

34 Die BMW Group im Überblick

34 Organisation

34 Geschäftsmodell und Segmente

35 Standorte

38 Die integrierte Strategie der BMW Group

38 Umfeldanalyse und Megatrends

39 Strategieprozess

43 Leistungsindikatoren

44 Steuerung

48 Compliance und Menschenrechte

51 Produkte und Mobilitätslösungen

51 Innovation und Kundenorientierung

56 CO₂- und Schadstoffemissionen

59 Elektromobilität

62 Mobilitätskonzepte und -dienstleistungen

65 Produktsicherheit und Datenschutz

67 Produktion, Einkauf und Lieferantennetzwerk

67 Produktionsnetzwerk

70 Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien

74 Einkauf und Lieferantennetzwerk

80 Mitarbeitende und Gesellschaft

80 Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeiterentwicklung

83 Gesundheit und Leistungsfähigkeit

86 Vielfalt

89 Gesellschaftliches Engagement

91 Finanzielle Leistung

91 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

95 Gesamtaussage zum Geschäftsjahr

96 Vergleich Prognose mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung

98 Ertragslage Konzern

101 Finanzlage Konzern

103 Refinanzierung

105 Vermögenslage Konzern

107 Wertschöpfungsrechnung

109 Geschäftsverlauf

117 Erläuterungen zur BMW AG

121 EU-Taxonomie**124 Prognose, Risiko- und Chancenmanagement**

124 Prognose

129 Risiko- und Chancenmanagement

143 Internes Kontrollsystem**144 Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen**

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

DIE BMW GROUP IM ÜBERBLICK

ORGANISATION

Die BMW Group ist im Premium- und Luxussegment ein weltweit erfolgreicher Hersteller von Automobilen und Motorrädern. Sie verfügt mit BMW, MINI und Rolls-Royce über drei der bekanntesten Marken in der Automobilbranche. Zudem hält das Unternehmen auch im Motorradgeschäft eine starke Marktposition im Premiumsegment. Die BMW Group ist global tätig und beschäftigte zum Ende des Berichtsjahres weltweit 118.909 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) mit Sitz in München ist das Mutterunternehmen des BMW Konzerns (BMW Group). Die BMW Group umfasst neben der BMW AG sämtliche Tochtergesellschaften, auf die die BMW AG direkt oder indirekt beherrschenden Einfluss ausüben kann [Aufstellung des Anteilsbesitzes](#). Zudem übernimmt die BMW AG die Steuerung im Konzern, der sich in die operativen Segmente [Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen](#) gliedert [Segmentdarstellung](#). Hinzu kommt das Segment Sonstige Gesellschaften, das sich im Wesentlichen aus Holdinggesellschaften und Gesellschaften zur Konzernfinanzierung zusammensetzt. Eine wesentliche Änderung in der Konzernstruktur ergab sich zu Beginn des Jahres 2022 durch die Mehrheitsübernahme der BMW Group am Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. (BBA)¹. Weitere Informationen zur Konsolidierung von BMW Brilliance Automotive finden sich im [Konzernanhang](#).

¹ Änderung fand außerhalb des Berichtszeitraums statt.

² [Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

GESCHÄFTSMODELL UND SEGMENTE

Geschäftsmodell

Die BMW Group entwickelt, produziert und vertreibt weltweit innovative Premiumautomobile und -motorräder. Ergänzend bietet sie Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen an. Ihr Geschäftsfeld gliedert sich in die operativen Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen.

Segment Automobile

Die BMW Group produziert Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce. Die Marke BMW deckt ein breites Feld an Kundenwünschen ab. Das Modellportfolio umfasst ein weites Angebot von Automobilen, angefangen von der Pre-



miumkompaktklasse über die Mittelklasse im Premiumsegment bis hin zur absoluten Luxusklasse. Es reicht von rein elektrischen Modellen der Submarke BMW i wie zum Beispiel den 2021 neu eingeführten BMW iX und BMW i4 über moderne Plug-in-Hybride und hocheffiziente Verbrennungsmotoren bis hin zu Hochleistungsautomobilen der Submarke BMW M.

Die Marke MINI verspricht Fahrspaß im Premiumkompaktssegment und bietet neben effizienten Verbrennungsmotoren ebenfalls den Plug-in-Hybrid- und den rein elektrischen Antrieb an. Der vollelektrische MINI Cooper SE¹ war im Berichtsjahr das volumenstärkste Modell der MINI Familie.

Rolls-Royce ist mit seiner weit über einhundertjährigen Tradition die stärkste Marke in der absoluten Luxusklasse. Rolls-Royce Motor Cars ist auf individuelle Kundenwünsche spezialisiert und bietet allerhöchstes Serviceniveau.

Mit ihrer Angebotsvielfalt erfüllt die BMW Group die unterschiedlichen Erwartungen und Wünsche ihrer Kundinnen und Kunden. Das weltweite Vertriebsnetz für das Automobilgeschäft umfasst gegenwärtig über 3.500 BMW, mehr als 1.600 MINI und über 150 Rolls-Royce Handelsbetriebe.

➤ Segment Automobile.

Segment Motorräder

Die BMW Group konzentriert sich mit ihrem Angebot konsequent auf das Premiumsegment. Dies gilt auch für das Segment Motorräder. Die Modellpalette umfasst Motorräder und Scooter aus den Bereichen Sport, Tour, Roadster, Heritage, Adventure und Urban Mobility. Ergänzend dazu bietet BMW Motorrad umfangreiche Ausstattungsmöglichkeiten an, die der Fahrsicherheit, dem Komfort und der Individualisierung dienen. Die Organisation des Vertriebsnetzes im Motorradgeschäft ist vergleichbar mit dem Automobilvertrieb. BMW Motorräder werden aktuell in über 90 Ländern von mehr als 1.200 Händlern und Importeuren verkauft. ➤ Segment Motorräder.

Segment Finanzdienstleistungen

Das Unternehmen zählt zu den führenden Finanzdienstleistern im Automobilsektor. Finanzdienstleistungen werden über Gesellschaften und Kooperationen mit lokalen Finanzdienstleistern und Importeuren in über 50 Ländern weltweit angeboten. Das größte Geschäftsfeld bilden dabei die Kreditfinanzierung und das Leasing von Automobilen und Motorrädern der Konzernmarken durch Privatkunden. Darüber hinaus können Kunden aus einer Vielzahl von ausgewählten Versicherungs- und Bankprodukten wählen.

Unter der Markenbezeichnung Alphabet bietet die BMW Group im internationalen markenübergreifenden Flottengeschäft die Fuhrparkfinanzierung von Großkunden sowie das umfassende Management von Firmenflotten in über 20 Ländern an.² Dazu zählt auch, Kunden bei einem nachhaltigen und klimafreundlichen Management ihrer Flotten zu unterstützen.



Die Finanzierung des Fahrzeugbestands in den Händlerbetrieben dient der Unterstützung der Handelsorganisation und rundet das Leistungsspektrum des Segments ab.

➤ Segment Finanzdienstleistungen.

STANDORTE

Globaler Überblick

Die BMW Group ist weltweit aktiv. Die größten Automobil- und Motorradmärkte für die BMW Group sind Europa, insbesondere Deutschland und das Vereinigte Königreich (UK), China und die USA.



¹ ➤ Verbrauchs- und CO₂-Angaben

² inklusive Kooperationspartnern

STANDORTE WELTWEIT

● **Vertriebsstandorte und Standorte Finanzdienstleistungen**

1 Zentrale

2 Kanada

3 USA

4 Mexiko

5 Vereinigte Arabische Emirate

6 Brasilien

7 Argentinien *

8 Südafrika

9 Russland

10 Indien

11 China

12 Südkorea

13 Japan

14 Thailand

15 Malaysia

16 Singapur

17 Indonesien *

18 Australien

19 Neuseeland

* nur Vertrieb

■ **Produktion außerhalb Europas**

BMW Group Werk Araquari, Brasilien

BMW Group Werk Chennai, Indien

BMW Group Werk Manaus, Brasilien

BMW Group Werk Rayong, Thailand

BMW Group Werk Rosslyn, Südafrika

BMW Group Werk San Luis Potosí, Mexiko

BMW Group Werk Spartanburg, USA

▣ BMW Brilliance Automotive, China (Joint Venture – 3 Werke)

□ **Partnerwerke außerhalb Europas**

Partnerwerk, Chongqing, China

Partnerwerk, Hosur, Indien

Partnerwerk, Jakarta, Indonesien

Partnerwerk, Kairo, Ägypten

Partnerwerk, Kulim, Malaysia

▲ **Forschung und Entwicklung außerhalb Europas**

BMW Group Designworks, Newbury Park, USA

BMW Group Technology Office USA, Mountain View, USA

BMW Group Engineering and Emission Test Center, Oxnard, USA

BMW Group ConnectedDrive Lab China, Shanghai, China, und BMW

Group Designworks Studio Shanghai, China

BMW Group Technology Office, Shanghai, China

BMW Group Entwicklung China, Peking, China

BMW Group Entwicklung Japan, Tokio, Japan

BMW Group Technology Office, Tokio, Japan

BMW Group Entwicklung USA, Woodcliff Lake, USA

BMW Group IT Technology Office, Greenville, USA

BMW Group IT Technology Office, Singapur

BMW Group IT DevOps Hub, Rosslyn, Südafrika

BMW do Brasil, Araquari, Brasilien

BMW Group Technology Office Tel Aviv, Tel Aviv, Israel

BMW Group R&D Center Seoul, Seoul, Südkorea

41

Vertriebsstandorte und Standorte Finanzdienstleistungen weltweit

31

Produktionsstandorte

13

Länder mit Forschungs- und Entwicklungsstandorten

STANDORTE IN EUROPA

- **Vertriebsstandorte und Standorte Finanzdienstleistungen**

1 Deutschland

2 Norwegen

3 Dänemark

4 Schweden

5 Finnland

6 Niederlande

7 UK

8 Irland

9 Belgien / Luxemburg

10 Frankreich

11 Schweiz

12 Italien

13 Slowenien *

14 Spanien

15 Portugal

16 Tschechische Republik

17 Polen

18 Österreich

19 Slowakei

20 Ungarn *

21 Rumänien *

22 Bulgarien *

23 Griechenland

- **Produktion in Europa**

BMW Group Werk Berlin

BMW Group Werk Dingolfing

BMW Group Werk Eisenach

BMW Group Werk Landshut

BMW Group Werk Leipzig

BMW Group Werk München

BMW Group Werk Regensburg

BMW Group Werk Wackersdorf

BMW Group Werk Steyr, Österreich

BMW Group Werk Hams Hall, UK

BMW Group Werk Oxford, UK

BMW Group Werk Swindon, UK

Rolls-Royce Manufacturing Plant, Goodwood, UK

- **Partnerwerke in Europa**

Partnerwerk, Born, Niederlande (Auftragsfertigung)

Partnerwerk, Graz, Österreich (Auftragsfertigung)

Partnerwerk, Kaliningrad, Russland

- ▲ **Forschung und Entwicklung in Europa**

BMW Group Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ), München, Deutschland

BMW Car IT, München, Deutschland

BMW Group Autonomous Driving Campus, Unterschleißheim, Deutschland

BMW Group Designworks, München, Deutschland

BMW Group Leichtbau- und Technologiezentrum, Landshut, Deutschland

BMW Group Entwicklungszentrum für Dieselmotoren, Steyr, Österreich

Critical TechWorks S.A., Porto, Portugal

BMW France, S. A. S., Montigny, Frankreich

Rolls-Royce Motor Cars Ltd., Goodwood, UK

* nur Vertrieb

**DIE INTEGRIERTE STRATEGIE
DER BMW GROUP**

38 Umfeldanalyse und Megatrends

39 Strategieprozess

43 Leistungsindikatoren

44 Steuerung

48 Compliance und Menschenrechte



DIE INTEGRIERTE STRATEGIE DER BMW GROUP

Die BMW Group bewegt sich im Spannungsfeld herausfordernder, zunehmend komplexer und weltweit differenzierter Rahmenbedingungen. Dazu zählen:

- ein globalisierter Wettbewerb
- Megatrends wie Elektrifizierung und Vernetzung
- der Fokus des Kapitalmarkts auf Profitabilität und Wachstum
- Nachhaltigkeit
- gesellschaftliche Erwartungen vor dem Hintergrund des Klimawandels

Mit den Umfeldfaktoren und ihrer hohen Veränderungsdynamik als wichtigen Eingangsgrößen entwickeln wir unsere Unternehmensstrategie kontinuierlich weiter und richten unsere strategischen Ziele entsprechend aus.

Die integrierte Strategie der BMW Group basiert auf grundlegenden Elementen wie der Integrität unseres Handelns.

➤ Compliance und Menschenrechte

Die Strategie der BMW Group hat ihren Ausgangspunkt in der Analyse der globalen Megatrends, die für die Transformation der Automobilbranche von entscheidender Bedeutung sind, und umfasst im Kern den integrierten und kontinuierlichen Strategieprozess, das Zielsystem und die

➤ Steuerung.

UMFELDANALYSE UND MEGATRENDS

Der Erfolg eines Unternehmens hängt maßgeblich von der Fähigkeit ab, Veränderungen im Umfeld frühzeitig zu erkennen, in Szenarien zu planen, Risiken wirksam zu steuern und Chancen wahrzunehmen, die sich aus Veränderungen ergeben können (➤ Risiko- und Chancenmanagement). Zu diesem Zweck beobachten wir kontinuierlich unser Umfeld in den für uns wichtigsten Regionen und analysieren detailliert und datenbasiert die Trends und Entwicklungen, die unsere Geschäftstätigkeit in der Zukunft beeinflussen könnten. Der regelmäßige ➤ Dialog mit den Stakeholdern im Rahmen der BMW Group Xchange-Formate rundet das Bild aus der Umfeldanalyse ab.

Die derzeit wichtigsten Megatrends mit langfristiger Auswirkung auf das Geschäftsmodell der BMW Group sind der Klimawandel und die Reduzierung von Kohlenstoffdioxid (CO₂)-Emissionen, die Elektromobilität, die Digitalisierung und Vernetzung, zu der auch das automatisierte / autonome Fahren gehört, sowie das Mobilitätsverhalten in der Gesellschaft.

➤ GRI 102-46

Mobilitätsverhalten

Grundsätzlich lässt sich beobachten, dass die individuelle Mobilität bis auf Weiteres ein Grundbedürfnis des Menschen bleibt. Der Fahrzeugbesitz hängt jedoch stark von Einkommen, Haushaltsgröße sowie Wohnort (urban/sub-urban) ab. Mobilitätsdienstleistungen, sogenannte On-Demand-

Mobility (ODM-)Angebote, bleiben insbesondere in Ballungsräumen relevant, werden allerdings im Wesentlichen als Ergänzungsangebot genutzt. [➤ Mobilitätskonzepte und -dienstleistungen.](#)

Weltweit entwickeln sich die Bedingungen für die individuelle Mobilität in Städten und stadtnahen Siedlungsgebieten zum Teil sehr unterschiedlich und hängen vor allem von der Lage der Ballungszentren, ihrer Bevölkerungsdichte und der Schwerpunktsetzung der Emissionspolitik in den jeweiligen Stadtregionen ab. [➤ Mobilitätskonzepte und -dienstleistungen.](#)

Klimawandel und CO₂-Reduzierung

Wir sehen die Folgen des Klimawandels als große Herausforderung für die Zukunft an. Weltweit arbeiten Regierungen daran, die Ziele des Pariser Klimaabkommens in nationale Gesetze zu übertragen. Auch Investoren bewerten Unternehmen und deren Geschäftsmodell zunehmend nach ESG-Kriterien. [➤ BMW Group und Kapitalmarkt.](#)

Die Europäische Union (EU) sieht sich als globaler Vorreiter zur Erreichung dieser Klimaziele. Die EU-Taxonomie zielt darauf ab, die Geschäftstätigkeit von Unternehmen anhand von Nachhaltigkeitskriterien zu klassifizieren.

In den USA hat die Regierung ambitioniertere Klimaschutzziele vorgeschlagen. Damit sollen die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um 50 % gegenüber 2005 reduziert werden. China setzt auf Flottengrenzwerte und steigende Anteile von Nullemissionsfahrzeugen.

Elektromobilität und Antriebstechnologien

Im Verkehrssektor ist ein zügiger Übergang zur Elektromobilität eine wichtige Voraussetzung auf dem Weg zur Klimaneutralität. Bis zum Jahr 2030 werden Elektrofahrzeuge in voller Breite bezüglich Produktsubstanz und Angebotsvielfalt angeboten werden. Die steigende Nachfrage wird durch Betriebskostenvorteile und Rahmenbedingungen wie zum Beispiel staatliche Förderungen zusätzlich gestärkt.

[➤ Elektromobilität.](#)

Digitalisierung und Vernetzung

Neben den bereits genannten Themen bildet der Komplex Digitalisierung und Vernetzung einen weiteren für die BMW Group wichtigen Megatrend. Das moderne Fahrzeug ist bereits heute einer der komplexesten und zugleich stark softwaregeprägten Gegenstände in Konsumentenhand. Fahrzeuge werden mehr und mehr auch als digitaler Gegenstand gesehen und entsprechende Funktionen werden erwartet. Kundinnen und Kunden erwarten von Produkten eine nahtlose und passgenaue Integration in ihr gewohntes Lebensumfeld. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass durch digitale Geschäftsmodelle in Zukunft steigende Anteile an der Wertschöpfung erwirtschaftet werden. Insbesondere China setzt in der Digitalisierung neue Maßstäbe. Die Kundenwünsche werden zunehmend von der Welt der Consumer Electronics geprägt und sind ein wichtiger Faktor für die Kaufentscheidung. [➤ Innovation und Kundenorientierung.](#)

Über die zusätzlichen Möglichkeiten hinaus, die die Digitalisierung Kundinnen und Kunden bietet, liegen weiter gehende Potenziale in der Vernetzung der mobilen Wertschöpfung. Zum Aufbau einer virtuellen Plattform und um die zukünftigen Herausforderungen zu bewältigen, hat die BMW Group gemeinsam mit anderen Herstellern, Systemlieferanten und Technologiepartnern das Catena-X Automotive Network gegründet. [➤ Produktion, Einkauf und Lieferantennetzwerk.](#)

Automatisiertes / autonomes Fahren

Neben der Digitalisierung bleibt die Entwicklung zum automatisierten / autonomen Fahren eine der wesentlichen Erwartungen an die Zukunft der Mobilität. Aufgrund der hohen Bedeutung für die Automobilindustrie, aber auch wegen der Komplexität der eingesetzten Technologien und des dazu notwendigen Know-hows fließen weltweit umfangreiche Mittel in deren Entwicklung.

Für das autonome Fahren ist davon auszugehen, dass die Vorgaben und Regelungen in den einzelnen Ländern und Regionen bis 2025 konkretisiert sein werden. Ziel sämtlicher



Regulatoren dürfte sein, autonomen Fahrsystemen mittelfristig die Zulassung zu erteilen. [➤ Produkte und Mobilitätslösungen.](#)

STRATEGIEPROZESS

Die BMW Group versteht den Strategieprozess als kontinuierliche Aufgabe. Die Prämissen unserer Strategien werden auf Basis der Erkenntnisse aus der Umfeldanalyse regelmäßig überprüft. Der Vorstand gibt in diesem Prozess die strategische Richtung vor und befasst sich regelmäßig mit den strategischen Fragestellungen für die BMW Group und dem Abgleich mit den Umfeldfaktoren. Die Unternehmensstrategie der BMW Group bildet für die Fachbereiche den Anknüpfungspunkt, die eigene Fachstrategie konsequent an den strategischen Zielen der BMW Group auszurichten und konkrete, für die Erreichung notwendige Umsetzungsmaßnahmen zu definieren. Dieser Prozess erfolgt über ein regel-

kreisbasiertes Planungs- und Steuerungssystem. Die Strategie wird dabei in eine jährliche, längerfristige Unternehmensplanung überführt, deren Umsetzung durch ein Zielssystem mit den Aspekten Finanzen, Kunden, Prozesse, Lernen und Entwicklung kontrolliert wird. [↗ Leistungsindikatoren.](#)

Unternehmensstrategie

Die Unternehmensstrategie der BMW Group, kurz „BMW Group Strategie“, bildet den Kern unseres integrierten Ansatzes. Sie ist der Entscheidungsrahmen und legt die Basis dafür, dass die BMW Group auch in einem zunehmend dynamischen Umfeld konsequent auf Profitabilität, Wachstum und Nachhaltigkeit ausgerichtet bleibt.

Die BMW Group Strategie gliedert sich in die vier Elemente Positionierung, Ausrichtung, strategische Stoßrichtung und Zusammenarbeit. Sie sind als Sinnbild unserer Ausrichtung auf die Zukunft in einem Strategiepfeil zusammengefasst und formulieren unseren Zielanspruch in den unterschiedlichen Elementen. Dieser strategische Rahmen ist der fixe Referenzpunkt aller Entscheidungen mit unternehmensweiter Bedeutung.



Positionierung – wofür steht die BMW Group?

Die BMW Group steht für erstklassige individuelle Mobilität und leistet einen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung. Ziel ist es, Ökonomie, Ökologie und die Gesellschaft in Einklang zu bringen. Sie verbindet Freude und Verantwortung ohne Kompromisse und ist zusammen mit ihren Partnern bei Umwelt-, Sozial- und Integritätsstandards führend in der Industrie. Die BMW Group verpflichtet sich, das Pariser Klimaabkommen mit einem nachweisbaren stetigen Verbesserungspfad zu erfüllen. Um dies zu erreichen und die Belastung der Umwelt insgesamt zu reduzieren, treibt das Unternehmen die Reduktion des CO₂-Ausstoßes über den gesamten Lebenszyklus seiner Produkte sowie die Kreislaufwirtschaft voran – von der Lieferkette über die Produkti-

on und die Nutzungsphase bis hin zum Recycling der Produkte. Aus diesem Grund hat sich die BMW Group auch in diesem Bereich hohe Ziele bis zum Jahr 2030 gesetzt (Bezugsjahr jeweils 2019). So sollen die CO₂-Emissionen wie folgt reduziert werden:

1. in der Nutzungsphase des Fahrzeugs im Durchschnitt mehr als 50 % je gefahrenen Kilometer
2. in der Produktion um 80 % je produziertes Fahrzeug
3. in der Lieferkette um mehr als 20 %

Die Grundlage für die Reduzierung unserer CO₂-Emissionen bilden messbare wissenschaftsbasierte und im Unternehmen fest verankerte Ziele, die zunächst bis zum Jahr 2030 reichen. Wir haben uns zu diesem Zweck der „Science Based Targets initiative“ (SBTi) angeschlossen. Damit gewährleisten wir Transparenz und Vergleichbarkeit bei der Validierung und Messbarkeit der Ziele und stellen zugleich sicher, dass sie den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechen [↗ CO₂- und Schadstoffemissionen.](#)

Bei unseren Fahrzeugprojekten zählen bereits in der Entwicklungsphase Steuerungsgrößen wie CO₂-Emissionen über den gesamten Produktlebenszyklus und auch Sekundärrohstoffquoten zu wichtigen [↗ Leistungsindikatoren.](#)

Um insbesondere die Einsparungsmöglichkeiten von CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase zu erhöhen, arbeitet die BMW Group in zahlreichen Projekten und Initiativen aktiv daran, die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität zu verbessern. Jedoch lassen sich die ambitionierten Ziele des Pariser Klimaabkommens zur Eindämmung des Klimawandels im Verkehrssektor zusätzlich zur Elektromobilität nur mit einem eng auf die Kundenbedürfnisse und die weltweit unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen abgestimmten Mix aller modernen Antriebstechnologien erreichen. Zur wirksamen Verringerung der CO₂-Emissionen weltweit leistet eine mo-



derne Verbrennertechnologie weiterhin einen sinnvollen Beitrag. Daher bietet die BMW Group Kundinnen und Kunden, die sich aufgrund ihrer Mobilitätsbedürfnisse oder fehlender Voraussetzungen nicht für ein elektrifiziertes Fahrzeug entscheiden, Fahrzeuge mit modernen effizienten Verbrennerantrieben an, die technisch kontinuierlich weiterentwickelt werden. Plug-in-Hybrid-Konzepte (PHEV) sind in diesem Fall eine gute Alternative. [↗ Produkte und Mobilitätslösungen](#)

In unserer globalen Vertriebsorganisation wird Nachhaltigkeit zudem über die einzelnen Marktstrategien fest verankert. Zur Umsetzung werden zentrale Maßnahmen mit lokalen Aktivitäten der Märkte zu einem ganzheitlichen Programm verbunden. Im Rahmen eines etablierten internationalen Nachhaltigkeitsnetzwerks werden zudem Best Practices zu den Themen Umweltschutz, soziale Nachhaltigkeit, Corporate Citizenship und Governance ausgetauscht.



Ausrichtung – was treibt die BMW Group an?

Neben der Positionierung ist unsere Ausrichtung das zweite strategische Element. Die BMW Group bietet begeisterte Produkte – heute und für zukünftige Generationen – und sichert sich durch eine hohe Ertragskraft ihre unternehmeri-

sche Eigenständigkeit. Mit ihrer starken Innovationskraft und Leidenschaft gestaltet die BMW Group die Zukunft nachhaltiger Mobilität. Begeisternde Produkte ermöglichen der BMW Group höchste Kundenzufriedenheit und Markenstärke, steigern ihren Marktanteil.

Die Profitabilitätsorientierung hat in der Unternehmenssteuerung der BMW Group eine sehr hohe Bedeutung. Alle Maßnahmen und Initiativen zielen darauf ab, die starke wirtschaftliche Basis der BMW Group weiterzuentwickeln, um auch zukünftig selbstbestimmt und investiv handeln zu können.

Für die große Bedeutung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der BMW Group stehen unsere hohen finanzwirtschaftlichen Ziele, die mit den strategischen Kennzahlen EBIT-Marge im Segment Automobile (Korridor von 8–10 %), einem RoCE im Segment Automobile von mindestens 18 % und einer EBT-Marge Konzern von mehr als 10 % verknüpft sind. [↗ Leistungsindikatoren.](#)

Im Rahmen der Effizienzorientierung bewerten wir zudem regelmäßig die Möglichkeiten, wie im Unternehmen Synergien und Effizienzen genutzt werden können, um Komplexität zu reduzieren, die zum einen aus steigenden, zum anderen aus heterogenen regulatorischen Anforderungen entsteht. Beschleunigte, digitalisierte Prozesse bei schlanken Strukturen sind dabei wichtige Voraussetzungen, um Effizienzen konsequent zu erschließen. In der Fahrzeugentwicklung zum Beispiel sehen wir durch die Digitalisierung erhebliche Einsparungspotenziale bei der Prozessdauer. Aber auch im Kundenkontakt nutzen wir die erweiterten Möglichkeiten der Digitalisierung durch integrierte Angebote, Funktionsupgrades und einen Kundensupport, der die BMW Group im Wettbewerb differenziert. Darüber hinaus stärkt die BMW Group ihr Portfolio mit neuen Modellen insbesondere in renditestarken Segmenten.



Strategische Stoßrichtung – wohin entwickelt sich die BMW Group?

Die BMW Group fokussiert sich auf ihre Kundinnen und Kunden und erfüllt deren weltweit unterschiedliche Ansprüche. Dabei versteht sie die Bedürfnisse ihrer heutigen und zukünftigen Kundinnen und Kunden und übertrifft deren Erwartungen. Sie verbindet zukunftsweisende Technologien, emotionale Produkte und individuelle Kundenbetreuung zu einem einzigartigen Gesamterlebnis. Das beste Kundenerlebnis – physisch wie digital – sowie eine persönliche und vertrauensvolle Kommunikation ist für uns von herausragender Bedeutung.

Die BMW Group stellt das Kundenerlebnis in den Mittelpunkt ihrer Marketing- und Vertriebsaktivitäten. Ziel ist es, das beste Premium-Kundenerlebnis der Industrie zu bieten und online sowie offline Kontaktpunkte mit dem Kunden nahtlos miteinander zu verknüpfen.

Die My BMW App bietet seit ihrer Einführung im Juli 2020 BMW einen direkten Kanal zum Kunden und unseren Kunden eine direkte Verbindung zu ihrem BMW Händler und zur Marke BMW. Damit können sie Servicetermine vereinbaren, Informationen zum Fahrzeugzustand abfragen oder Neuigkeiten zu Marke und Angeboten von BMW erfahren. Auch das Thema Laden ist vollständig in dieses digitale Ökosystem integriert. Über die My BMW App können Routen geplant sowie die passenden Ladepunkte auf der Reiseroute angezeigt werden. Gleiches gilt natürlich für die Marke MINI mit der MINI App.

Die Bedeutung der Elektromobilität haben wir frühzeitig erkannt und die Transformation entsprechend eingeleitet. In der ersten Phase hat die BMW Group mit dem vollelektrischen BMW i3 seit 2013 die Elektrifizierung in die Serie gebracht. Im Jahr 2014 startete der BMW i8 mit zukunftsweisender Technologie und futuristischem Design.

Die aktuell laufende zweite Phase der Transformation startete im Jahr 2020 mit unserer Modelloffensive an vollelektrischen Fahrzeugen. Den Anfang machten der MINI Cooper SE* und der BMW iX3*. Der BMW i4 und der BMW iX folgten Ende 2021. Seit 2013 hat die BMW Group insgesamt mehr als 1 Mio. elektrifizierte Fahrzeuge ausgeliefert. Ab 2022 werden neben dem BMW X3/iX3 weitere Modelle wahlweise mit vollelektrischem Antrieb, Plug-in-Hybrid-Antrieb oder mit modernstem Verbrennungsmotor angeboten. So beispielsweise in der nächsten Generation der Luxuslimousinen der BMW 7er Reihe, der BMW 5er Reihe und im BMW X1. Auch in Zukunft wird die BMW Group mit einer Bandbreite modernster Antriebstechnologien die spezifischen Kundenbedürfnisse in den einzelnen Märkten und Segmenten erfüllen. [↗ Innovation und Kundenorientierung.](#)

Bereits im Jahr 2023 und damit in der Mitte der zweiten Phase werden wir in fast allen wesentlichen Modellreihen jeweils mindestens ein vollelektrisches Modell auf der Straße haben – vom Kompaktsegment bis zur absoluten Luxusklasse. In diesem Zusammenhang investieren wir zusätzliche Mittel und beabsichtigen, den Anteil elektrifizierter Automobile an den Gesamtauslieferungen bis zum Jahr 2025 auf mehr als 30 % zu steigern. Dabei setzt sich der Trend zur Elektromobilität auch über das Jahr 2025 hinaus dynamisch fort. Bereits im Jahr 2030 will die BMW Group den Anteil vollelektrischer Automobile an den Gesamtauslieferungen auf mehr als 50 % erhöhen. [↗ Leistungsindikatoren](#)

Um diese Transformation zu ermöglichen, forciert die BMW Group sowohl den Umbau der bestehenden Werke als auch den Kompetenzaufbau ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ([↗ Mitarbeitende und Gesellschaft](#)). Die Neuausrichtung des BMW Group Werks in München ist ein anschauliches Beispiel dafür, wie die BMW Group bis zum Jahr 2026 und bei laufender Produktion die geräuschlose Transformation eines Vollwerks inklusive Motorenfertigung von Verbrennern

auf 100 % Elektromobilität erfolgreich gestalten wird. [↗ Produktion, Einkauf und Lieferantennetzwerk.](#)

Neben der Produktsubstanz bieten wir unseren Kundinnen und Kunden mit dem richtigen Ladeökosystem einen 360°-Ansatz zur Elektrifizierung, denn Laden ist ein Wegbereiter für die Elektromobilität. Neben dem Angebot von Lademöglichkeiten zu Hause und am Arbeitsplatz setzen wir im Bereich öffentliches Laden mit unseren Angeboten BMW Charging und MINI Charging an. [↗ Mobilitätskonzepte und -dienstleistungen.](#)

Der BMW iX ist das erste Fahrzeug der BMW Group, das automatisierte Fahr- und Parkfunktionen aus einem neuen Technologiebaukasten bietet. Dieser Baukasten ermöglicht eine kontinuierliche Verbesserung und Erweiterung der Fahrerassistenzfunktionen und mittelfristig hoch automatisiertes Fahren (Level 3). Er wird weiter ausgerollt und beispielsweise in der nächsten Generation der BMW 7er und BMW 5er Baureihe eingesetzt. Mit dem BMW iX brachte die BMW Group außerdem als erster Premiumhersteller den Mobilfunkstandard 5G in ein weltweit verfügbares Serienfahrzeug. Für die Mobilität bedeutet das eine umfassende Erweiterung datenbasierter Dienste in den Bereichen Enter- und Infotainment, im automatisierten und assistierten Fahren und vor allem in der Verkehrssicherheit.

Die anstehende dritte Phase der Transformation startet im Jahr 2025 mit der Neuen Klasse, unserem globalen vollelektrischen Produktangebot. Die Produktion der Fahrzeuge der Neuen Klasse startet im neu errichteten BMW Group Werk Debrecen und wird ab 2026 auf das BMW Group Werk in München ausgeweitet. Die Neue Klasse setzt Maßstäbe bei Digitalisierung, Elektrifizierung und Nachhaltigkeit. Sie wird sich maßgeblich durch eine ausschließlich auf BEV (Battery Electric Vehicle) ausgerichtete Neue Cluster-Architektur (NCAR) für Hardware und Software sowie einen neuen Tech

Stack Autonomes Fahren und eine neu entwickelte effiziente elektrische Antriebsgeneration auszeichnen. Zudem zeigen wir mit der Neuen Klasse ein neues Niveau an Nachhaltigkeit über den gesamten Lebenszyklus und setzen dabei insbesondere auf das Konzept der Zirkularität.

[↗ Zukunftsthema Zirkuläres Design.](#)

Auch BMW M arbeitet derzeit an verschiedenen Formen der Elektrifizierung. Schon 2021 hat BMW M mit dem BMW i4 M50* ein Performance-Automobil mit voll elektrifiziertem Antrieb auf den Markt gebracht. MINI unterstreicht mit dem Wandel zu einer vollelektrischen Marke die urbane Identität. Rolls-Royce wird als weltweit führende Luxusmarke ebenfalls auf Elektromobilität ausgerichtet. [↗ Segment Automobile](#)

Auch BMW Motorrad entwickelt sich weiter Richtung Elektromobilität. Das Visionsfahrzeug Vision Amby und das vollelektrische Konzeptfahrzeug CE 02 geben einen Ausblick auf die Zukunft der urbanen Mobilität. Im Segment Urban Mobility ist der Elektro-Scooter CE 04 ein Wegbereiter der Elektromobilitätsstrategie von BMW Motorrad.

[↗ Segment Motorräder.](#)

Financial Services erweitert sein Angebot um digitale und modulare Dienste. Im Rahmen der strategischen Ausrichtung im Finanzdienstleistungsgeschäft ist es das Ziel, das Produktangebot allen Kundengruppen auf sämtlichen Kanälen zugänglich zu machen.

[↗ Segment Finanzdienstleistungen.](#)



Zusammenarbeit – wie erreicht das die BMW Group?

Die ambitionierten strategischen Ziele können nur als gemeinsame Leistung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erreicht werden. Wir sehen in der Vielfalt ein wichtiges Ele-

ment unserer Wettbewerbsfähigkeit. [↗ Mitarbeitende und Gesellschaft.](#) Die Messgröße Diversity definiert den Frauenanteil in Führungsfunktionen als einen bedeutenden Leistungsindikator, der auch eine strategische Zielgröße darstellt. In der BMW Group soll der Frauenanteil in Führungsfunktionen bis 2025 auf 22 % steigen. [↗ Leistungsindikatoren.](#)

Um die Strategie im Unternehmen fest zu verankern, ist es von entscheidender Bedeutung, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Führungskräfte zu informieren, ihre Kreativität zu stärken und sie insgesamt dafür zu gewinnen, aktiv an der Umsetzung und Zielerreichung mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung bestätigen dabei die interne Akzeptanz der BMW Group Strategie und der Nachhaltigkeitsaktivitäten der BMW Group sowie die Bereitschaft der Mitarbeitenden, ihren Beitrag zu leisten. [↗ Mitarbeitende und Gesellschaft.](#) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group arbeiten nicht nur intern Hand in Hand, sondern auch mit externen Partnern. Die über lange Zeit gewachsenen, stabilen Beziehungen in unseren Partnernetzwerken ruhen auf den gleichen Werten, wie wir sie in der BMW Group pflegen. Dies hat sich nicht zuletzt in den Pandemie Jahren 2020 und 2021 bewährt. Auch unter den herausfordernden Bedingungen weltweiter Lock-downs und der Verknappung von Halbleiter-Komponenten hielten unsere Lieferketten und zeigte das Händlernetzwerk seine Stärke. Nur so erzielen wir maximale Wirksamkeit und führen das Unternehmen gemeinsam zum Erfolg.

Kooperationen bauen wir kontinuierlich aus, um den Zugang zu neuen Technologien zu sichern und die Wertschöpfung auszuweiten. Ausgehend vom strategischen Rahmen legen wir die Kooperationsziele fest und definieren strategische Themenfelder mit unseren Partnern.

LEISTUNGSINDIKATOREN

Nachdem die Strategieziele aus den Erkenntnissen der [Umfeldanalyse und Megatrends](#) und dem kontinuierlichen [Strategieprozess](#) im Unternehmen abgeleitet wurden, übersetzt das BMW Group Zielsystem die Strategie in ein übersichtliches System zur Leistungsmessung. Das Zielsystem ist damit ein zentrales Instrument, die Strategie im Unternehmen zu verankern. Für die Unternehmenssteuerung werden die Strategieziele mit steuerungswirksamen Leistungsindikatoren hinterlegt.

Die langfristige Unternehmensplanung für das Gesamtunternehmen und die Segmente orientiert sich an der Struktur des Zielsystems in der BMW Group. Auf diese Weise werden die in der Planung enthaltenen Ziele mit den strategischen Zielen der BMW Group regelmäßig abgeglichen. Auch die Fachbereichsstrategien richten sich an der Unternehmensstrategie aus.

Nach Verabschiedung durch den Vorstand und den Aufsichtsrat sind die Zielwerte im strategischen Zielsystem die Planungsgrundlage für das jeweils laufende Berichtsjahr und die Zielvereinbarungen mit den Führungskräften der BMW Group. [Vergütungsbericht](#) [GRI-Index: 102-35](#). Unternehmen, die den Bestimmungen des DRS 20 unterliegen, haben für die externe Periodenberichterstattung aus den steuerungswirksamen Leistungsindikatoren im Unternehmen die wichtigsten zu definieren (bedeutsamste Leistungsindikatoren). Nachfolgend führen wir die nach DRS 20 definierten bedeutsamsten Leistungsindikatoren auf, die auch der Unternehmenssteuerung in der BMW Group zugrunde liegen. [GRI-Index: 102-19](#) [Steuerung](#).

Konzern

- Ergebnis vor Steuern (EBT)
- Zahl der Mitarbeitenden am Jahresende
- Frauenanteil in Führungsfunktionen

Segment Automobile

- Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse in % (EBIT-Marge)
- Return on Capital Employed (RoCE) in %
- Auslieferungen (in Einheiten)
- Anteil elektrifizierter Automobile an den Auslieferungen (in %)
- CO₂-Emissionen EU-Neuwagenflotte (in g CO₂/km)
- CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug (in t)

Segment Motorräder

- Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse in % (EBIT-Marge)
- Return on Capital Employed (RoCE) in %
- Auslieferungen (in Einheiten)

Segment Finanzdienstleistungen

- Return on Equity (RoE) in %

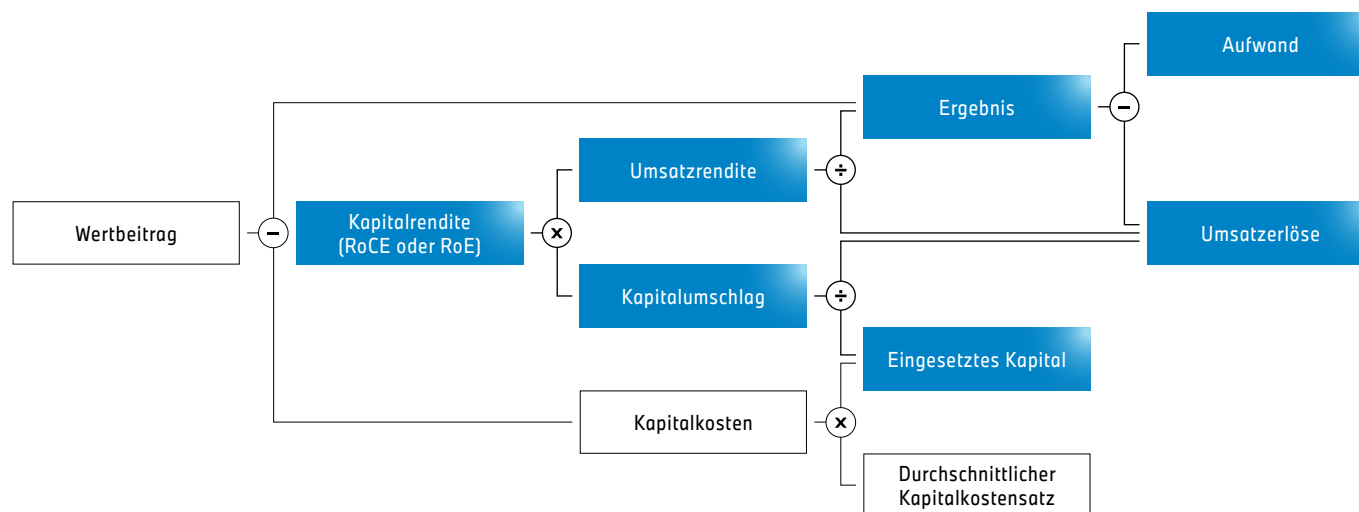


STEUERUNG

Die BMW Group verfolgt mit dem betriebswirtschaftlichen Steuerungssystem einen wertorientierten Ansatz. Die Schwerpunkte liegen dabei auf Profitabilität, einem stetigen Wachstum, Wertsteigerung für die Kapitalgeber, Nachhaltigkeit und Klimaschutz sowie der Sicherung von Arbeitsplätzen. Das Kapital ist dann rentabel eingesetzt, wenn der erwirtschaftete Gewinn die Kosten des zur Verfügung gestellten Eigen- und Fremdkapitals dauerhaft übersteigt. Auf diese Weise wird auch die unternehmerische Eigenständigkeit langfristig gesichert.

Das konzerninterne Steuerungssystem der BMW Group ist mehrstufig aufgebaut. Die operative Steuerung erfolgt dabei überwiegend auf Segmentebene. Zusätzliche Kennzahlen auf Konzernebene werden im Steuerungssystem berücksichtigt, um die langfristige Unternehmensentwicklung zu steuern und strategische Belange zu beurteilen. In diesem Zusammenhang dient unter anderem der Wertbeitrag als Indikator für den im Geschäftsjahr geleisteten Beitrag zum Unternehmenswert. Dieser Anspruch wird sowohl auf Konzern- als auch auf Segmentebene durch die bedeutsamsten finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren (Werttreiber) gemessen. Der Zusammenhang zwischen dem Wertbeitrag und seinen relevanten Werttreibern stellt sich vereinfacht wie folgt dar:

BMW GROUP - WERTTREIBER



Steuerung von Nachhaltigkeit

Die langfristige Ausrichtung der BMW Group Strategie wird im Vorstand festgelegt. Der Gesamtvorstand verantwortet damit auch die Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele. Sämtliche Themen, die dem Vorstand zur Entscheidung vorgelegt werden, sind auch unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit zu bewerten. Dadurch ist die Nachhaltigkeit konsequent in die Entscheidungsabläufe des Unternehmens eingebunden.

Für die integrierte Steuerung der Nachhaltigkeit auf Unternehmensebene gibt es ein Konzernzielesystem, das in den einzelnen Ressorts umgesetzt wird. Die BMW Group hat sich zum Ziel gesetzt, ausgehend vom Bezugsjahr 2019 die CO₂-Emissionen der Fahrzeugflotte bis zum Jahr 2030 über den gesamten Lebenszyklus um durchschnittlich insgesamt 40 % zu reduzieren. Dafür gibt es spezifische Ziele für die Nutzungsphase und die Produktion sowie die Lieferkette des Fahrzeugs ([↗ Positionierung](#)) und CO₂-Reduzierungsziele über die gesamte Wertschöpfungskette ([↗ CO₂- und Schadstoffemissionen](#)). Zudem bestehen spezifische CO₂-Vorgaben für jedes Fahrzeugprojekt.

Eine integrierte Zielsteuerung gewährleistet, dass sämtliche Fahrzeugprojekte der BMW Group ihren Beitrag dazu leisten, die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Des Weiteren will die BMW Group bis 2030 das Recyclingverfahren auf ein neues Niveau heben und gleichzeitig den Anteil von Sekundärmaterial in ihren Automobilen weiter erhöhen. Dazu hat die BMW Group im Berichtsjahr den Ansatz „Secondary First“ etabliert. Somit zählen nichtfinanzielle Steuerungsgrößen wie die CO₂-Emissionen, aber auch Sekundärrohstoffquoten zu wichtigen Leistungsindikatoren bei neuen Fahrzeugprojekten. Insgesamt ergibt sich so ein durchgängig konsistentes Steuerungsmodell. [↗ GRI-Index: 102-19](#)

Operative Steuerung auf Segmentebene

Auf Segmentebene erfolgt die operative Steuerung aggregiert auf der Grundlage von Kapitalrenditen. In Abhängigkeit vom Geschäftsmodell im jeweiligen Segment werden die erwirtschafteten Renditen dabei im Verhältnis zum Gesamt- oder Eigenkapital gemessen.

In den Segmenten Automobile und Motorräder ist dies der Return on Capital Employed (RoCE), im Segment Finanzdienstleistungen der Return on Equity (RoE). In diesen Kennzahlen sind mit der Profitabilität (Umsatzrendite) und der Kapitaleffizienz (Kapitalumschlag) eine Vielzahl relevanter wirtschaftlicher Informationen zu Einflussgrößen auf den Segmenterfolg und die Entwicklung des Unternehmenswerts vereint.

Segment Automobile

Die am höchsten verdichtete Kennzahl für das Segment Automobile ist die Gesamtkapitalrendite RoCE. Der RoCE berechnet sich aus dem Segmentergebnis vor Finanzergebnis und dem durchschnittlich eingesetzten Kapital im Segment. Die Kennzahl liefert Informationen über die Rentabilität des eingesetzten Kapitals beziehungsweise des operativen Geschäfts. Durch Werttreiberanalysen lassen sich die Ursachen einer Veränderung im RoCE interpretieren und daraus geeignete Maßnahmen zur Einflussnahme auf seine Entwicklung ableiten.

Bei der bislang geltenden Definition des eingesetzten Kapitals handelte es sich um die Summe aller kurz- und langfristigen operativen Vermögenswerte, die um das Abzugskapital bereinigt wurde. Das Abzugskapital entsprach den Kapitalanteilen, die dem operativen Geschäft weitestgehend zinslos zur Verfügung standen. Dazu zählten beispielsweise Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Rückstellungen.

Ab dem Berichtsjahr 2022 gilt eine vereinfachte Definition für das eingesetzte Kapital. Die Zielsetzung der vereinfachten Definition besteht darin, die Nachvollziehbarkeit und Transparenz der Kennzahl zu erhöhen. Zudem bilden die berücksichtigten Positionen des eingesetzten Kapitals den Fokus der operativen Segmentsteuerung ab. Das eingesetzte Kapital beinhaltet künftig die Summe aus immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Net Working Capital. Das Net Working Capital umfasst die Bilanzpositionen Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Als Folge der Neudefinition steigt das eingesetzte Kapital gegenüber der bisherigen Definition. Im Zuge des Erwerbs weiterer Anteile an BMW Brilliance Automotive Ltd. und der daraus resultierenden Vollkonsolidierung im Berichtsjahr 2022 im Konzernabschluss der BMW Group erwarten wir einen zusätzlichen Anstieg des eingesetzten Kapitals. Dies ist insbesondere auf die Aktivierung zurückerworbener Rechte im Rahmen der Kaufpreisallokation zurückzuführen. Vorübergehend wird der RoCE von dieser höheren Kapitalbasis sowie den damit verbundenen Abschreibungen beeinflusst.

Der neue strategische Zielwert für den RoCE beträgt 18 % (Zielwert bei bisheriger Definition: 40 %). Inhaltlich entspricht dies einer noch ambitionierteren Zielsetzung gegenüber der bisherigen Messung der Kapitalrendite. Eine Wertsteigerung für die Aktionärinnen und Aktionäre der BMW AG wird erzielt, wenn der RoCE die Kapitalkosten übersteigt.



RETURN ON CAPITAL EMPLOYED (SEGMENT AUTOMOBILE)

	Ergebnis vor Finanzergebnis in Mio. €		Durchschnittlich eingesetztes Kapital in Mio. €		Return on Capital Employed in %	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Automobile	9.870	2.162	16.486	17.026	59,9	12,7

$$\text{RoCE Automobile} = \frac{\text{Ergebnis vor Finanzergebnis}}{\text{Durchschnittlich eingesetztes Kapital}}$$

Aufgrund der besonderen Bedeutung des RoCE für die BMW Group werden zur Steuerung des Segments Automobile zusätzliche Kennzahlen herangezogen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Kapitalrendite und somit auf den Segmenterfolg haben. Diese Werttreiber umfassen die Zahl der Auslieferungen sowie die operative Umsatzrendite (EBIT-Marge: segmentbezogenes Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf den Segmentumsatz) als Kennzahl für die Profitabilität im Segment.

Darüber hinaus wird die Einhaltung von CO₂-Flottenvorgaben in regulierten Märkten gesteuert. Dazu zählt auch der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen [↗ Leistungsindikatoren](#). Da die Erfüllung regulatorischer Vorgaben einen signifikanten Einfluss auf den Unternehmenserfolg hat, werden die betriebswirtschaftlichen Entscheidungen zu Fahrzeugprojekten auch unter Berücksichtigung von CO₂-Flottenvorgaben getroffen. [↗ Steuerung von Nachhaltigkeit](#)

Segment Motorräder

Das Steuerungssystem im Segment Motorräder entspricht weitgehend der Logik im Segment Automobile. Spitzenkennzahl ist die Gesamtkapitalrendite RoCE. Die Neufassung des eingesetzten Kapitals im Segment Automobile wird ab dem Berichtsjahr 2022 auch im Segment Motorräder zugrunde gelegt. Der neue strategische Zielanspruch für den RoCE im Segment Motorräder beträgt wie im Segment Automobile 18 %.

RETURN ON CAPITAL EMPLOYED (SEGMENT MOTORRÄDER)

	Ergebnis vor Finanzergebnis in Mio. €		Durchschnittlich eingesetztes Kapital in Mio. €		Return on Capital Employed in %	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Motorräder	227	103	632	687	35,9	15,0

$$\text{RoCE Motorräder} = \frac{\text{Ergebnis vor Finanzergebnis}}{\text{Durchschnittlich eingesetztes Kapital}}$$

Zu den wesentlichen Werttreibern zählen die Zahl der Auslieferungen sowie die operative Umsatzrendite (EBIT-Marge: segmentbezogenes Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf den Segmentumsatz) als Kennzahl für die Profitabilität im Segment.

Segment Finanzdienstleistungen

Das Segment Finanzdienstleistungen wird durch die Eigenkapitalrendite RoE gesteuert. Der RoE ist eine branchenübliche Kennzahl im Bankensektor und wird definiert als das Segmentergebnis vor Steuern bezogen auf das durchschnittlich im Segment Finanzdienstleistungen gebundene Eigenkapital. Die angestrebte Zielrendite für das eingesetzte Kapital beträgt mindestens 14 %.

$$\text{RoE Finanzdienstleistungen} = \frac{\text{Ergebnis vor Steuern}}{\text{Durchschnittliches Eigenkapital}}$$

RETURN ON EQUITY (SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN)

	Ergebnis vor Steuern in Mio. €		Durchschnittliches Eigenkapital in Mio. €		Return on Equity in %	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Finanzdienstleistungen	3.753	1.725	16.586	15.343	22,6	11,2

Strategische Steuerung auf Konzernebene

Die strategische Steuerung und die Bewertung der finanziellen Auswirkungen auf Basis der langfristigen Unternehmensplanung erfolgen im Wesentlichen auf Konzernebene. Leistungsindikatoren sind hier unter anderem das Konzernergebnis vor Steuern. Das Konzernergebnis vor Steuern bietet einen umfassenden Blick auf den gesamten Unternehmenserfolg nach Konsolidierungseffekten und ermöglicht einen transparenten (Zeitreihen-)Vergleich. Weitere Leistungsindikatoren auf Unternehmensebene sind die Mitarbeiterzahl am Jahresende und der Frauenanteil in Führungsfunktionen. Bis zum Jahr 2025 will die BMW Group den Frauenanteil in Führungsfunktionen auf 22 % erhöhen.

Die Informationen, die in den bedeutsamsten Leistungsindikatoren auf Konzernebene zum Ausdruck kommen, werden durch die finanziellen Kennzahlen Umsatzrendite vor Steuern und Wertbeitrag ergänzt. Der Wertbeitrag als hoch verdichtete Kennzahl ermöglicht zusätzliche Aussagen zur Kapitaleffizienz beziehungsweise zu (Opportunitäts-)Kosten für das Kapital, das zur Erzielung des Ergebnisses benötigt wird. Ein positiver Wertbeitrag bedeutet, dass eine Kapitalrendite erzielt wurde, die über dem Kapitalkostensatz liegt.

$$\begin{aligned} \text{Wertbeitrag Group} &= \text{Ergebnisgröße} - \text{Kapitalkosten} \\ &= \text{Ergebnisgröße} - (\text{Kapitalkostensatz} \times \text{Eingesetztes Kapital}) \end{aligned}$$

WERTBEITRAG GROUP

	Ergebnisgröße		Kapitalkosten (EK + FK)		Wertbeitrag Group	
in Mio. €	2021	2020	2021	2020	2021	2020
BMW Group	16.289	5.464	8.938	8.061	7.351	- 2.597

Das eingesetzte Kapital besteht aus dem eingesetzten Konzerneigenkapital, den Finanzverbindlichkeiten der Segmente Automobile und Motorräder sowie den Pensionsrückstellungen – jeweils als Durchschnittswert zum Ende der letzten fünf Quartale. Die Ergebnisgröße entspricht dem Konzernergebnis vor Steuern, bereinigt um die Zinsaufwendungen aus Pensionsrückstellungen und Finanzverbindlichkeiten der Segmente Automobile und Motorräder (Ergebnis vor Zinsaufwand und Steuern). Der Kapitalkostensatz kennzeichnet die Mindestrenditeforderung der Kapitalgeber für die Bereitstellung des eingesetzten Kapitals. Da das eingesetzte Kapital sowohl Eigenkapitalanteile (zum Beispiel Aktien) als auch Fremdkapitalanteile (zum Beispiel Anleihen) umfasst, wird der Kapitalkostensatz als gewichteter Durchschnitt aus Eigen- und Fremdkapitalkostensätzen bestimmt. Diese werden durch marktübliche Verfahren ermittelt. Der durchschnittliche, gewichtete Kapitalkostensatz der BMW Group betrug im Jahr 2021 wie im Vorjahr 12 % vor Steuern.

Zur Ermittlung der internen Renditeansprüche werden risikangepasste Kapitalkostensätze im Durchschnitt über mehrere zurückliegende Jahre betrachtet. Mit Blick auf die Langfristigkeit von Produkt- und Investitionsentscheidungen finden im Rahmen der Segmentsteuerung folgende interne Renditeansprüche Anwendung:

in %	2021	2020
Automobile	12,0	12,0
Motorräder	12,0	12,0
Finanzdienstleistungen	13,4	13,4

Wertorientierte Steuerung bei Projektentscheidungen

Das operative Geschäft in den Segmenten Automobile und Motorräder zeichnet sich wesentlich durch seinen lebenszyklusabhängigen Charakter der Investitionsprojekte aus. Die Projekte haben einen erheblichen Einfluss auf die zukünftige Geschäftsentwicklung. Projektentscheidungen sind daher wichtige Bestandteile der finanziellen Steuerung in der BMW Group. Die Grundlage von Projektentscheidungen sind Projektrechnungen, die aus den prognostizierten Zahlungsströmen des einzelnen Projekts abgeleitet werden. Der Betrachtungszeitraum dieser Berechnungen entspricht jeweils der Projektlaufzeit, das heißt den Folgejahren, in denen aus dem Projekt Zahlungsströme zu erwarten sind. Die Projektentscheidungen werden auf der Basis des Kapitalwerts und der internen Rendite der Projektrechnung getroffen. Der Kapitalwert gibt an, inwiefern das Projekt künftig in der Lage sein wird, Einzahlungsüberschüsse über die Kapitalkosten hinaus zu erzielen. Ein Projekt mit positivem Kapitalwert erhöht die künftigen Wertbeiträge des Unternehmens und damit auch den Unternehmenswert. Die interne Rendite des Projekts misst die durchschnittliche Verzinsung des im Projekt eingesetzten Kapitals. Bei sämtlichen Projektentscheidungen werden neben den Entscheidungskriterien auch die langfristigen periodischen Ergebniseffekte aufgezeigt und in die langfristige Konzernplanung übernommen. Dadurch lassen sich die Auswirkungen jeder Projektentscheidung auf die Periodensteuerung, das heißt auf die Ergebnis- und Renditeentwicklung in den einzelnen Jahren der Projektlaufzeit, darstellen.

Vorstandsvergütung

Die Festlegung der Leistungskriterien für die kurz- und langfristige variable Vergütung des Vorstands orientiert sich auch an den wesentlichen strategischen finanziellen und nichtfinanziellen Zielen und Leistungsindikatoren und fördert nachhaltig die Entwicklung des Unternehmens. Es werden unter anderem die Fahrzeugauslieferungen, der Frauenanteil in Führungsfunktionen sowie die CO₂-Emissionen und der Absatz von elektrifizierten Fahrzeugen als nichtfinanzielle

Leistungsindikatoren herangezogen. Auf Ebene der finanziellen Leistungsindikatoren berücksichtigt die variable Vergütung unter anderem den Return on Capital Employed für das Segment Automobile und weitere finanzielle Leistungsindikatoren auf Konzernebene. [↗ Vergütungsbericht](#)

COMPLIANCE UND MENSCHENRECHTE

Compliance ist für die BMW Group weit mehr als die Einhaltung des geltenden Rechts und der unternehmensinternen Regeln. Compliance ist Teil unseres Selbstverständnisses, gelebte Integritätskultur und verbindlicher Rahmen für alle unternehmerischen Aktivitäten – weltweit. Damit ist Compliance Grundlage für unseren langfristigen Unternehmenserfolg, schafft Vertrauen in unsere Produkte und Marken und prägt das Bild der BMW Group in der Öffentlichkeit.

Compliance als Unternehmensaufgabe

Compliance ist für den Vorstand der BMW AG eine Leitungsaufgabe, die er insbesondere durch Schaffung eines angemessenen Ordnungs- und Überwachungsrahmens, ein regelmäßiges und anlassbezogenes Compliance-Berichtswesen und eine klare und eindeutige Compliance-Kommunikation wahrnimmt. Dies basiert auf dem Grundverständnis, dass es in der Verantwortung jedes einzelnen Mitarbeiters und jeder einzelnen Mitarbeiterin liegt, geltendes Recht und die sich darauf beziehenden internen Regelungen einzuhalten. Die Führungskräfte der BMW Group haben darüber hinaus als Vorbild die Aufgabe, die Compliance-Kultur in ihrem jeweiligen Verantwortungsbereich zu verankern und dafür zu sorgen, dass die Compliance-Anforderungen und die Compliance-Prozesse umgesetzt werden. [↗ GRI-Index: 102-16](#)

Im Berichtszeitraum hat der Vorstand der BMW AG die Compliance-Organisation maßgeblich weiterentwickelt und die zum 1. Januar 2021 geschaffene Position des Chief Compliance Officers dem Leiter der Group Compliance übertragen. Der Chief Compliance Officer verantwortet das Compliance-Management-System (CMS), leitet den Group-Compliance-Bereich und informiert den Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG regelmäßig zur Entwicklung und Implementierung des CMS. Zudem wurde Compliance vom Vorstand im weiterentwickelten Führungsverständnis des Unternehmens verankert.

Compliance-Management-System (CMS)

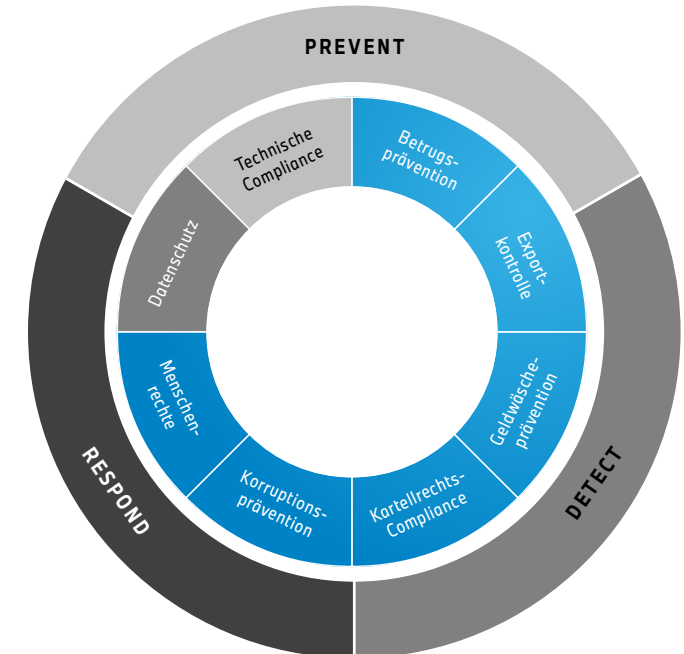
Das konzernweit gültige CMS der BMW Group basiert auf dem Prevent-Detect-Respond-Ansatz. Es definiert spezifische Präventions-, Überwachungs-, Kontroll- und Reaktionsmaßnahmen. Dies erfolgt auf der Basis einer eindeutigen Zuordnung von Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten.

Das CMS ist auf die spezifische Risikolage des Unternehmens ausgelegt und deckt alle relevanten Compliance-Themenfelder ab. Dazu gehören Betrugsprävention, Exportkontrolle, Geldwäscheprävention, Kartellrechts-Compliance, Korruptionsprävention und [↗ Menschenrechte](#) sowie der [↗ Datenschutz](#) und die [technische Compliance](#). Die beiden letztgenannten Themen werden dabei in den zuständigen Fachabteilungen verantwortet. Eine wirksame und effiziente Compliance-Organisation ist Grundvoraussetzung dafür, Sanktions- und Haftungsrisiken sowie Risiken aus weiteren (nicht-)finanziellen Nachteilen wie zum Beispiel Reputationsrisiken zu reduzieren.

Weiterentwicklung des CMS

Im Berichtszeitraum entwickelten wir das CMS anhand definierter strategischer Fokusthemen organisatorisch und inhaltlich weiter. Die Compliance- und Integritätskultur soll so im Unternehmen weiter gestärkt werden mit dem erklärten Ziel, unternehmensbezogene Rechtsverstöße zu vermeiden.

DREISTUFIGER ANSATZ DES COMPLIANCE-MANAGEMENT-SYSTEMS



Die Weiterentwicklung des CMS erfolgt auch vor dem Hintergrund externer Faktoren wie etwa der weltweiten Rechtsentwicklungen sowie der Entwicklung von Compliance in anderen Unternehmen. Die BMW Group engagiert sich dazu in verschiedenen Vereinigungen und Interessengruppen. Bereits seit Jahren ist die BMW Group als aktives Unternehmensmitglied im Deutschen Institut für Compliance e. V. (DICO) auf Vorstandsebene sowie in der Leitung des Arbeitskreises Menschenrechte / CSR tätig.

Das zum 1. Januar 2023 wirksam werdende Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz in Deutschland und die damit verbundenen Anpassungen beim Compliance-Programm Menschenrechte stellten im Berichtszeitraum einen wesentlichen Schwerpunkt der Group Compliance dar. Dabei ist hervorzuheben, dass der Vorstand im Dezember 2021 beschlossen hat, einen Menschenrechtsbeauftragten zu benennen und den Leiter der Group Compliance mit dieser Aufgabe zu betrauen. Die in der neuen Funktion gebündelte Expertise trägt gleichzeitig zur strategischen Ausrichtung des Unternehmens in der gesellschaftlichen Dimension der Nachhaltigkeit bei. Weitere Tätigkeitsschwerpunkte ergaben sich im Bereich der Exportkontrolle aus der Verschärfung der Handelsbeziehungen zwischen den USA und China sowie der Geldwäscheprävention aufgrund der Intensivierung von gesetzgeberischen Initiativen zur Verbesserung der multinationalen Geldwäschepräventivanforderungen.

Ein weiterer Schwerpunkt lag in der Ableitung und Umsetzung tiefer gehender Präventionsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem seit Juli 2021 abgeschlossenen Kartellverfahren der EU-Kommission zu Beschränkungen des Innovationswettbewerbs bei bestimmten Abgasreinigungssystemen. [↗ Konzernanhang Textziffer \[10\]](#) [↗ GRI-Index: 205-3](#)

Die zunehmend strengeren, nationalen Gesetzgebungen zum Schutz personenbezogener Daten sowie die damit verbundenen, erhöhten Risiken prägten die Compliance-Maßnahmen im Bereich Datenschutz.

Vor dem Hintergrund der hohen Transformationsgeschwindigkeit in der Automobilindustrie wurden die Aktivitäten im Bereich der technischen Compliance im Berichtszeitraum deutlich ausgeweitet.

Konzernweites Compliance-Netzwerk

In der BMW Group tragen die Fachbereiche die Verantwortung für rechtmäßiges Handeln bei der Erfüllung der ihnen zugewiesenen Aufgaben. Dementsprechend werden dort

auch etwaige Compliance-Risiken im Rahmen des Tagesgeschäfts identifiziert und bewertet. Die Kontrolle und Reduzierung dieser Risiken gehört gleichfalls zum Aufgabenumfang der Fachbereiche. Unternehmensweit nehmen mehr als 230 Führungskräfte diese Aufgaben wahr. Sie sind als Compliance-Verantwortliche Teil der Compliance-Organisation.

Die Fachabteilungen werden in ihrer Arbeit von der Zentralfunktion Group Compliance sowie durch ein konzernweites Netzwerk aus Ressort- und Bereichs-Compliance-Funktionen unterstützt. Hinzu kommen rund 80 lokale Compliance Officer (Leiter der lokalen Compliance-Funktionen) in den internationalen Tochtergesellschaften der BMW AG. Aufgabe der lokalen Compliance Officer ist, in ihrem Verantwortungsbereich das CMS und damit die Compliance-Programme für die jeweiligen Themenfelder umzusetzen. Die Ressortbeziehungsweise Bereichs-Compliance-Funktionen haben zusätzlich die Aufgabe, spezifische Compliance-Maßnahmen für ihren Bereich zu identifizieren und umzusetzen.

Intensivierung von Schulungen

Die Schulungsangebote der Group Compliance werden kontinuierlich und zielgruppenspezifisch weiterentwickelt. Im Berichtsjahr wurde beispielsweise die unternehmensweite verpflichtende Online-Schulung Compliance-Grundlagen neu konzipiert und um Menschenrechtsinhalte ergänzt.

[↗ GRI-Index: 412-2](#)

Neben der Wissensvermittlung tragen die Online- und Präsenzschulungen mit praxisorientierten Fallbeispielen maßgeblich dazu bei, die Compliance-Kultur und das Verständnis für regelkonformes Verhalten zu stärken. Der Turnus für Online-Schulungen beträgt für die identifizierten Pflichtschulungsteilnehmer zwei Jahre. Die Schulungen enthalten Übungen und Testfragen, unter anderem zum BMW Group Verhaltenskodex und zur Korruptionsvermeidung. Derzeit sind weltweit mehr als 69.000 Führungskräfte sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Compliance-Grundlagen und 36.000 zur Kartellrechts-Compliance geschult. Fach-

bereichsspezifische Schulungen ergänzen das umfangreiche Angebot, wie zum Beispiel im Bereich Kartellrecht oder

[↗ Menschenrechte](#). [↗ GRI-Index: 205-1](#)

Digitalisierung unterstützt Compliance

Zur schnellen und effizienten Dokumentation, Bewertung und Genehmigung Compliance-relevanter Vorgänge nutzen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group bereits seit Jahren IT-gestützte Systeme. Beispiele sind IT-gestützte Prozesse in den Bereichen Geldwäsche und Sanktionslisten, bei Austauschaktivitäten mit Wettbewerbern, zur Prüfung verlässlicher Geschäftspartner sowie bei Prüfung, Genehmigung und Dokumentation der rechtlichen Zulässigkeit von Sachzuwendungen. Auf dieser Grundlage werden Maßnahmen zur Vorbeugung von Compliance-Risiken getroffen.

Hinweisgebersysteme zur Aufdeckung möglicher Rechtsverstöße und Compliance-Kontrollen

Bei Fragen und Hinweisen zu Compliance-relevanten Themen können sich alle Mitarbeitenden an ihre Führungskräfte und die zuständigen Fachstellen der BMW Group wenden, insbesondere an die Group Compliance, die Rechtsabteilung und die Konzernrevision. Ergänzend dazu steht der BMW Group Compliance Contact als weitere Anlaufstelle insbesondere externen Personen als Hinweisgebersystem zur Verfügung. Darüber hinaus bieten wir unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weltweit die Möglichkeit, Hinweise auf mögliche Rechtsverstöße im Unternehmen in mehreren Sprachen über die BMW Group SpeakUP Line zu geben. Im Jahr 2021 wurde außerdem die Ombudsstelle speziell für Lieferanten eingesetzt. [↗ Überprüfung der Wirksamkeit](#).

Die BMW Group schützt Hinweisgeber in doppelter Hinsicht: Meldungen können auf Wunsch ohne Offenlegung der Identität erfolgen; zudem gilt der Grundsatz, dass Hinweisgeber wegen ihrer Meldung nicht benachteiligt werden dürfen. Alle Compliance-Anfragen und -Hinweise werden mithilfe eines elektronischen Case-Management-Systems dokumentiert und bearbeitet. Bei Bedarf werden die Kon-

zernrevision, die Konzernsicherheit, die rechtsberatenden Fachstellen oder der Betriebsrat für die Fallbearbeitung zur Unterstützung herangezogen. [↗ GRI-Index: 102-34](#)

Überprüfung / Kontrolle des CMS

Die Beachtung und Umsetzung der Compliance-Regelungen und -Prozesse sind Gegenstand regelmäßiger Überprüfungen. Zu diesem Zweck sieht das BMW Group CMS differenzierte Kontrollebenen vor. Für unmittelbare Kontrollen sind in erster Linie die Compliance-Verantwortlichen als Geschäftsverantwortliche zuständig. Daneben wirken weitere Maßnahmen risikoreduzierend, die in die Geschäftsprozesse integriert sind und in der Regel zum [↗ Internen Kontrollsystem](#) gehören. Die zentrale Group Compliance hat darüber hinaus im Jahr 2021 ihren Prüfungsansatz weiterentwickelt. Ziel ist, die Kontrolldichte durch die Einführung anlassunabhängiger, risikobasierter Compliance-Audits zu erhöhen. Aktuell liegt der Schwerpunkt dieser Compliance-Audits im Kartellrecht. Ferner wurden im Jahr 2021 Compliance Spot Checks mit dem Schwerpunkt auf mögliche Korruptionsrisiken durchgeführt. Ergänzend dazu führt auch die Konzernrevision Prüfungen durch, die auf Compliance-Vorgaben ausgerichtet sind.

Sämtliche Kontrollmaßnahmen sind darauf gerichtet, Compliance-Risiken für die BMW Group zu reduzieren. Etwaige Verstöße werden umgehend abgestellt, das Risiko einer Wiederholung wird in höchstmöglichem Umfang reduziert und das Verständnis für Compliance im Unternehmen auch dadurch gefördert. Sofern Compliance-Verstöße individuell zuzuordnen sind, werden sie auf Basis festgelegter Prozesse angemessen sanktioniert.

Regelmäßiger Compliance-Bericht an Vorstand und Aufsichtsrat

Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG beziehungsweise dessen Prüfungsausschuss sowie weitere Führungsgremien werden regelmäßig und bei Bedarf unverzüglich durch den Chief Compliance Officer informiert. Im Jahr 2021 wurde die

Berichterstattung an die Gremien inhaltlich fokussiert und zeitlich – etwa im Vorstand nunmehr mindestens zweimal pro Jahr – ausgeweitet.

Weltweite Umsetzung von Arbeitsnormen und Menschenrechten

International anerkannte Richtlinien für Umwelt- und Sozialkriterien sind für die BMW Group der Maßstab für ihre gesamte Wertschöpfungskette. Dies betrifft insbesondere die Leitsätze für multinationale Unternehmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, die zehn Grundprinzipien des UN Global Compact, die Inhalte der ICC Business Charter for Sustainable Development und die Cleaner Production Declaration des Umweltprogramms der Vereinten Nationen (UNEP). Dabei konzentriert sich die BMW Group auf Themen und Handlungsfelder, in denen sie ihren Einfluss als Unternehmen geltend machen kann. Diese (supra-)nationalen Vorgaben wurden mit Beteiligung insbesondere unserer Arbeitnehmervertretung durch die [↗ Gemeinsame Erklärung über Menschenrechte und Arbeitsbedingungen in der BMW Group](#) von 2005 (aktualisiert im Jahr 2010), präzisiert durch den [↗ BMW Group Kodex zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen](#) (2018) in unternehmensinterne Regelwerke und Prinzipien überführt und mit dem Compliance-Programm Menschenrechte verzahnt.

Die Automobilindustrie ist in globale Lieferketten eng eingebunden. In einem weltweit übergreifenden, arbeitsteiligen Wertschöpfungsprozess besteht in den Lieferketten das Risiko, dass Menschenrechte nicht eingehalten werden. Die Achtung der Menschenrechte ist im [↗ BMW Group Nachhaltigkeitsstandard für das Lieferantennetzwerk](#) integriert. Um unsere [↗ ökologische und soziale Verantwortung](#) wahrzunehmen, verfolgen wir einen mehrstufigen Sorgfaltspflichtenprozess im Einkauf und Lieferantennetzwerk.

Neben den internationalen Einkaufsbedingungen beinhalten auch die Händler- und Importeursverträge der BMW Group

Anforderungen zur Berücksichtigung von Compliance und Menschenrechten. Auch bei der Standortwahl und bei wesentlichen Investitionsentscheidungen spielen Menschenrechtsbelange eine wichtige Rolle. [↗ GRI-Index: 412-3](#)

Compliance Management im Segment Finanzdienstleistungen

Das Finanzdienstleistungsgeschäft beinhaltet aufgrund seiner Produkte und Prozesse spezifische Risiken. Der Schwerpunkt des Compliance Managements liegt dabei auf den Themen Geldwäscheprävention, Einhaltung von Finanzsanktionen, Informations- und Datenschutz, Betrugsprävention, legislatives und regulatorisches Monitoring, Verbraucherschutz sowie die Umsetzung der Anforderungen der Finanzdienstleistungsaufsicht. Zur Risikosteuerung dieser Themenbereiche wurde im Segment Finanzdienstleistungen eine eigene Fachstelle Compliance und Governance eingerichtet. Als dezentrale Einheit arbeitet die Fachstelle eng mit der zentralen Group-Compliance-Funktion zusammen. Sie identifiziert auf der Grundlage einer jährlichen Trendanalyse einen möglichen Bedarf für Anpassungen und legt daraus resultierende notwendige Maßnahmen für das Segment fest. Die Umsetzung durch die weltweiten Finanzdienstleistungsgesellschaften der BMW Group wird kontinuierlich überprüft und vierteljährlich an den Leitungskreis des Segments Finanzdienstleistungen berichtet.

Im Finanzdienstleistungsgeschäft der BMW Group ist Compliance Bestandteil des Zielmanagementprozesses. Die Integration spezifischer Ziele in der strategischen Steuerung unterstreicht die Bedeutung des Themas und unterstützt die Kontrolle der Umsetzung. Zusätzlich unterstützt ein Managementsystem die frühzeitige Erkennung von Risiken, die sich aus der Nichteinhaltung interner und externer Regeln ergeben.

PRODUKTE UND MOBILITÄTSLÖSUNGEN

51	Innovation und Kundenorientierung
56	CO ₂ - und Schadstoffemissionen
59	Elektromobilität
62	Mobilitätskonzepte und -dienstleistungen
65	Produktsicherheit und Datenschutz

AUF EINEN BLICK

> 40 %

weniger CO₂-Emissionen im Durchschnitt pro Fahrzeug über den gesamten Lebenszyklus gegenüber 2019 – das ist unser Ziel bis 2030.

➔ [CO₂-Reduktionsziele](#)

328.314

elektrifizierte Fahrzeuge lieferte die BMW Group im Jahr 2021 aus – mehr als doppelt so viele wie noch 2019.

➔ [Erweitertes Angebot](#)

[> 250.000

Ladepunkte in Europa können unsere Kundinnen und Kunden mit der BMW und MINI Charging Card nutzen.

➔ [Angebote für zuverlässiges Laden 1\]](#)



PRODUKTE UND MOBILITÄTSLÖSUNGEN

INNOVATION UND KUNDENORIENTIERUNG

[> Eine Innovation unterscheidet sich erst dann von einer Idee oder Erfindung, wenn sie in neue Produkte, Dienstleistungen oder Verfahren erfolgreich umgesetzt wird. In dieser Bedeutung ist Innovation in der BMW Group untrennbar mit dem Thema Kundenorientierung verbunden. Auch im Berichtsjahr führten Innovationen dazu, dass Prozesse optimiert, Produkte verbessert und neue Technologien eingeführt wurden, die den Kundinnen und Kunden den Alltag erleichtern. Die Zukunft ist für uns elektrisch, digital und zirkulär.

Zukunftsthema Zirkuläres Design

Die BMW Group und ihre Marken stehen für emotionales und zukunftsorientiertes Design. Im Berichtsjahr stellten wir eine weitere Facette in den Mittelpunkt unserer Arbeit: das Circular Design. Auf der IAA Mobility im September 2021 fand das auf Nachhaltigkeit im Sinne einer ➔ [Kreislaufwirtschaft](#) ausgerichtete Design Ausdruck im ➔ [BMW i Vision Circular](#). Das Design des Visionsfahrzeugs ist für geschlossene Materialkreisläufe optimiert und zeigt, wie ein Fahrzeug aussehen kann, das sowohl zu 100 % aus recycelten Materialien besteht als auch voll recyclingfähig ist.

Effiziente urbane Mobilität ist ein weiterer Schwerpunkt, der sich in den 2021 präsentierten Visions- und Konzeptfahrzeugen der BMW Group spiegelt. Neue Lösungsansätze demonstrieren Designstudien wie die Zweiräder ➔ [BMW Motorrad Vision AMBY](#) und ➔ [BMW i Vision AMBY](#). Über intelligente Geschwindigkeits- und Antriebsregulierung können sie sowohl auf der Straße als auch auf dem Fahrradweg genutzt werden. Der ➔ [MINI Vision Urbanaut](#) zeigt eine Facette des Automobils, die über die Nutzung als Mobilitätsmittel weit hinausgeht und flexibel genutzt werden kann. 1]

➔ [SASB-Index](#)

[> 100 %

recycelt und recycelbar. Die Designstudie zeigt, was vorstellbar ist. 1]

🔗 Digitalisierung als Chance für Innovation und Kundenorientierung

Digitale Technologien sehen wir als eine große Chance, Prozesse weiter zu verbessern, neue Lösungen anzubieten und nahtlos mit unseren Kundinnen und Kunden in Kontakt zu treten. In vielen Märkten können beispielsweise über einen mit dem Kunden geteilten Bildschirm live Fahrzeuge vorgeführt oder online gemeinsam mit dem Verkäufer oder der Verkäuferin konfiguriert werden. Ein vollständiger Online-Verkaufsprozess wurde in einzelnen Märkten bereits erfolgreich umgesetzt, weitere sollen sukzessive folgen.

Digitalisierung ist zudem ein wichtiger Schlüssel, das Fahrzeug während des gesamten Lebenszyklus „frisch“ zu halten. Seit der Einführung des Operating System 7 im Jahr 2018 ist ein Remote Software Upgrade – das heißt eine Softwareaktualisierung des Fahrzeugs aus der Entfernung – für BMW Automobile möglich.

Remote Software Upgrades bieten auch die Möglichkeit, neue, digitale Geschäftsmodelle wie „Functions-on-Demand“ zu erschließen. Kundinnen und Kunden können weitere Funktionen erwerben oder für einen bestimmten Zeitraum buchen. Schon heute ist die Resonanz auf derartige Angebote sehr positiv. [➤ Online-Bericht](#)

Im Herbst 2021 führte die BMW Group mit dem neuen, voll-elektrischen BMW iX zugleich ein neues Betriebssystem (BMW Operating System 8) und ein neues Anzeige- und Bediensystem ein. Bei der Gestaltung lag das Hauptaugenmerk auf Übersichtlichkeit und auf einfacher, intuitiver Bedienbarkeit. Im großen BMW Curved Display können Anzeigeninhalte auf einem berührungsempfindlichen Bildschirm individuell angepasst werden. Knöpfe und Schalter wurden so weit wie möglich reduziert.

Auch außerhalb des Fahrzeugs ermöglicht die Digitalisierung Neuerungen, Vereinfachungen und Fortschritte. Seit 2020 gibt es die My BMW App und die MINI App für Smart-

phones. Sie bieten von überall her eine Verbindung mit dem Fahrzeug oder falls gewünscht mit dem Servicepartner. Beide Apps haben im Berichtszeitraum neue Funktionen dazu gewonnen. Beispielsweise wurde die My BMW App um eine digitale Reifendiagnose erweitert, die mithilfe künstlicher Intelligenz den Zustand der Fahrzeugbereifung einschätzt. Mit der MINI App können jetzt mehr Dienstleistungen inklusive Terminreservierung und Bezahlung von Services kontaktlos in Anspruch genommen werden. In einem optionalen Service-Video können sich Kunden über den Fahrzeugcheck informieren oder für Leistungen entscheiden. Innovative digitale Lösungen kommen auch in anderen Bereichen der BMW Group zum Einsatz, wie zum Beispiel in der Produktion und der Entwicklung. Bei der Instandhaltung von Produktionssystemen stellen wir auf eine vorausschauende sogenannte Predictive Maintenance um. Mithilfe von Sensoren,

Datenanalysen in einer Cloud und künstlicher Intelligenz wird ausgewertet, wann eine Anlage gewartet werden soll, um einem Produktionsausfall vorzubeugen. Damit können Instandhaltungen geplant und Komponenten vorsorglich getauscht werden.

Zukunftsfeld Antriebstechnologien

Auch bei der Entwicklung von Antriebstechnologien orientiert sich die BMW Group an den Bedürfnissen und Wünschen ihrer Kundinnen und Kunden weltweit. Dazu entwickeln wir bestehende Antriebstechnologien im Sinne von Effizienz, CO₂-Einsparung und Ressourcenschonung permanent weiter. Zugleich forscht die BMW Group an neuen Antriebstechnologien mit dem Ziel, sie zur Serienreife zu bringen. [1\]](#)

REMOTE SOFTWARE UPGRADES



Rund 30 BMW Modelle sind heute upgrade-fähig. Das heißt, neue Software kann over-the-air ins Fahrzeug geladen werden. Diese Remote Software Upgrades bringen Verbesserungen, aber auch neue digitale Produkte und Dienste ins Auto und halten die Software auf neuestem Stand.

Insgesamt hat die BMW Group bereits mehr als 4 Mio. mal BMW Fahrzeugen ein Remote Software Upgrade automatisiert angeboten. Mehr als 2,3 Mio. Mal wurden diese von den Kundinnen und Kunden erfolgreich installiert. Mehr dazu in unserem Online-Special. [➤ Online-Bericht](#)

Elektrische Zukunft mit der Neuen Klasse

Die BMW Group begreift die Transformation zu einer voll-elektrischen, vernetzten und nachhaltigen Mobilität als Chance und hat einen klaren Fahrplan mit drei Phasen. In der ersten Phase hat das Unternehmen bereits seit 2007 mit project i als Pionier der E-Mobilität die Technologie erschlossen und anschließend die Elektrifizierung in Serie gebracht. In der aktuell laufenden zweiten Phase bringen wir in einer Modelloffensive die Elektrifizierung in das Produktportfolio.

➤ **Erweitertes Angebot.** Grundlage unserer Modelloffensive sind intelligente Fahrzeugarchitekturen und das hochflexible

➤ **Produktionsnetz:** Vom vollelektrischen bis zum Verbrennerantrieb können alle Antriebsarten auf derselben Produktionslinie gefertigt werden. Bis zum Höhepunkt der zweiten Transformationsphase Ende 2025 soll der Anteil elektrifizierter Automobile an den Gesamtauslieferungen auf mindestens 30 % steigen.

Die Neue Klasse ist ab 2025 der Start in die dritte Phase. Sie zeichnet sich durch drei wichtige Aspekte aus: eine vollständig neu definierte IT- und Softwarearchitektur, eine neu entwickelte elektrische Antriebs- und Batteriegeneration und ein neues Niveau von Nachhaltigkeit über den gesamten Lebenszyklus. Dazu tragen bei:

- der vollelektrische Antrieb
- der Einsatz von CO₂-freier Energie in immer größeren Teilen der Lieferkette
- eine zunehmende Verwendung von Sekundärmaterialien
- geschlossene Kreisläufe für wesentliche Produktionsmaterialien

Integriert wird dieser hohe technologische Anspruch in eine Gesamtfahrzeugarchitektur, die ausschließlich auf elektrische Antriebe ausgerichtet ist. [1\]](#)

Batteriekompetenz weiter stärken

Leistungsstarke und nachhaltige Energiespeicher und die Entwicklung neuer innovativer Batteriezellen sind Schlüsselemente für zukünftige vollelektrische Fahrzeuggenerationen. Für die Neue Klasse arbeiten wir daran, die Energiedichte der Zellen deutlich zu erhöhen und gleichzeitig die Kosten für Materialeinsatz und Produktion zu senken. Die Kreislauffähigkeit der Batterie ist ein weiterer wichtiger Gesichtspunkt, der in unsere Entwicklung zukünftiger Batteriezellgenerationen einfließt. Darüber hinaus forscht die BMW Group bereits heute intensiv an der Feststoffbatterietechnologie, die vielversprechende Ansätze für die Zukunft zeigt.

Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie

Im Berichtszeitraum starteten wir in Europa mit der Alltagserprobung des BMW iX5 Hydrogen mit Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb. Ziel ist, das Zusammenwirken zwischen dem CO₂-freien Antrieb, der Fahrwerkstechnik und den Elek-

troniksystemen unter praxisnahen Bedingungen zu testen. Der BMW iX5 Hydrogen nutzt Wasserstoff als Energieträger und wandelt ihn in einer Brennstoffzelle in Strom um. Damit ist der BMW iX5 Hydrogen ein rein elektrisch angetriebenes Fahrzeug. Ende 2022 wird eine Kleinserie dieses Modells produziert, um in einem breit angelegten Feldversuch weitere Praxiserfahrungen zu gewinnen.

Die Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie hat das Potenzial, zu einer nachhaltigen Alternative für batterieelektrische Antriebe zu werden. Die Technologie spielt vor allem dann ihre Vorteile aus, wenn eine umfassende elektrische Ladeinfrastruktur nicht zur Verfügung steht. Aber auch beim Einsatz auf Langstrecken oder in größeren Fahrzeugklassen ergeben sich weitreichende Einsatzmöglichkeiten. Abhängig von Marktanforderungen und Rahmenbedingungen beabsichtigt die BMW Group in der zweiten Hälfte dieser Dekade ein Serienfahrzeug anzubieten. [1\]](#)



Im BMW iX5 Hydrogen kommen Brennstoffzellen aus der Entwicklungskooperation mit der Toyota Motor Corporation zum Einsatz. Der als Stack bezeichnete Brennstoffzellen-Stapel sowie das Gesamtantriebssystem sind Eigenentwicklungen der BMW Group. Die seit dem Jahr 2013 bestehende Zusammenarbeit zielt darauf ab, die Alltagstauglichkeit der Brennstoffzellen-Technologie und deren Einsatz in jeweils eigenen Serienfahrzeugen zu optimieren.

Um eine leistungsfähige Wasserstoffwirtschaft aufzubauen und die Erzeugung von grünem [Wasserstoff](#) zu fördern, unterstützt die BMW Group Initiativen europaweit.

Inspiration und Kooperation

Gute Ideen entstehen oft dann, wenn unterschiedliche Partner zusammenarbeiten. Nach diesem Verständnis setzen wir auf Kooperationen, in denen sich die Stärken der BMW Group mit denen etablierter Partner und Innovationstreiber wie Start-ups ergänzen. Mit diesem Ansatz entwickeln wir die Innovationsstärke der BMW Group stetig weiter.

Auf Innovationsfeldern wie Sensortechnologie, künstliche Intelligenz, Batterietechnologie, Smart Materials, Natural User Interfaces und Smart Logistics suchen die regionalen BMW Group Technology Offices weltweit aussichtsreiche Innovationspartner. Zur Pflege des Netzwerks gehört für die BMW Group auch der intensive Austausch mit ausgewählten Hochschulen und Universitäten. Beispielsweise dozieren zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an Hochschulen. Außerdem kommen jedes Jahr viele Studierende zur BMW Group, um ein Praktikum zu absolvieren oder wissenschaftliche Arbeiten zu schreiben. Damit stellen wir den Wissenstransfer zwischen Theorie und Praxis sicher und tragen zur Ausbildung hoch qualifizierter Nachwuchskräfte bei. [1\]](#)

QUANTENCOMPUTING

Für die BMW Group steht fest, dass Quantencomputing eine wegweisende Zukunftstechnologie ist und erhebliches Potenzial für eine Vielzahl von Anwendungsbereichen hat – zum Beispiel in der Materialforschung wie der Batteriezellchemie oder für die Zukunft des automatisierten Fahrens mit Quantum Machine Learning. Die Technologiereife befindet sich aber noch am Anfang. Deshalb ist es für uns besonders wichtig, Spitzenforschung sowie ihren Transfer in die industrielle Anwendung bestmöglich zu unterstützen.

Die BMW Group gehört zu den zehn deutschen Konzernen, die im Juni 2021 das **Quantum Technology and Application Consortium** (QUTAC) gründeten. Ziel des Konsortiums ist, die bestehenden Grundlagen des Quantencomputings in nutzbare industrielle Anwendungen weiterzuentwickeln.

Im Juni 2021 gaben die BMW Group und die Technische Universität München (TUM) den Aufbau des **Stiftungslehrstuhls Quantenalgorithmen und -anwendungen** bekannt. Im November 2021 folgte eine Vereinbarung mit der RWTH Aachen mit dem Ziel, die Forschung am Quantencomputing zu unterstützen. Mit beiden Kooperationen soll eine Brücke von der Grundlagenforschung zur industriellen Anwendung entstehen.

Im Juli 2021 startete die BMW Group in Zusammenarbeit mit Amazon Web Services Inc. die Crowd-Innovation Initiative **BMW Group Quantum Computing Challenge**. Forschende, Start-ups und Unternehmen sind aufgerufen, innovative Quantenalgorithmen zu entwickeln, die als Lösungsansätze für eine von vier ausgeschriebenen industriellen Herausforderungen dienen. Die Sieger sind eingeladen, gemeinsam mit der BMW Group als Kunden die ausgezeichneten Pilotprojekte umzusetzen.

Weltweite Innovationskultur

Im internationalen Netz der Forschungs- und Entwicklungsstandorte der BMW Group ist das Münchener Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) der Hauptknotenpunkt. Nachdem im Herbst 2020 der erste Bauabschnitt der Erweiterung bezogen worden war, wurde im Berichtsjahr auch das neue Fahrsimulationszentrum in Betrieb genommen. In fünf der insgesamt 14 Simulatoren und Usability-Labors kommen LED-Wände zum Einsatz, die für Entwicklungszwecke eine virtuelle Umgebung entstehen lassen. Sie ermöglichen realistischere Darstellungen als bisherige Projektionssysteme.

Der globale Austausch mit Start-ups ist für uns ein weiteres wichtiges Mittel, neue Impulse in das Unternehmen zu holen. Er beruht auf drei Säulen: Mit [BMW i Ventures](#) investieren wir in Technologie-Start-ups. Der von der Marke MINI initiierte Start-up [Accelerator URBAN-X](#) setzt seinen Schwerpunkt auf

das Leben in der Stadt. Die [BMW Startup Garage](#) schließlich ist die dritte Säule. Im Mai wurde gemeinsam mit Alibaba Cloud ein sogenannter Inkubationsstandort in Schanghai eröffnet. Diese Joint Innovation Base will chinesische Tech-Start-ups bei der Skalierung ihrer Innovationen unterstützen.

Kooperationen und Partnerschaften

Um den Erfolgskurs langfristig zu sichern, geht die BMW Group gezielt Kooperationen und Partnerschaften mit Unternehmen sowohl aus der Automobilbranche als auch mit Technologieführern aus anderen Branchen ein. Ziel der Zusammenarbeit mit externen Partnern ist es, Kompetenzen zu bündeln und Innovationen schnell umzusetzen. Nachfolgend sind einige der größten Kooperationen und Beteiligungen aufgeführt:

BMW Brilliance Automotive Ltd. (BBA) ist ein 2003 gegründetes Joint Venture, das zu gleichen Teilen der BMW Group und der Brilliance China Automotive Holdings Ltd. (CBA) gehört. BMW Brilliance Automotive produziert im chinesischen Shenyang (Provinz Liaoning) in einem Motorenwerk und zwei Automobilwerken Modelle der Marke BMW. Die BMW Group hat im Februar 2022 weitere 25 % der Anteile an dem Joint Venture BMW Brilliance erworben. Weitere Informationen zur Konsolidierung von BMW Brilliance Automotive finden sich im [↗ Konzernanhang](#).

Die Gesellschaft Spotlight Automotive Limited (Spotlight), die zusammen mit dem chinesischen Hersteller Great Wall Motors gemeinschaftlich geführt wird, wird neben elektrischen MINI Fahrzeugen auch elektrische Fahrzeuge für Great Wall Motors produzieren. Das im Dezember 2019 gegründete Gemeinschaftsunternehmen betreibt außerdem die gemeinsame Entwicklung von batterieelektrischen Fahrzeugen. Der Bau eines Produktionswerks in Zhangjiagang (Provinz Jiangsu) ist inzwischen weit fortgeschritten. Die BMW Group vergrößert damit ihr Engagement in China und erhöht ihre Produktionskapazitäten deutlich.

Seit dem Erwerb des Kartendienstes HERE durch die BMW Group, Daimler und Audi im Jahr 2015 arbeiten die Partner an hochpräzisen digitalen Karten, die mit Echtzeit-Fahrzeugdaten verbunden werden können. Die digitalen Karten schaffen die Grundlage für die nächste Generation ortsbezogener Dienste und markieren damit einen wichtigen Schritt in der Entwicklung der individuellen Mobilität. Sie sind außerdem die Basis für neue Assistenzsysteme. HERE ist als unabhängige Plattform für die Automobilbranche und darüber hinaus für weitere Partner zugänglich geblieben. Die Standortdaten- und Technologieplattform hat im Berichtsjahr neun direkte und indirekte Anteilseigner: Audi, Bosch, BMW Group, Continental, Intel, Mitsubishi, Daimler, Nippon Telegraph and Telephone sowie Pioneer.

Die BMW Group ist Gründungspartner des Joint Ventures IONITY zum Aufbau eines europaweit flächendeckenden und leistungsstarken High-Power-Charging-Netzwerks für Elektrofahrzeuge. Dies ist ein wichtiger Schritt, um Elektromobilität auch auf langen Strecken komfortabel zu gewährleisten und sie damit im Markt zu etablieren. Die Gründungspartner BMW Group, Daimler AG, Ford Motor Company und der Volkswagen Konzern mit Audi und Porsche beteiligten sich zu gleichen Teilen. Im Jahr 2019 wurde die Hyundai Motor Group mit ihren Marken Hyundai und Kia als weiterer Gesellschafter aufgenommen. Im Berichtsjahr unterzeichneten die Partner die Aufnahme von Blackrock als weiterem Investor (Closing nach Freigabe durch die Kartellbehörden). Dadurch kann IONITY weiter in die Verdichtung und den Ausbau des Schnellladenetzes investieren. [↗ Ladeinfrastruktur ausbauen und schnelleres Laden ermöglichen](#).

Unter dem Namen YOUR NOW bieten die BMW Group und die Daimler Mobility AG innovative und kundenfreundliche Lösungen für Geschäftspartner, Städte und Kommunen an, die ihre Mobilität effizienter und nachhaltiger gestalten wollen. Die Kooperation umfasst die Joint Ventures FREE NOW (Mitfahrdienste und Multimodalität), REACH NOW (On-Demand-Mobilität und Multimodalität) sowie SHARE NOW (Carsharing) und CHARGE NOW (Laden). Im Jahr 2021 ist das Energieunternehmen bp als dritter Gesellschafter bei der Digital Charging Solutions GmbH (DCS), unter der die Marke CHARGE NOW agiert, eingetreten. [↗ Angebot an innovativen Mobilitätsdienstleistungen](#).

Im Jahr 2021 investierte die BMW Group gemeinsam mit der Ford Motor Company, Volta Energy Technologies und anderen Investoren in Solid Power, Inc. Das Unternehmen ist einer der branchenführenden Entwickler von Feststoffbatteriezellen mit hoher Energiedichte, die auch in Elektrofahrzeugen eingesetzt werden können. Durch diese Investition und den daran anschließenden Börsengang erhielt Solid Power die finanziellen Mittel, um die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten für die kommenden Jahre abzusichern. Die

BMW Group und Solid Power haben zudem den seit 2016 bestehenden Entwicklungsvertrag erweitert: Noch in der ersten Hälfte des Jahrzehnts werden wir Feststoffzellen von Solid Power für einen Prototyp beziehen.

Angaben zum gesamten Umfang der Forschungs- und Entwicklungstätigkeit der BMW Group finden sich im Abschnitt Ertragslage Konzern. [↗ Ertragslage Konzern](#)

CO₂- UND SCHADSTOFF-EMISSIONEN

Die Eindämmung des Klimawandels ist eine der zentralen Herausforderungen unserer Zeit, für die es gesamtgesellschaftlicher, politischer und wirtschaftlicher Anstrengungen bedarf. Daran beteiligt sich auch die BMW Group. Bis zum Jahr 2050 wollen wir „Net Zero“ (Netto-Null) bezüglich unserer Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette erreichen. Auf diesem Weg hat sich die BMW Group bereits 2020 ambitionierte, wissenschaftsbasierte Ziele bis zum Jahr 2030 gesetzt – validiert durch die Science Based Targets initiative (SBTi). Diese Ziele erreichen wir, indem wir den CO₂-Fußabdruck und die Schadstoffemissionen unserer Fahrzeuge, wie schon in der Vergangenheit, weiter verringern.

CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus reduzieren

Die BMW Group verfolgt den klaren Kurs, CO₂-Emissionen im gesamten Lebenszyklus zu reduzieren, und definiert hierfür spezifische Ziele. Mit diesem ganzheitlichen Ansatz bewegen wir uns auf einem Pfad, der im Einklang mit dem Pariser Klimaziel zur Begrenzung der globalen Erwärmung steht.

Ganzheitliche Steuerung

Mit ihrem ganzheitlichen Ansatz beabsichtigt die BMW Group, von einer Fahrzeuggeneration zur nächsten jeweils eine substanzielle Verbesserung über den gesamten Lebenszyklus zu erreichen. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Elektrifizierung ist dies besonders wichtig: Zwar sinken durch die Verbreitung der Elektromobilität die CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase, sie steigen jedoch zugleich in der Lieferkette. Der Grund dafür liegt vor allem in CO₂-intensiveren Bauteilen wie insbesondere der Hochvoltbatterie. Daher definiert die BMW Group von Anfang an spezifische CO₂-Reduktionsziele für sämtliche Fahrzeuge. Sie reichen von

der Lieferkette über die Produktion bis zur Nutzung des Fahrzeugs in Kundenhand. Im Rahmen unseres Steuerungssystems stellen wir sicher, dass die Vorgaben konsistent im gesamten Unternehmen umgesetzt werden. Auf diese Weise berücksichtigen wir bereits in der Produktentwicklung die Ziele zur Reduktion von CO₂-Emissionen und gleichzeitig marktspezifische Anforderungen an die Fahrzeugflotte. Die Umsetzung der Zielvorgaben und die Bewertung der Fortschritte im Entwicklungsprozess steuern wir mit einer Ökobilanz nach der ISO-Norm 14040 beziehungsweise 14044.

CO₂-Reduktionsziele über die Wertschöpfungskette

Messbare, wissenschaftsbasierte Ziele, die zunächst bis zum Jahr 2030 reichen, bilden die Grundlage für die Reduzierung unserer CO₂-Emissionen. Wir haben uns zu diesem Zweck der SBTi angeschlossen. Damit gewährleisten wir Transparenz bei der Messbarkeit der Ziele und stellen zugleich sicher, dass sie den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechen. ^{1]}

Folgende CO₂-Reduktionsziele¹ haben wir uns bis 2030 (Basisjahr 2019) gesetzt. Diese wurden 2020 bei der SBTi angemeldet und validiert.

- CO₂-Reduktion um 80 % in den eigenen Werken und Standorten (Scope 1 und 2) im Durchschnitt je produziertes Fahrzeug (CO₂-Emissionen der BMW Group Standorte reduzieren). CO₂-Emissionen nach Scope 1 und 2 beinhalten ab dem Jahr 2021 neben den Produktionsemissionen auch Emissionen von Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind.⁶
- CO₂-Reduktion um mehr als 20 %² in der Lieferkette (Scope 3 upstream³) im Durchschnitt je Fahrzeug. Damit verfügen wir auch in der Lieferkette über ein wissenschaftlich geprüftes und bestätigtes Ziel zur Reduzierung von CO₂-Emissionen (CO₂-Emissionen in der Lieferkette reduzieren).

- CO₂-Reduktion in der Nutzungsphase⁴ des Fahrzeugs (Scope 3 downstream⁵) im Durchschnitt um mehr als 50 % je gefahrenen Kilometer. Damit verschärften wir im Berichtsjahr das ursprüngliche, selbst gesteckte Ziel von mehr als 40 % noch einmal deutlich. Der Grund dafür ist vor allem die dynamisch zunehmende Nachfrage nach unseren elektrifizierten Fahrzeugen (Elektromobilität und Segment Automobile). Das angepasste Reduktionsziel von 50 % wurde im Berichtsjahr bei der SBTi angemeldet und im Februar 2022 ebenfalls validiert.

¹ Die Scope-3-Emissionen in der Vorkette und Logistik sowie die Well-to-tank-Emissionen sind in CO₂-Äquivalenten angegeben. Bei Scope-1- und Scope-2-Emissionen sowie den weiteren Scope-3-Emissionen werden klimawirksame Gase neben CO₂ vernachlässigt.

² Aus Gründen der Vereinfachung handelt es sich hierbei um einen gerundeten Wert. Das im Rahmen von SBTi validierte Ziel beträgt 22 %.

³ unter Scope 3 upstream gefasste Kategorien gemäß Greenhouse Gas Protocol: 1. Gekaufte Waren und Dienstleistungen sowie 4. Transport und Distribution CO₂-Bilanz.

⁴ Hierbei wird die Well-to-wheel-Betrachtungsmethode zugrunde gelegt, die zusätzlich zur Tank-to-wheel-Betrachtung die Gewinnung und Bereitstellung der Antriebsenergie berücksichtigt und damit die gesamte Wirkungskette für die Fortbewegung von Fahrzeugen in den Blick nimmt.

⁵ unter Scope 3 downstream gefasste Kategorien: Nutzungsphase CO₂-Bilanz.

⁶ Die Werte der Jahre 2019 (Basisjahr) und 2020 wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst.

Mit dem noch ambitionierteren Ziel, die CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase um mehr als 50 % zu reduzieren, ergibt sich in der Gesamtbetrachtung über den kompletten Lebenszyklus¹ eines Fahrzeugs bis 2030 eine durchschnittliche CO₂-Verringerung um mehr als 40 %. Bis 2050 wollen wir „Net Zero“ bezüglich unserer CO₂-Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette erreichen. Mit dem Berichtsjahr stellen wir die verbliebenen CO₂-Emissionen unserer eigenen Werke und Standorte über die Nutzung freiwilliger Kompensationszertifikate bilanziell vollständig CO₂-neutral. [↗ Kompensation standortbedingter CO₂-Emissionen.](#)

CO₂-BILANZ DER BMW GROUP (KURZVERSION)³

in t CO ₂ / CO ₂ e	2021	2020
EMISSIONEN GESAMT	122.539.929	118.491.889
Scope 1	699.713	678.967
Scope 2	134.849	130.090
Scope 3 ²	121.705.368	117.682.832

Zur Definition siehe Glossar [↗ CO₂-Emissionen Scope 1 bis Scope 3](#)

Ausführliche Version: [↗ CO₂-Bilanz der BMW Group unter Weitere GRI-Informationen 1\]](#)



[1] Nach dem durch die COVID-19-Pandemie bedingten Rückgangs der absoluten CO₂-Emissionen im Vorjahr sind diese im Berichtsjahr um rund 3 % auf rund 123 Mio. t gestiegen. Wesentlicher Treiber ist das wieder gestiegene Produktionsvolumen. Dennoch ist im Vergleich zum Basisjahr 2019 eine Reduktion von rund 8 % erreicht worden. Diese ist im Wesentlichen auf die Verbesserung bei den weltweiten durchschnittlichen Flottenemissionen zurückzuführen. 1]

CO₂-Reduktion in der Nutzungsphase erfüllt gesetzliche Vorgaben

Der CO₂-Ausstoß in der Nutzungsphase ist Gegenstand zahlreicher regulatorischer Vorgaben und zudem eine wichtige Messgröße in unserer Lebenszyklusbetrachtung. Mit der frühen, serienmäßigen Einführung [↗ elektrifizierter Fahrzeuge](#) seit 2013 sowie dem flottenweiten Einsatz innovativer [↗ Efficient-Dynamics-Technologien](#) seit 2007 haben wir Kraftstoffverbrauch und Emissionen der Fahrzeuge kontinuierlich und dauerhaft verringert. Beide Bausteine bilden die Grundlage dafür, dass wir die gesetzlichen CO₂- und Verbrauchsvorgaben im Berichtsjahr erneut erfüllt haben. [↗ SASB-Index](#)

CO₂-Emissionsziele der EU erfüllt

Die durchschnittlichen CO₂-Flottenemissionen in der EU⁴ sind seit 2021 nach dem neuen Typprüfzyklus WLTP⁵ zu berichten. Im Berichtsjahr lagen sie unter Berücksichtigung regulatorischer Vorgaben bei 115,9 g CO₂/km⁶. Damit haben wir die CO₂-Flottenemissionen gegenüber dem Vorjahr deutlich verringert (2020: 135 g CO₂/km^{6,7}). Den für die BMW Group gültigen Grenzwert von 125,8 g CO₂/km unterschritten wir deutlich um 9,9 g CO₂/km. Damit setzt sich der Trend der vergangenen Jahrzehnte fort, angetrieben durch die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und die kontinuierliche Verbesserung der Effizienz unserer Verbrennungsmotoren. Auf dieser Grundlage arbeiten wir unvermindert daran, den Treibhausgasausstoß auch in Zukunft weiter zu senken. [↗ GRI-Index: 305-5](#)

BEITRITT ZUR INITIATIVE BUSINESS AMBITION FOR 1,5°C

Die BMW Group will ihren Beitrag leisten, die Erderwärmung gemäß den Zielen des Pariser Klimaabkommens zu begrenzen. Dies zeigen unsere mittel- und langfristigen Pläne zur CO₂-Reduktion. Um diesen Anspruch zu unterstreichen, sind wir im Berichtsjahr als erster deutscher Automobilhersteller der [↗ Business Ambition for 1,5°C-Initiative](#) der SBTi beigetreten. Die Kampagne vereint Unternehmen, die sich selbst ein Net-Zero-Emissionsziel gemäß der SBTi gesetzt haben und damit einen langfristigen 1,5 Grad-Pfad verfolgen. Mit ihrem Beitritt ist die BMW Group zugleich Teil der internationalen [↗ Race to Zero Campaign](#) der Vereinten Nationen. Auf diese Weise wollen wir auch andere Unternehmen motivieren, ambitionierte Schritte beim Klimaschutz zu unternehmen.

¹ ohne CO₂-Emissionen aus der Entsorgung

² Scope 3 umfasst hier Emissionen aus Transportlogistik, Dienstreisen, Mitarbeiterberufsverkehr, Gekaufte Waren und Dienstleistungen, Nutzungsphase und Entsorgung.

³ Aufgrund der Ausweitung des Berichtsumfangs der Scope-1- und -2-Emissionen der BMW Group Standorte sowie der Umstellung der Berechnungsmethodik der Scope-3- downstream-Emissionen der Nutzungsphase wurden die Vorjahreswerte zu Vergleichszwecken angepasst.

⁴ EU-27-Staaten einschließlich Norwegen und Island

⁵ WLTP steht für den neuen Typprüfzyklus Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure. Dieser wird seitens der EU-Kommission seit 2021 für die Berechnung der CO₂-Flottenemissionen zugrunde gelegt.

⁶ Es handelt sich um eine vorläufige interne Berechnung mit einer potenziellen Schwankungsbreite von +/- 0,5 g CO₂/km, da nicht von allen EU-Staaten offizielle Zulassungszahlen der Behörden zur Verfügung gestellt werden. Offiziell von der EU-Kommission veröffentlichte Werte stehen voraussichtlich erst im November des Folgejahres zur Verfügung.

⁷ Zur besseren Vergleichbarkeit der Vorjahreswerte mit dem aktuellen Berichtsjahr hat eine Umrechnung der 2020-NEFZ-Werte auf WLTP unter Bereinigung der gültigen Flexibilitätsschritte stattgefunden – konkret von 99 g CO₂/km gemäß NEFZ (inkl. 5 g CO₂/km Phase-in, 7,5 g CO₂/km Supercredits und 2,4 g CO₂/km Öko-innovationen) auf 135 g CO₂/km gemäß WLTP (ohne Flexibilitätsschritte). 2020 war eine Phase-in-Regelung sowie die Anrechnung von Supercredits möglich. 2021 entfielen diese beiden Erleichterungen für die BMW Group.

⁸ [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

Flottenemissionen in den USA, China und weltweit

In den USA lagen die durchschnittlichen Flottenemissionen¹ für das Modelljahr (MJ) 2021 bei 134,0 g CO₂/km für Passenger Cars (MJ 2020: 155,7 g CO₂/km) und bei 150,1 g CO₂/km für Light Trucks (MJ 2020: 185,6 g CO₂/km). Der volumengewichtete CO₂-Flottenausstoß in den USA betrug im Durchschnitt 140,9 g CO₂/km (MJ 2020: 166,8 g CO₂/km) (interne Berechnung). Im Berichtsjahr 2021 sind erstmals gesetzlich zulässige Anrechnungsfaktoren¹ enthalten. Daher ist eine direkte Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr nicht möglich. In China lag der mittlere CO₂-Flottenausstoß² bei 163,0 g CO₂/km gemäß dem im Berichtsjahr neu eingeführten Testzyklus WLTC (2020: 151,1 g CO₂/km NEFZ). Aufgrund der Zyklusumstellung ist ein direkter Vergleich mit dem Vorjahr nicht möglich.

Die weltweiten CO₂-Flottenemissionen³ der BMW Group lagen im Berichtsjahr bei durchschnittlich 197,9 g CO₂/km (2020: 212,4 g CO₂/km). Das entspricht einer Reduktion gegenüber dem Basisjahr 2019 von 9,4 % (2019: 218,5 g CO₂/km). Zu ihrer Ermittlung berücksichtigt die BMW Group die mittleren CO₂-Flottenemissionen in der EU, den USA und China und normiert sie nach WLTP. Mit einem Anteil von mehr als 80 % an den Auslieferungen der BMW Group sind diese drei Kernmärkte und -regionen eine verlässliche Basis für die Berechnung der weltweiten CO₂-Flottenemissionen. Im Einklang mit der SBTi nehmen wir auf die ermittelten Werte einen Aufschlag von 10 % vor, um mögliche Abweichungen zwischen den Werten nach WLTP und den Realemissionen abzudecken. Bestandteil der Kennzahl sind auch die Vorkettenemissionen der Energieträger (fossile Kraftstoffe und Strom) gemäß dem Well-to-wheel-Ansatz.⁴ [↗ GRI-Index: 305-5](#)

Gesetzlicher Rahmen

Die BMW Group hat den klaren Anspruch, die weltweit gesetzlichen CO₂-Grenzwerte nicht nur zu erfüllen, sondern nach Möglichkeit deutlich zu unterschreiten. Gleichzeitig unterstützen wir die Entwicklung harmonisierter Regulierungen – national wie international. Vergleichbare Vorgaben

in großen Märkten schaffen verlässliche und planbare Rahmenbedingungen und leisten einen wichtigen Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels sowie zur Verbesserung der Luftqualität. Die Chancen und Risiken, die mit einer steigenden CO₂-Regulierung verbunden sind, behandeln wir im Rahmen unserer TCFD-Berichterstattung. [↗ Klimabedingte Risiken](#), [↗ TCFD-Index](#).

Die BMW Group befürwortet den von der EU-Kommission im Berichtsjahr veröffentlichten Vorschlag zur Umsetzung des EU-Klimaschutzziels 2030. Die dazugehörigen Ziele von Fit for 55 decken sich in großen Teilen mit denen der BMW Group.

Auch in den USA verfolgen wir die regulatorischen Entwicklungen aufmerksam. Im Jahr 2020 hat die BMW Group ein freiwilliges Abkommen mit dem Bundesstaat Kalifornien zur Reduktion der Flottenemissionen geschlossen. Diese bilaterale Vereinbarung gilt übergreifend für alle neuen Fahrzeugzulassungen der BMW Group in allen Bundesstaaten der USA. Die US-Regierung kündigte 2021 an, auf nationaler Ebene schärfere Flottenverbrauchsvorgaben einzuführen. Die BMW Group plant, auch diese künftigen Anforderungen zu erfüllen. Maßgeblich sind hier die föderalen Vorgaben in den USA zu Greenhouse Gas Emissions (GHG) der Fahrzeugflotten sowie das Regelwerk der Corporate Average Fuel Economy (CAFE).

Konventionelle Antriebe effizienter und emissionsärmer gestalten

Aus der Sicht der BMW Group werden moderne, effiziente Verbrennungsmotoren auch künftig eine wichtige Rolle spielen. Daher werden wir im Rahmen des Efficient Dynamics Ansatzes in den folgenden Jahren weiter daran arbeiten, den Verbrauch konventioneller Antriebe zu reduzieren und dadurch deren Effizienz zu erhöhen. [↗ SASB-Index](#)

Technologische Verbesserungen

Bereits seit 2007 setzt die BMW Group ihr technologisches Maßnahmenpaket Efficient Dynamics flottenweit ein. Es umfasst verschiedene, aufeinander abgestimmte Maßnahmen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs. Diesen Weg werden wir mit innovativen Ansätzen beim Verbrennungsmotor, in der Aerodynamik und im Leichtbau fortsetzen. Der erweiterte Einsatz der 48-Volt-Technologie ist dabei ein wichtiger Baustein. 48-Volt-Rekuperationssysteme nutzen die aus dem Bremsvorgang zurückgewonnene Energie, um die Fahrzeugelektrik zu versorgen und zusätzliche Antriebsleistung zu erzeugen. Das verringert den Kraftstoffverbrauch und damit den CO₂-Ausstoß. In der EU bieten wir neben voll-elektrischen Modellen und Plug-in-Hybriden zahlreiche neu anlaufende Baureihen mit einem 48-Volt-Rekuperationssystem an. Ab 2022 erhalten unsere Baukastenmotoren die zweite, noch effizientere Generation der 48-Volt-Technologie. Die fortlaufende Weiterentwicklung des Energiemanagements in den Fahrzeugen, ergänzt um weitere Maßnahmen wie die Umstellung auf hocheffiziente Bereifung, sollen für eine weitere Effizienzsteigerung und Verbrauchsoptimierung sorgen. [1\]](#)

¹ durchschnittliche volumengewichtete Flottenemissionen inklusive regulatorisch zulässiger Anrechnungsfaktoren (EV multipliers, credits advanced technologies) in Höhe von 21,6 g CO₂/km gemäß USC (United States Combined)

² durchschnittliche volumengewichtete Flottenemissionen inklusive regulatorisch zulässiger Anrechnungsfaktoren in Höhe von 8,83 g CO₂/km (Off cycle technologies, NEV multiplier, Phase-in) gemäß WLTC (Worldwide Harmonized Test Cycle unter chinaspezifischen Testrandbedingungen)

³ Die Ermittlung der Kennzahl basiert auf einer neuen Berechnungsmethode, die rückwirkend bis 2019 angewendet wurde (2019 vor Anpassung: 140 g/km; 2020 vor Anpassung: 133 g/km). Zur Definition siehe Glossar [↗ CO₂-Emissionen Neuwagenflotte weltweit inkl. Vorkettenemissionen](#)

⁴ Die Betrachtungsmethode well-to-wheel („Vom Bohrloch bis zum Reifen“) berücksichtigt die gesamte Wirkungskette für die Fortbewegung von Fahrzeugen. Dies reicht von der Gewinnung und Bereitstellung der Antriebsenergie bis zur Umwandlung in Energie. Der Ansatz nimmt damit auch Umwelteinflüsse bei der Erzeugung der Energieträger in den Blick. Beispielsweise zieht die BMW Group für die Berechnung der Emissionen in der Vorkette ([↗ Bereitstellung der elektrischen Energie](#)) den Energiereport der IEA als Grundlage heran.

☒ Schadstoffemissionen

Durch den Einsatz neuer und die Weiterentwicklung bestehender Technologien verringerte die BMW Group seit Anfang der 1990er-Jahre die regulierten Schadstoffemissionen ihrer Fahrzeuge wie Stickstoffoxide (NO_x), Kohlenmonoxid (CO) und Feinstaub (PM¹) signifikant. Allein in Europa haben wir die relevanten Abgasemissionen unserer Neufahrzeugflotten bei Diesel-Pkw in Übereinstimmung mit den Grenzwerten der Euro-Abgasnormen Euro 1 bis Euro 6d von 1992 bis 2021 um deutlich über 90 % gegenüber dem Niveau vor Einführung der Euro-Abgasnormen gesenkt. Schadstoffreduzierende Maßnahmen haben einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet. Alle im Berichtsjahr angebotenen Fahrzeuge der BMW Group erfüllen die aktuelle Abgasnorm Euro 6d in der Europäischen Union sowie vergleichbare Regelungen in der Schweiz, in Norwegen, im UK und in Island.

Für die Luftqualität in den Städten ist der Anteil an Stickoxiden ein entscheidender Faktor. Die BMW Group setzt aus diesem Grund seit Mitte 2018 in allen BMW Fahrzeugen und auch in den größeren MINI Dieselmotoren eine hochwirksame Kombination aus NO_x-Speicherkatalysator (NSC) und SCR-System (Selective Catalytic Reduction) mit Harnstoffeinspritzung (AdBlue) ein. Die Effizienz der Abgasnachbehandlung wurde durch den Einsatz eines verbesserten Oxidationskatalysators in Kombination mit einem zweistufigen SCR-System nochmals erhöht. Diese neue Technologie ist seit 2020 mit der überarbeiteten Generation der 6-Zylinder Dieselmotoren verfügbar und wird in den kommenden Jahren auf das gesamte Produktportfolio ausgerollt. In den vergangenen Jahren zeichnete sich bereits eine spürbare Reduzierung der NO_x-Belastung in deutschen Städten ab. Grund dafür ist unter anderem die fortlaufende Erneuerung der Fahrzeugflotten aller Automobilhersteller. ^{1]}

↗ GRI-Index: 305-7

ELEKTROMOBILITÄT

☒ Elektromobilität ist für die BMW Group eines der wichtigsten Zukunftsthemen, um Mobilität nachhaltig zu gestalten. Durch die steigende Zahl elektrifizierter Modelle und kontinuierlich wachsende Absatzzahlen ist die BMW Group einer der führenden Anbieter für Premium-Elektromobilität. Wir sehen die Elektrifizierung dabei ganzheitlich: Für uns ist es ein zentraler Aspekt, die Elektromobilität mit der notwendigen Ladeinfrastruktur und kundenfreundlichen Ladelösungen zu unterstützen. Entsprechend bauen wir unser Produktportfolio fortlaufend aus und stellen ein umfangreiches Angebot an Ladeprodukten und -services bereit.

Elektromobilität vorantreiben

Unsere elektrifizierten Fahrzeuge tragen entscheidend dazu bei, die Flottenemissionen zu verringern und damit unsere ambitionierten strategischen ^{↗ Ziele zur CO₂-Reduzierung} zu erreichen. Daher setzen wir die Elektrifizierung der Modellpalette als zentralen Bestandteil unserer Produktstrategie konsequent fort.

Vielfalt bei Antriebsformen

Die BMW Group richtet ihr Geschäft seit jeher auf die Bedürfnisse ihrer Kundinnen und Kunden aus. Unser Produktportfolio ist Spiegelbild dieses Anspruchs. Dank eines skalierbaren, modularen Baukastensystems sowie ^{↗ flexibler Produktionssysteme} können Kundinnen und Kunden heute zwischen vollelektrisch angetriebenen Fahrzeugen, Plug-in-Hybriden und effizienten Verbrennern wählen. Ein Beispiel für die Wahlfreiheit unserer Kundinnen und Kunden ist der BMW X3, der als erste Modellreihe als Plug-in-Hybrid², als Verbrenner (Diesel und Benzin) sowie als BMW iX3² mit reinem Elektroantrieb verfügbar ist.

Im Jahr 2030 soll mindestens die Hälfte der weltweiten Fahrzeugauslieferungen der BMW Group auf vollelektrische Fahrzeuge entfallen.

Mithilfe parallel angebotener Antriebstechnologien gestalten wir einen fließenden Übergang in die Zukunft der Elektromobilität und nutzen zugleich unsere vorhandenen Ressourcen bestmöglich. Gleichzeitig setzen wir die Elektrifizierung unserer Produktpalette konsequent fort, angetrieben durch die wachsende Nachfrage der Kundinnen und Kunden sowie durch regulatorische Vorgaben. ^{1]} Bereits bis 2025 soll der Anteil elektrifizierter Automobile an den Gesamtauslieferungen auf mindestens 30 % ansteigen. Im Jahr 2030 soll mindestens die Hälfte der weltweiten Fahrzeugauslieferungen der BMW Group auf vollelektrische Fahrzeuge entfallen. In den nächsten zehn Jahren planen wir zudem etwa 10 Mio. vollelektrische Fahrzeuge auf die Straße zu bringen. ☒ Kundinnen und Kunden von MINI und Rolls-Royce planen wir schon ab Anfang der 2030er-Jahre ausschließlich vollelektrische Fahrzeuge anzubieten. Dass wir beide Marken konsequent elektrifizieren, leitet sich aus dem typischen Nutzerprofil ab: So werden Fahrzeuge von MINI zum überwiegenden Teil für den urbanen Raum, Automobile von Rolls-Royce vorwiegend für kürzere Distanzen eingesetzt. ^{1]}

¹ Particulate Matter

² ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben

Erweitertes Angebot

Das elektrifizierte Produktportfolio der BMW Group besteht aus rein batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen (BEV¹) und Plug-in-Hybrid-Modellen (PHEV²).

Neben den bereits erhältlichen und etablierten rein elektrischen Modellen BMW i3, MINI Cooper SE⁶ und BMW iX³ kamen im Berichtsjahr mit dem BMW iX und dem BMW i4 zwei zentrale Innovationsträger hinzu. In den nächsten zwei Jahren folgen die vollelektrischen Versionen des BMW 7er, des BMW X1, der volumenstarken 5er Reihe und des MINI Countryman sowie der vollelektrische Rolls-Royce Spectre. Ab 2025 führen wir die Kernmarke BMW mit der **Neuen Klasse** konsequent in eine neue vollelektrische Dimension.

Im Berichtsjahr hat die BMW Group zudem ihr PHEV-Modellangebot mit dem BMW 320e⁶ und dem BMW 520e⁶ um weitere Motorisierungsvarianten erweitert. Damit bieten wir aktuell 17 Plug-in-Hybrid-Grundmodelle³ in insgesamt 83 Märkten weltweit an. Mit Angeboten wie der **BMW eDrive Zone**, umfangreichen Ladeangeboten sowie erhöhten Reichweiten unterstützen wir Fahrerinnen und Fahrer von Plug-in-Hybriden dabei, möglichst häufig und über möglichst weite Strecken elektrisch zu fahren. Der BMW 2er Active Tourer Plug-in-Hybrid⁶ aus dem Kompaktsegment, der im Jahr 2022 auf den Markt kommt, wird bereits bis zu 80 Kilometer (WLTP⁴) ausschließlich batterieelektrisch zurücklegen können. ^{1]}

Im Jahr 2021 lieferte die BMW Group insgesamt 328.314 voll-elektrische und Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge aus (2020: 192.662⁵ Fahrzeuge), rund 104.000 davon mit rein elektrischem Antrieb. Damit übertrafen wir unser selbst gestecktes Ziel, den Absatz elektrifizierter Fahrzeuge gegenüber 2019 (146.158 Einheiten) mehr als zu verdoppeln. Ende 2021 waren somit weltweit über 1 Mio. Fahrzeuge der BMW Group mit vollelektrischem oder Plug-in-Hybrid-Antrieb auf der Straße (**Segment Automobile**). Der Anteil elektrifizierter Fahr-

zeuge an den Auslieferungen lag bei der BMW Group im Berichtsjahr bei 13,0 %.

Reichweite kundengerecht erhöhen

Die BMW Group beurteilt die Erhöhung elektrischer Reichweiten unter verschiedenen Gesichtspunkten. Wir streben grundsätzlich nicht die technisch größtmögliche Reichweite über alle Fahrzeugsegmente hinweg an. Vielmehr gilt es, die Reichweiten an den Einsatzzweck des jeweiligen Fahrzeugs anzupassen. Gleichzeitig berücksichtigen wir damit auch die ökologischen Effekte: Mehr Reichweite bedeutet größere und damit schwerere Hochvoltspeicher. Dieser Zusammenhang hat unmittelbar Auswirkungen auf den Ressourcenverbrauch, den ökologischen Fußabdruck der Lieferkette und das Fahrzeuggewicht, das wiederum maßgeblichen Einfluss auf den Verbrauch hat.

Der für den urbanen Raum ausgelegte MINI Cooper SE⁶ verfügt vor diesem Hintergrund über die kundengerechte Reichweite von mehr als 200 Kilometern (WLTP⁴). Die neuen BMW iX und i4 sind dafür ausgelegt, mit einer Ladung weite Strecken von rund 600 Kilometern (WLTP⁴) zurückzulegen. Diese Reichweiten sehen wir mit Blick auf die Kunden- und Nutzungsprofile beider Fahrzeuge als jeweils optimal. Für vollelektrische Fahrzeuge wird es mit dem weiteren Hochlauf der Elektromobilität abhängig von Fahrzeuggröße und -art möglich sein, auch Reichweiten von mehr als 600 Kilometern (WLTP⁴) zu erzielen.

Wasserstoff

Zu unserem Ansatz der kundenorientierten Technologievielfalt gehört auch die Weiterentwicklung der Brennstoffzellen-Technologie, in der wir segmentabhängig substanzielles Potenzial erkennen. Wir sehen wasserstoffbetriebene Elektrofahrzeuge als komplementäre Ergänzung der Elektromobilität mit Batterien und damit als Chance zur noch schnelleren CO₂-Reduzierung. In diesem Zuge präsentierten wir auf der IAA Mobility 2021 den **BMW iX5 Hydrogen**.

Auch auf übergeordneter Ebene treiben wir die Wasserstofftechnologie voran. So engagieren wir uns in weltweiten Organisationen und Verbänden, wie beispielsweise dem **Hydrogen Council**. Als assoziierter Partner der **H2 Mobility Deutschland GmbH** unterstützen wir den Aufbau der Wasserstoffinfrastruktur in Deutschland. In diesem Zusammenhang begrüßt die BMW Group die Forderung im Rahmen des EU-Gesetzespakets Fit for 55, eine Basisinfrastruktur mit 700-bar-Wasserstofftankstellen aufzubauen.

Ladeinfrastruktur ausbauen und schnelleres Laden ermöglichen

Eine ausgebaute, kundengerechte Ladeinfrastruktur ebnet den Weg für die schnelle und flächendeckende Verbreitung der Elektromobilität. Vor diesem Hintergrund setzt sich die BMW Group für einheitliche Rahmenbedingungen ein und schafft Angebote, die einfaches Laden ermöglichen. ^{1]}

¹ Battery Electric Vehicle

² Plug-in Hybrid Electric Vehicle

³ Unter Grundmodelle werden alle Leistungs- und Karosserievarianten gezählt. Konkret handelt es sich um die Fahrzeuge BMW 225xe*, BMW 320e*, BMW 320e Touring*, BMW 330e*, BMW 330e Touring*, BMW 520e*, BMW 530e*, BMW 530e Touring*, BMW 545e*, BMW 545e Touring*, BMW X1 xDrive25e*, BMW X1 xDrive25Le* (nur China), BMW X2 xDrive 25e*, BMW X3 xDrive30e*, BMW X5 xDrive45e*, BMW 745e/Le/Le xDrive* und MINI Cooper SE Countryman ALL4*.

⁴ Reichweite auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) ermittelt. Die Reichweite ist abhängig von unterschiedlichen Faktoren, insbesondere: persönlicher Fahrstil, Streckenbeschaffenheit, Außentemperatur, Heizung/Klimatisierung, Vortemperatur. Vorläufiger Wert.

⁵ Die für das Jahr 2020 präsentierten Auslieferungszahlen sind nicht direkt mit den für Vorjahre präsentierten Zahlen vergleichbar. Siehe Vertriebszahlen für Auslieferungen im Abschnitt Vergleich Prognose mit tatsächlicher Entwicklung für weitere Informationen.

⁶ Verbrauchs- und CO₂-Angaben

🔌 Angebote für zuverlässiges Laden

Mit BMW Charging und MINI Charging bietet die BMW Group umfassende Ladelösungen an, die eine komfortable Nutzung der elektrifizierten Fahrzeuge in unterschiedlichen Situationen ermöglichen. Das Portfolio beinhaltet Ladeprodukte und -services für unterwegs, für zu Hause sowie am Arbeitsplatz.

Mit ihrer BMW und MINI Charging Card können Kundinnen und Kunden das öffentliche Ladeangebot nutzen. Dadurch erhalten sie einfachen und transparenten Zugriff auf eines der größten Ladenetzwerke mit über 250.000 Ladepunkten in Europa, davon 48.000 allein in Deutschland. Darunter befinden sich auch Schnellladestationen mit einer Ladeleistung von über 150 Kilowatt (kW). Außerdem kann über BMW Charging und MINI Charging das europäische High-Power-Charging-Angebot von IONITY genutzt werden. Im Jahr 2021 hat die BMW Group in 22 europäischen Ländern eine einheitliche Tarifstruktur für öffentliches Laden eingeführt. Mit der Anwendung Connected Charging im Fahrzeug und in der App ermöglichen wir Fahrerinnen und Fahrern von MINI und BMW Fahrzeugen zudem ein vorausschauendes, komfortables und kosteneffizientes Laden. Über den Dienst erhalten sie jederzeit umfassende Informationen unter anderem über die verbleibende Reichweite oder die Verfügbarkeit von Ladepunkten.

Über das öffentliche Ladeangebot hinaus stellen BMW Charging und MINI Charging eine Standardladelösung in Form des Flexible Fast Chargers und weitere Ladeprodukte für zu Hause bereit. In Zusammenarbeit mit Partnern bieten wir zudem Ladelösungen für Firmenkunden an. Die BMW Group selbst verfügt über eines der größten [betrieblchen Ladenetzwerke](#) Deutschlands. [➔ Mitarbeitermobilität](#)

Über das BMW Charging und MINI Charging-Angebot hinaus bieten wir in einzelnen Ländern Grünstromtarife und attraktive Solarlösungen für zu Hause an. Eine Ausweitung des Angebots auf weitere Märkte ist in Vorbereitung.

Rahmenbedingungen verbessern

Bei der politischen Förderung der Elektromobilität besteht aus Sicht der BMW Group in vielen Ländern und Städten noch Handlungsbedarf. In der EU zeigen Marktdaten den engen Zusammenhang zwischen der Dichte der Ladeinfrastruktur und dem Absatz elektrifizierter Fahrzeuge – sowohl auf Ebene der Mitgliedsstaaten als auch im Vergleich von Regionen.

Wir unterstützen politische Initiativen zur Sektorenkopplung, die zum Ziel hat, den Mobilitäts- und Energiesektor intelligent zu vernetzen. Diesbezüglich betreibt die BMW Group gezielt eigene Forschungs- und Entwicklungsarbeit. So können schon heute Kundinnen und Kunden im Rahmen eines Pilotprojekts in Kalifornien, USA, über die Dienstleistung [➔ BMW ChargeForward](#) ihr Ladeverhalten mit der Netzauslastung und der Nutzung erneuerbarer Energien synchronisieren ([➔ Zusammenarbeit mit Städten](#)). Ein weiterer Ausbau dieser Technologie ist in Planung.

Ein anderes Projekt zur Sektorenkopplung ist das sogenannte [➔ Bidirektionale Lademanagement \(BDL\)](#), das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie gefördert wird. Das BDL macht Elektrofahrzeuge zu mobilen Energiespeichern und damit zu einem Teil des Energiesystems, indem ihre Batterien nicht nur Strom aufnehmen, sondern zugleich in umgekehrter Richtung in das Stromnetz des Verteilnetzbetreibers einspeisen können.

Elektromobilität über den gesamten Lebenszyklus erfassen

Elektrifizierte Fahrzeuge sollen nicht nur in der Nutzungsphase, sondern auch in ihrer Gesamtbilanz einschließlich der Lieferkette möglichst umweltschonend sein. [➔ Ganzheitliche Steuerung](#). Bei der BMW Group bestätigt dies beispielsweise der Umweltbericht zum BMW iX3³: Das vollelektrische Fahrzeug stößt über den Lebenszyklus rund 40 % weniger CO₂-Emissionen¹ aus als das Referenzfahrzeug BMW X3 30i (Modelljahr 2020). Wird ausschließlich regenerativ erzeugter

EUROPÄISCHES SCHNELLADENETZ IONITY

🔌 Auf europäischer Ebene baut die BMW Group mit dem Joint Venture [➔ IONITY](#) ein flächendeckendes und leistungsstarkes Schnellladenetzwerk entlang wichtiger Verkehrsachsen weiter aus. Dieses ermöglicht fahrzeugabhängig besonders schnelles Laden mit Ladeleistungen von bis zu 350 kW. Alle IONITY-Ladepunkte sind öffentlich zugänglich, markenunabhängig und nach dem europäischen Ladestandard Combined Charging System (CCS) ausgelegt. Ein flächendeckendes High-Power-Charging-Netzwerk ist für die Marktdurchdringung und letztlich den Erfolg der Elektromobilität eine wichtige Voraussetzung. Alle 6.600 Ladepunkte von IONITY werden mit 100 % Grünstrom betrieben. [➔ Kooperationen und Partnerschaften 1\]](#)

Ladestrom verwendet, sind es sogar circa 67 % weniger. Bei batteriebetriebenen Automobilen liegen die Umweltauswirkungen überwiegend in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Hier wirken sich maßgeblich der Bezug der Rohstoffe für Batteriezellen und die CO₂-intensive Produktion von Batterien aus.

Der BMW Group ist daher eine nachhaltigere Herstellung von Komponenten wie Elektromotor, Hochvoltpeicher und Batteriezellen besonders wichtig [➔ CO₂-Emissionen in der Lieferkette reduzieren](#). Weitere Ansätze, die Umweltauswirkungen zu reduzieren, sind das Recycling und die Wiederverwendung von Hochvoltspeichern aus unseren BEV- und PHEV-Modellen. Bereits heute bietet die BMW Group allen Kundinnen und Kunden von batteriebetriebenen Fahrzeugen an, deren Hochvoltpeicher kostenfrei zurückzunehmen. [1\]](#)

¹ Angabe in CO₂-Äquivalenten

² Hierbei wurde die gesamte Wertschöpfungskette betrachtet und Normverbräuche sowie der europäische Strommix wurden zugrunde gelegt.

³ [➔ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

MOBILITÄTSKONZEPTE UND -DIENSTLEISTUNGEN

Die BMW Group hat das Ziel, Mobilität nachhaltiger und Städte lebenswerter zu gestalten. Wir kooperieren dafür weltweit mit Städten, engagieren uns in übergreifenden Plattformen für Mobilität und leisten auf diese Weise unseren Beitrag, die Verkehrsdichte und damit einhergehende negative Effekte zu verringern. Über unsere Beteiligungen bieten wir zudem innovative Dienstleistungen rund um die urbane Mobilität an – vom Carsharing über Fahr- und Ladeservices bis hin zur digitalen, multimodalen Plattform, mit der sich verschiedene Verkehrsmittel komfortabel per Smartphone buchen, kombinieren und nutzen lassen. Um diese Serviceleistungen nachhaltiger zu gestalten, elektrifizieren die YOUR NOW-Gesellschaften FREE NOW und SHARE NOW schrittweise ihre Flotte. Darüber hinaus treibt die BMW Group die Vernetzung und Automatisierung ihrer Fahrzeuge als wichtige Bausteine für einen umweltschonenden, sicheren und fließenden Verkehr in der Stadt voran.

Zukunft der Mobilität gestalten

Die BMW Group arbeitet derzeit mit den drei deutschen Städten München, Berlin und Hamburg sowie auf internationaler Ebene mit Rotterdam, Los Angeles und Peking im Rahmen kooperativer Forschungs- und Umsetzungsprojekte zusammen.

In München entwickelt die BMW Group derzeit gemeinsam mit Partnern aus der lokalen Wirtschaft ein neues Modell der Zusammenarbeit zwischen Politik, Interessengruppen und Privatwirtschaft, das auf dem 25-jährigen Engagement im Rahmen der sogenannten Inzell-Initiative aufbaut. Im Mittelpunkt stehen strategische Maßnahmen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in der Region.

In der deutschen Hauptstadt engagiert sich die BMW Group im Projekt [Neue Mobilität Berlin](#), in dessen Rahmen sich ändernde Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und die Flächenknappheit in einer wachsenden Stadt adressiert werden. Vor diesem Hintergrund zielt das Projekt darauf ab, öffentlichen Straßenraum flexibler nutzbar zu machen. Im Rahmen des Projekts entstehen gemeinschaftlich genutzte Flächen, um beispielsweise Mobilitätsstationen für Carsharing oder Mietfahrräder zu schaffen.

In der von der vergangenen Bundesregierung eingesetzten [Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität](#) hatte die BMW Group den Vorsitz in der Arbeitsgruppe Digitalisierung für den Mobilitätssektor. Darin wurden Maßnahmen entwickelt, die die zukünftige Mobilität klimaneutraler, effizienter, bequemer und kostengünstiger machen sollen.

Im Oktober 2021 hat die BMW Group ihre seit 2018 laufende [Kooperation](#) mit der Stadt Rotterdam um weitere sechs Jahre verlängert. Ein erfolgreiches Beispiel aus der Zusammenarbeit ist die 2020 eingeführte [BMW eDrive Zone-Technologie](#).

Die Bedeutung der Zusammenarbeit zwischen Städten und Energieversorgern wurde am Projekt [BMW ChargeForward](#) in Kalifornien deutlich. Dort konnten wir zeigen, dass intelligent gesteuertes Laden, das auf die Verfügbarkeit erneuerbarer Energien abgestimmt ist, umweltschonender, energieeffizienter und für den Kunden kostengünstiger ist.

Angebot an innovativen Mobilitätsdienstleistungen

Die BMW Group bietet gemeinsam mit der Daimler Mobility AG über das im Jahr 2019 gegründete Joint-Venture YOUR NOW Mobilitätsdienstleistungen an. Das Angebot von YOUR NOW umfasst Carsharing, die Nutzung von E-Scootern, E-Bikes und E-Rollern (Multimodalität) sowie Fahr- und Ladeservices. Diese Angebote eröffnen Kundinnen und Kunden den Zugang zur Ladeinfrastruktur sowie zu alternativen Verkehrsmitteln jenseits des eigenen Pkws. Gleichzeitig treiben sie durch ihr zunehmend elektrifiziertes Fahrzeugangebot den Ausbau öffentlicher Ladepunkte voran. Alle Tochterunternehmen von YOUR NOW haben ihre Aktivitäten 2021 vor dem Hintergrund pandemiebedingter Restriktionen konsequent weiterentwickelt.

FREE NOW vereint als größte multimodale Mobilitätsplattform Europas das Angebot unterschiedlicher Mobilitätsformen in einer App. Auf diese Weise bringt der Service die registrierten Nutzerinnen und Nutzer in europäischen und lateinamerikanischen Städten bedarfsgerecht und schnell ans Ziel. Neben Taxis und privaten Fahrservices, E-Rollern und E-Scootern sind seit Mitte 2021 auch SHARE NOW-Fahrzeuge via FREE NOW-App buchbar. Gleichzeitig fördert FREE NOW konsequent die Elektrifizierung der genutzten Flotte. FREE NOW beabsichtigt, bis 2025 den Anteil an elektrischen Fahrten auf 50 % zu erhöhen und ab 2030 vollständig elektrisch unterwegs zu sein.

SHARE NOW ist einer der Pioniere im Bereich Carsharing und bietet Fahrzeuge zur On-Demand-Miete an. Im Jahr 2021 hat die Mobilitätsmarke mit der Strecke zwischen Rotterdam und Amsterdam erstmals die Verbindung zwischen zwei Ballungszentren aufgenommen. Zudem hat SHARE NOW die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte auch im Berichtsjahr konsequent fortgesetzt. Insgesamt wird bereits über ein Viertel der Flotte elektrisch betrieben. ^{1]}

Teil des Joint Ventures ist auch die Digital Charging Solutions (DCS) GmbH, einer der führenden Entwickler digitaler Ladelösungen für Automobilhersteller und Fuhrparkbetreiber in Europa. Unter der Marke CHARGE NOW bietet die DCS einen umfangreichen Zugang zu öffentlichen Ladepunkten an. Als sogenannte White-Label-Lösung können Geschäftskunden ihren Endkunden einen maßgeschneiderten Netzzugang zu mehr als 360.000 öffentlichen Ladepunkten unterschiedlicher Betreiber in 30 Ländern anbieten. Die BMW Group nutzt das DCS-Angebot, um ihren Kundinnen und Kunden das öffentliche Ladeangebot von [BMW Charging und MINI Charging](#) zu wettbewerbsfähigen Tarifkonditionen in Europa und Japan anzubieten. Der Beitritt des Energieunternehmens bp als dritter Gesellschafter der DCS wird das verfügbare Ladenetz nochmals deutlich erweitern.

Die digitalen Parkdienstleistungen, die größtenteils unter der Marke PARK NOW angeboten wurden, hat die YOUR NOW Holding 2021 an das schwedische Unternehmen EasyPark veräußert. [1\]](#)

360.000

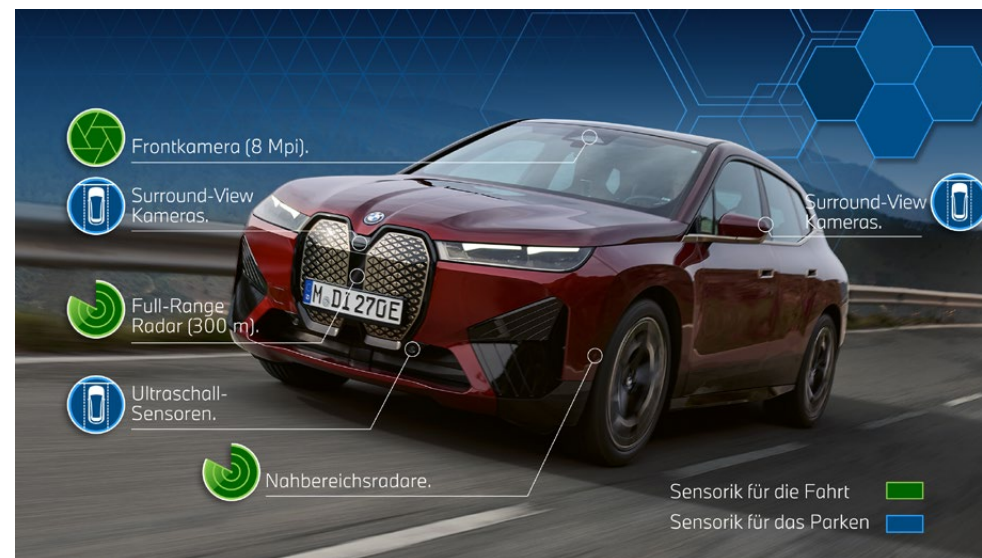
öffentliche Ladepunkte in 30 Ländern umfasst das DCS-Angebot. [1\]](#)

AUTOMATISIERTES UND AUTONOMES FAHREN

Als erstes Fahrzeug der BMW Group bietet der vollelektrische BMW iX seit Ende 2021 automatisierte Fahr- und Parkfunktionen aus einem neuen Technologiebaukasten, der auch im kommenden BMW 7er eingesetzt wird. Dank völlig neuer Software sowie einer State-of-the-Art-Sensorik – einschließlich des im Automobilbereich erstmaligen Einsatzes einer 8-Megapixel-Kamera – werden dem Kunden rund 40 Fahrerassistenzfunktionen angeboten, die das Fahrerlebnis komfortabler und vor allem sicherer machen.

Für diese Ziele arbeiten rund 1.200 Ingenieure an der Entwicklung und Erprobung neuer, automatisierter Fahrerassistenzfunktionen. Rund die Hälfte dieser Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind hoch qualifizierte Softwareentwickler. Eine Schlüsseltechnologie, um automatisiertes und autonomes Fahren zu ermöglichen, ist künstli-

che Intelligenz (KI). Schon heute ist eine Vielzahl an Anwendungen im Bereich KI im Einsatz, die unter Realbedingungen getestet werden. An über zwölf Standorten – inklusive Testgelände – wird die Entwicklung von automatisierten Fahrerassistenzfunktionen weltweit vorangetrieben, um lokale Bedingungen wie Regulatorik sowie Straßen- und Klimaverhältnisse zu berücksichtigen. Dabei spielen auch regional unterschiedliche Kundenanforderungen eine wichtige Rolle. Im neu eröffneten und weltweit einzigartigen [Fahrerassistenzsimulationszentrum](#) in München ist eine virtuelle Erprobung von Fahrerassistenzsystemen und automatisierten Fahrfunktionen möglich, um die Produktanforderungen der Zukunft realitätsgetreu zu testen und zu simulieren.



Digitale Vernetzung und Automatisierung

Automatisierte Funktionen und digital vernetzte Fahrzeuge können Emissionen reduzieren, Unfallrisiken senken und Staus verringern.

Die Entwicklung von Assistenz- und Automatisierungsfunktionen bündelt die BMW Group seit 2017 im Autonomous Driving Campus nördlich von München. Darüber hinaus betreiben wir Forschungseinrichtungen in China und den USA. Damit beziehen wir die beiden größten Märkte für die BMW Group hinsichtlich verkehrsbezogener sowie verkehrsrechtlicher Besonderheiten von Anfang an mit ein. Um neue Technologien ausgereift in Serie bringen zu können und Testkapazitäten zu erweitern, errichten wir derzeit ein neues Erprobungsgelände in der Tschechischen Republik.

Seit 2021 erprobt das Münchner Forschungsprojekt TEM-PUS*, an dem sich die BMW Group beteiligt, Fragen zur technischen Machbarkeit. Daneben geht es in dem Projekt auch darum, die Akzeptanz für automatisierte Verkehrssysteme in der Bevölkerung zu evaluieren.

Mit dem im Jahr 2021 im Markt eingeführten vollelektrischen BMW iX bieten wir auch im Bereich Fahrerassistenzsysteme den neusten Stand der Technik an. Als erstes Fahrzeug der BMW Group verfügt es über automatisierte Fahr- und Parkfunktionen aus einem neuen Technologiebaukasten, der ab dem kommenden Jahr im gesamten Produktportfolio eingesetzt wird.

Wie die Vernetzung der Fahrzeuge zu einer nachhaltigeren Mobilität in Städten beiträgt, zeigt die BMW Group mit der BMW eDrive Zone-Technologie. Dabei schalten Plug-in-Hybride mit entsprechendem Modul bei der Einfahrt in eine definierte Zone automatisch auf den rein elektrischen Antrieb um. Das erleichtert es Kundinnen und Kunden, so oft wie möglich emissionsfrei zu fahren, sofern mit Grünstrom geladen. Die BMW eDrive Zone-Technologie ist bereits in über 138 europäischen Städten verfügbar.

Sicherheit automatisierter und intelligenter Systeme

Die Sicherheit automatisierter Systeme steht für die BMW Group an erster Stelle. Daher unterstützen wir die Entwicklung eines branchenweiten ISO-Standards für hoch und voll automatisierte Fahrfunktionen. Bereits 2019 hat die BMW Group gemeinsam mit elf führenden Unternehmen im Bereich automatisiertes Fahren das White Paper Safety First for Automated Driving veröffentlicht, das im Jahr 2020 in einen [ISO Technical Report](#) überführt wurde. Diese Arbeiten werden in einer weltweiten ISO-Arbeitsgruppe kontinuierlich fortgeführt und sollen im Jahr 2023 als ISO Technical Specification veröffentlicht werden, um einheitliche technische Standards für das sichere automatisierte Fahren festzulegen.

Künstliche Intelligenz (KI) kommt bei BMW Fahrerassistenzsystemen bereits seit 2018 zum Einsatz. Mit ihrer Hilfe lassen sich Gefahrensituationen wie das Einscheren anderer Fahrzeuge frühzeitig erkennen, um entsprechend reagieren zu können. Das Lernen der KI wird dabei durchweg kontrolliert und abgesichert. Auch in diesem Kontext strebt die BMW Group eine internationale Harmonisierung von KI-Standards an und hat im Jahr 2021 die Entwicklung des neuen ISO-Standards Safety and Artificial Intelligence mit initiiert. In diesem Zusammenhang setzen wir uns als Gründungsmitglied des europäischen Projekts GAIA-X für den Aufbau einer geschützten und leistungsfähigen Dateninfrastruktur als Basis für ein sicheres und effizientes Verkehrsmanagement ein. [1\]](#)

138

europäische Städte sind mit der BMW eDrive Zone-Technologie kompatibel. [1\]](#)

* Testfeld München – Pilotversuch Urbaner automatisierter Straßenverkehr

PRODUKTSICHERHEIT UND DATENSCHUTZ

Für alle Fahrzeuge der BMW Group gilt unser Anspruch, höchste Qualitäts- und Sicherheitsstandards zu erfüllen. Bei allen Maßnahmen steht die Sicherheit der Menschen im Mittelpunkt. Im Herstellungsprozess vermeidet die BMW Group die Verwendung gesundheitlich bedenklicher Stoffe. Im Straßenverkehr sorgen aktive und passive Sicherheitssysteme in unseren Fahrzeugen für mehr Sicherheit. Kundinnen und Kunden informieren wir über alle Sicherheitsaspekte und zeigen in Fahrsicherheitstrainings, wie sie Gefahrensituationen erkennen und meistern können. Zur Verantwortung gegenüber unseren Kundinnen und Kunden gehört auch der verantwortungsvolle Umgang mit Daten. Hier setzen wir auf Transparenz, informationelle Selbstbestimmung, Datensouveränität und Datensicherheit.

Produktsicherheit als Teil des Qualitätsmanagements

Die BMW Group setzt auf ein umfangreiches Qualitätsmanagement. Damit möchten wir gewährleisten, dass unsere Produkte hochwertig, sicher und gesetzeskonform sind. Sämtliche Fahrzeuge der BMW Group unterliegen daher von der Entwicklung bis hin zur Herstellung strengen Prüfungen. Unser Qualitätsmanagement reicht aber weiter und erstreckt sich auch auf die Nutzung der Fahrzeuge in Kundenhand: Sollten Abweichungen vom Qualitätsstandard beobachtet werden, wird Hinweisen darauf konsequent nachgegangen. Falls aufgrund marktspezifischer Regularien erforderlich, informiert die BMW Group zusätzlich umgehend die zuständigen Behörden. Dies gilt vor allem bei sicherheitsrelevanten Aspekten. Liegt ein Sicherheitsrisiko vor, setzt die BMW Group in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden alle technischen Maßnahmen um. Hierfür existieren entsprechende Gremien, Prozesse und Organisationen, die von der Hauptabteilung Produktbetreuung, Technische Akti-

onen und Gewährleistungskosten gesteuert werden. Im Berichtsjahr 2021 gab es sicherheitsrelevante und konformitätsrelevante technische Aktionen, die 1.920.977 Fahrzeuge betrafen. Sie waren allesamt freiwillig und wurden in Abstimmung mit den Behörden durchgeführt. Die wesentlichen technischen Aktionen betrafen die Abgasrückführung und Takata-Airbags. [↗ GRI-Index: 416-1](#) [↗ SASB-Index](#)

Wirksame Sicherheitssysteme

Hochmoderne Sicherheitssysteme tragen maßgeblich dazu bei, das Unfall- und Verletzungsrisiko zu reduzieren (aktive Sicherheit) sowie die Folgen eines möglichen Unfalls weitgehend abzumildern (passive Sicherheit). Das beginnt bei zentralen Faktoren wie einer optimalen Fahrwerksabstimmung, hochwirksamen Bremssystemen und stabilen Fahrgastzellen, reicht über die Ausrüstung mit Airbags bis zu digitalen Fahrerassistenzsystemen wie beispielsweise der aktiven Geschwindigkeitsregelung, dem Kollisionswarner oder einem Spurführungs- und Notbremsassistenten. Sie erhöhen die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zusätzlich. Zunehmende Möglichkeiten zur Verbesserung der Sicherheit bietet zudem die Vernetzung und Automatisierung von Fahrzeugen. Hier setzt der BMW iX neue Standards unter anderem dank seiner serienmäßigen erweiterten Frontkollisionswarnung mit Bremsengriff.

Wir arbeiten kontinuierlich daran, die Sicherheit der Fahrzeuge weiter zu verbessern. Das [↗ European New Car Assessment Programme](#) (Euro NCAP), ein Bewertungsschema für die Crash-Sicherheit von Fahrzeugen, bestätigt die Wirksamkeit der Sicherheitsmaßnahmen in unseren Fahrzeugen. Der 2021 bewertete BMW iX erhielt im Euro-NCAP-Rating die Höchstbewertung, genauso wie in den Jahren zuvor zahlreiche andere Modelle wie beispielsweise das BMW 4er Coupé oder das BMW 4er Cabrio. Diese externen Ergebnisse zur Fahrzeugsicherheit stellen den Premiumanspruch der BMW Group unter Beweis.

[↗ SASB-Index](#)

Alle Fahrzeuge der BMW Group unterliegen von der Entwicklung bis hin zur Herstellung strengen Prüfungen in Bezug auf Qualität, Sicherheit und Gesetzeskonformität. [↗](#)

Schadstoffmanagement

Die BMW Group hat den Anspruch, die gesetzlichen Vorgaben in Bezug auf den Einsatz von und den Umgang mit Schadstoffen über alle Wertschöpfungsstufen zu erfüllen. Bereits bei der Konzeption ihrer Fahrzeuge achtet die BMW Group darauf, problematische Stoffe möglichst auszuschließen. Dabei orientieren wir uns an der [↗ Global Automotive Declarable Substance List](#) (GADSL). Gleichzeitig arbeiten wir daran, Emissionen im Fahrzeuginnenraum auf ein Minimum zu reduzieren. Alle Fahrzeuge der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce sind serienmäßig mit Innenraumluftfiltern ausgestattet, die Schadstoffe und Partikel wie Staub oder Pollen aus der Außenluft zurückhalten. Im Jahr 2020 setzte die BMW Group erstmals Innenraumfilter mit [↗ Nanofaser-Filtertechnologie](#) ein, die neben Ultrafeinstaub auch bestimmte mikrobielle Partikel und Allergene vom Fahrzeuginneren fernhalten. Seit 2021 führen wir diese Technologie schrittweise in zahlreichen weiteren Fahrzeugmodellen der BMW Group ein.

Kundensensibilisierung und -befähigung

Die BMW Group stellt ihren Kundinnen und Kunden umfassende Informationen zum korrekten Gebrauch ihrer Produkte und Dienstleistungen bereit. Informationen zur Sicherheit, zur richtigen Bedienung der Fahrzeuge sowie zum Schutz der Gesundheit stehen in der integrierten Betriebsanleitung in Papierform, online oder per App zur Verfügung. [↗](#)

☒ Ergänzt werden diese Angaben durch Hinweise und Hintergrundinformationen zu Services, Zubehör und Bauteilen am Fahrzeug.

Mit der [BMW und MINI Driving Experience](#) bietet die BMW Group in 25 Ländern Produkterlebnisse und Sicherheitstrainings mit Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und BMW Motorrad an. Auf diese Weise wird der sichere Umgang mit den Fahrzeugen erlernt und auf Gefahrensituationen im Straßenverkehr vorbereitet. Im Jahr 2021 haben weltweit mehr als 100.000 Kundinnen und Kunden an den Trainings teilgenommen.

Datenschutz als zentrale Aufgabe

Die BMW Group sieht den Schutz von Daten als eine der zentralen Aufgaben der zunehmenden Digitalisierung. Bereits im frühen Stadium der Entwicklung von Funktionen und Services werden deshalb höchste Anforderungen an den Datenschutz berücksichtigt. Durch ein individuell konfigurierbares Datenschutzmenü schaffen wir für unsere Kundinnen und Kunden Transparenz, informationelle Selbstbestimmung und letztlich damit Datensouveränität.

Schutz von Kundendaten

Der Daten- und Informationsschutz in der BMW Group richtet sich nach den entsprechenden Gesetzen und Normen, insbesondere nach der EU-Datenschutz-Grundverordnung und dem internationalen Sicherheitsstandard ISO/IEC 27001. Personenbezogene Angaben der Kundinnen und Kunden werden nur erhoben, verarbeitet oder genutzt, wenn

☒ **> 100.000 Kundinnen und Kunden haben 2021 an den Trainings der BMW und MINI Driving Experience teilgenommen. ☑**

dies rechtlich gestattet ist und die betroffene Person zugestimmt hat. Sollten Kundinnen und Kunden dennoch Fragen oder Beschwerden zum Schutz ihrer personenbezogenen Daten haben, können sie sich an das Customer Interaction Center oder den Datenschutzbeauftragten in den jeweiligen Märkten wenden.

Gleichzeitig arbeiten wir kontinuierlich daran, unser hohes Schutzniveau aufrechtzuerhalten. In diesem Zuge prüfen wir alle Anwendungen, die Kundendaten verarbeiten, regelmäßig auf die Umsetzung von aktuellen und angemessenen IT-Sicherheitsmaßnahmen. Dabei suchen wir gezielt nach möglichen Schwachstellen und beheben sie mit spezialisierten Teams. Neue Erkenntnisse setzen wir bei Bedarf in verbindliche unternehmensweite Standards um.

Die BMW Group arbeitet eng mit den zuständigen Datenschutzaufsichtsbehörden zusammen – insbesondere bei grundsätzlichen datenschutzrechtlichen Fragen, beispielsweise im Zusammenhang mit der zunehmenden Vernetzung des Fahrzeugs.

Sicher vernetzt

Die Produktverantwortung der BMW Group schließt die sichere Übermittlung von Fahrzeugdaten an Dritte mit ein. So sind Fahrzeuge der BMW Group zum Beispiel nicht direkt mit dem Internet verbunden, sondern kommunizieren über eine hochsichere Verbindung in einem virtuellen privaten Netzwerk direkt und ausschließlich mit dem BMW ConnectedDrive Backend. Auf diese Weise minimieren wir das Risiko, dass sich unbefugte Dritte Zugriff auf das Fahrzeug oder auf personalisierte Daten der Fahrerin oder des Fahrers verschaffen. Der Zugangspunkt zum Internet wird über ein Gateway geregelt. Diesen Extended-Vehicle-Ansatz nach ISO 20078 sehen wir als beste Lösung an, um Datensicherheit und -schutz auf höchstem Niveau zu gewährleisten und die gesetzlichen Cybersecurity-Anforderungen (z.B. UN R155) zu erfüllen.



☒ **BMW CarData gibt BMW und MINI Kundinnen und Kunden die Transparenz und Souveränität über eine Datenweitergabe an berechnigte Dritte. ☑**

Die praktische Umsetzung der sicheren Datenübermittlung an Dritte erfolgte mit der Einführung von BMW CarData in Deutschland und Europa (2017) sowie in den USA (2020). CarData gibt BMW und MINI Kundinnen und Kunden die volle Transparenz und Souveränität über eine Datenweitergabe an berechnigte Dritte. Auf diese Weise entscheiden sie jederzeit eigenständig, welche Daten sie für Serviceanbieter wie Werkstätten, Versicherungen oder Flottenmanager freigeben, um individuelle Dienstleistungsangebote zu erhalten. ☑

PRODUKTION, EINKAUF UND LIEFERANTENNETZWERK

67 Produktionsnetzwerk

70 Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien

74 Einkauf und Lieferantennetzwerk

AUF EINEN BLICK

80 %

weniger CO₂-Emissionen im Durchschnitt pro Fahrzeug in der Produktion gegenüber 2019 – das ist unser Ziel bis 2030.

↗ CO₂-Emissionen der BMW Group Standorte

[Bis zu 30 %

Anteil Sekundärmaterial weisen unsere Fahrzeuge bereits auf – und er soll weiter steigen.

↗ Sekundärmaterialien bevorzugen]

[Catena-X

schafft als Netzwerk die Grundlage für Informations- und Datenaustausch und damit mehr Transparenz in der Lieferkette.

↗ Highlightbox]

PRODUKTION, EINKAUF UND LIEFERANTENNETZWERK

PRODUKTIONSNETZWERK

Elektrifizierung, Digitalisierung, Effizienz und Nachhaltigkeit prägen das Produktionssystem der BMW Group. Sie bilden die Schwerpunkte, nach denen wir unser weltweites Produktionsnetzwerk ausrichten. Mit dem Produktionsstart der vollelektrischen Modelle BMW iX und BMW i4 im Jahr 2021 haben wir unsere Fahrzeugfertigung konsequent Richtung Elektromobilität weiterentwickelt. Gleichzeitig profitieren wir von der hohen Flexibilität unseres Produktionssystems. So konnten wir im Berichtsjahr schnell und gezielt auf große Herausforderungen wie die angespannte Halbleiter-Versorgung und die andauernde Corona-Pandemie reagieren und gleichzeitig das Produktionsvolumen im Vergleich zum Vorjahr deutlich steigern.

Das Produktionsnetzwerk der BMW Group

Das Produktionsnetzwerk der BMW Group umfasst insgesamt 31 Standorte in 15 Ländern. Weltweit gelten für alle Standorte* die gleichen hohen Standards hinsichtlich Qualität, Sicherheit und Nachhaltigkeit. Mit unseren Produktionslinien sind wir in der Lage, Fahrzeuge sowohl mit vollelektrischen als auch mit Plug-in-Hybrid-Antrieben oder mit Verbrennungsantrieben auf einer Linie zu fertigen. Dabei spielt Elektromobilität eine immer größere Rolle: So lag Ende 2021 der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an der Gesamtproduktion im ↗ BMW Group Werk München bereits bei etwa 26 %.

TRANSFORMATION DES STAMMWERKS IN MÜNCHEN

Die Neuausrichtung des BMW Group Werks in München demonstriert, wie die BMW Group die Transformation im Unternehmen gestaltet. Seit dem Start des vollelektrischen BMW i4 im November 2021 produziert das Stammwerk der BMW Group Fahrzeuge mit allen Antriebsarten auf derselben Produktionslinie. Ab 2023 soll mindestens die Hälfte aller im Werk München produzierten Fahrzeuge über einen elektrifizierten Antrieb verfügen. Der überwiegende Teil davon wird vollelektrisch sein.



* BMW Group Produktionsstandorte inklusive Auftragsfertigung an den Standorten Magna Steyr Fahrzeugteile (Österreich), VDL Nedcar (Niederlande) sowie Inokom Kulim (Malaysia)

Produktionsstandorte in den wichtigsten Märkten

Die BMW Group strebt ein ausgewogenes Verhältnis von Produktion und Auslieferungen in den verschiedenen Weltregionen an. 20 der 31 Standorte sind Werke der BMW Group. Drei gehören zum Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. in Shenyang (China), das derzeit ausgebaut wird, um größere Fertigungskapazitäten zu schaffen. Weitere Informationen zur Konsolidierung von BMW Brilliance Automotive Ltd. finden sich im [Konzernanhang](#). Acht Produktionsstandorte werden von Partnern oder Auftragsfertigern betrieben.

Die Automobil-Partnerwerke der BMW Group in Jakarta (Indonesien), Kairo (Ägypten), Kaliningrad (Russland) sowie Kulim (Malaysia) bedienen vor allem die jeweiligen Regionalmärkte und fertigen Modelle der Marken BMW und MINI.

Zusätzlich vergibt die BMW Group Aufträge zur Serienfertigung von Automobilen und Motorrädern an externe Partner (Auftragsfertiger). Im Berichtszeitraum produzierte Magna Steyr Fahrzeugtechnik in Graz (Österreich) die BMW 5er Limousine und den BMW Z4. VDL Nedcar in Born (Niederlande) fertigt das MINI Cabrio und den MINI Countryman sowie den BMW X1. Hinzu kommt die Produktion von BMW Motorrädern bei der TVS Motor Company in Hosur (Indien) und bei der Loncin Motor Company in Chongqing (China).

BMW GROUP FAHRZEUGWERKE

Standort	Land	Produktionsprogramm 2021	Elektrifizierungsportfolio
Araquari	Brasilien	BMW 3er, BMW X1, BMW X3, BMW X4, BMW X5	
Berlin	Deutschland	BMW Motorräder	BEV
Chennai	Indien	BMW 2er, BMW 3er, BMW 5er, BMW 6er, BMW 7er, BMW X1, BMW X3, BMW X4, BMW X5, BMW X7, MINI Countryman	
Dingolfing	Deutschland	BMW 3er, BMW 4er, BMW 5er, BMW 6er, BMW 7er, BMW 8er, BMW M, BMW iX	BEV, PHEV
Leipzig	Deutschland	BMW 1er, BMW 2er, BMW i3, BMW M	BEV, PHEV
Manaus	Brasilien	BMW Motorräder	
München	Deutschland	BMW 3er, BMW 4er, BMW i4, BMW M	BEV, PHEV
Oxford	UK	MINI, MINI Clubman, MINI Cooper SE*	BEV
Rayong	Thailand	BMW 2er, BMW 3er, BMW 5er, BMW 7er, BMW X1, BMW X3, BMW X5, BMW X7 BMW Motorräder	PHEV
Regensburg	Deutschland	BMW 1er, BMW 2er, BMW X1, BMW X2	PHEV
Roslyn	Südafrika	BMW X3	
San Luis Potosí	Mexiko	BMW 2er, BMW 3er	PHEV
Spartanburg	USA	BMW X3, BMW X4, BMW X5, BMW X6, BMW X7, BMW M	PHEV
Rolls-Royce Manufacturing Plant Goodwood	UK	Rolls-Royce Cullinan, Dawn, Ghost, Phantom, Wraith	BEV ab 2023

JOINT VENTURE BMW BRILLIANCE AUTOMOTIVE (FAHRZEUGWERKE)

Standort	Land	Produktionsprogramm 2021	Elektrifizierungsportfolio
Dadong (Shenyang)	China	BMW 5er, BMW X3, BMW iX3*	BEV, PHEV
Tiexi (Shenyang)	China	BMW 1er, BMW 3er, BMW X1, BMW X2	PHEV

Zum Produktionsnetzwerk gehören außerdem Motorenwerke in Hams Hall (UK), München (Deutschland), Steyr (Österreich) und Shenyang (China) sowie Komponentenwerke an den Standorten Eisenach, Landshut, Wackersdorf (Deutschland) sowie in Swindon (UK). Bis zum Jahr 2024 bündelt die BMW Group die europäische Fertigung von Verbrennungsmotoren an den Standorten Steyr und Hams Hall.

Deutlicher Zuwachs im Produktionsvolumen

Die Corona-Pandemie hatte im Vergleich zum Vorjahr einen geringeren Einfluss auf das Produktionsvolumen der BMW Group. Die eingeschränkte Verfügbarkeit von Halbleiter-Komponenten führte zu Anpassungen im Produktionsprogramm. Trotz dieser Herausforderungen konnte die BMW Group im Berichtszeitraum mit einem Produktionsvolumen von 2.461.269¹ Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce einen deutlichen Zuwachs zum Vorjahr erreichen (2020: 2.255.637¹ Automobile / +9,1%). Dabei entfielen auf BMW 2.166.644¹ Fahrzeuge (2020: 1.980.740¹ Automobile / +9,4 %), auf MINI 288.713 Einheiten (2020: 271.121 Automobile / +6,5 %) und auf Rolls-Royce Motor Cars ein Höchstwert von 5.912 Automobilen (2020: 3.776 / +56,6 %). Bei der Produktion von elektrifizierten Fahrzeugen haben wir im Berichtsjahr 2021 mit insgesamt 341.097 Einheiten einen Zuwachs von 51 % (2020: 225.604 Fahrzeuge). Mit 187.500 Einheiten verzeichnet BMW Motorrad einen Zuwachs von 11,5 % im Vergleich zum Vorjahr (2020: 168.104 Einheiten).

AUTOMOBILPRODUKTION DER BMW GROUP NACH WERKEN

in Einheiten	2021	2020	Veränderung in %
Spartanburg	433.810	361.365	20,0
Dingolfing	244.734	231.970	5,5
Regensburg	183.485	199.991	- 8,3
Leipzig	191.604	200.968	- 4,7
Oxford	186.883	175.984	6,2
München	151.154	143.758	5,1
Rossllyn	61.580	50.760	21,3
Rayong	24.624	25.752	- 4,4
Chennai	8.472	6.228	36,0
Araquari	10.104	8.400	20,3
Goodwood	5.912	3.776	56,6
San Luis Potosí	69.149	56.081	23,3
Tiexi (BBA) ²	335.311	311.137	7,8
Dadong (BBA) ²	365.466	291.798	25,2
Born (VDL Nedcar) ³	105.214	125.666	- 16,3
Graz (Magna Steyr) ³	54.547	35.747	52,6
Partnerwerke	29.220	26.256	11,3
Gesamt	2.461.269	2.255.637	9,1

¹ enthält Fahrzeuge aus dem Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2021: 700.777; 2020: 602.935)

² Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang

³ Auftragsfertigung

Produktion auf Elektromobilität ausrichten

Weltweit produzieren wir in unserem Fertigungsverbund bereits an [13 Standorten*](#) Automobile mit vollelektrischen oder Plug-in-Hybrid-Antrieben. In Dingolfing, Leipzig, München, Oxford und Shenyang gehören vollelektrische Modelle schon zum Produktionsprogramm. Dazu zählen seit dem Berichtsjahr auch der in Dingolfing produzierte BMW iX sowie der im Werk München gefertigte BMW i4.

Bis zum Ende des Jahres 2022 sollen alle deutschen Fahrzeugwerke mindestens ein vollelektrisches Modell produzieren. Ab Mitte des Jahrzehnts kommt mit der [Neuen Klasse](#) zudem eine konsequent auf elektrische Antriebe ausgerichtete Cluster-Architektur zum Einsatz. Diese neue Architektur wird erstmals im neuen Werk Debrecen in Ungarn sowie im Werk München eingesetzt und in den kommenden Jahren schrittweise auf das weltweite Produktionsnetzwerk übertragen.

Komponentenfertigung für elektrifizierte Fahrzeuge

Als Kompetenzzentrum für elektrische Antriebssysteme übernimmt das Werk Dingolfing eine führende Rolle. Dort entstehen Batteriemodule, Hochvoltbatterien und Elektromotoren der fünften Generation. Auch am Standort Landshut werden Elektromotoren produziert. Zudem fertigen die BMW Group Werke in Spartanburg (USA) und Shenyang (China) Hochvoltbatterien. Das Werk in Leipzig hat im Berichtsjahr die Herstellung von Batteriemodulen und Batteriekomponenten aufgenommen. In Regensburg begann im Berichtsjahr ebenfalls die Produktion von Batteriekomponenten. In Thailand arbeitet die BMW Group eng mit einem Partner zusammen, der Hochvoltbatterien für die lokale Produktion elektrifizierter Fahrzeuge herstellt.

Kompetenzaufbau für Batteriezellproduktion

Das Genehmigungsverfahren für das geplante Pilotwerk in Parsdorf bei München zur seriennahen Batteriezellproduktion wurde im Berichtsjahr vorangetrieben. Die BMW Group beabsichtigt, dort die Produktion von Batteriezellen hinsichtlich Qualität, Leistung und Kosten weiter zu optimieren. Seit 2019 bündeln wir unser Wissen zur Batterie zelle im Kompetenzzentrum in München. Dort wird die gesamte Wertschöpfungskette der Batterie zelltechnologie abgebildet – von der Forschung und Entwicklung über die Zusammensetzung und das Design der Batterie zelle bis hin zur industriellen Produzierbarkeit.

KREISLAUFWIRTSCHAFT, RESSOURCENEFFIZIENZ UND ERNEUERBARE ENERGIEN

[\[t\]](#) Zirkularität ist eines unserer strategischen Schwerpunktthemen. Mehr Sekundärmaterial einzusetzen ist ein Pfeiler der BMW Group Strategie zur Reduzierung von CO₂-Emissionen. Wir sehen in der Kreislaufwirtschaft darüber hinaus ein wichtiges Instrument, um die sozialen und ökologischen Auswirkungen des Abbaus und der Verarbeitung von Primärmaterial deutlich zu vermindern. Daneben bietet die Verwendung von Sekundärmaterial durch das Einsparen von Primärmaterial auch wirtschaftliche Vorteile. Zirkularität erfordert ein ganzheitliches strategisches Vorgehen – ausgehend vom Design unserer Produkte über den steigenden Einsatz von Sekundärmaterial in unserer Lieferkette bis hin zum Recycling von Fahrzeugen. Gleichzeitig setzen wir in der eigenen Produktion unseren Weg konsequent fort, Ressourcen zu schonen, die Energieeffizienz zu verbessern und Emissionen kontinuierlich zu senken.

Seit dem Jahr 2019 bauen wir im Kompetenzzentrum Batterie zelle in München relevantes Wissen auf.

Zirkularität als strategischer Schwerpunkt

Ein verantwortungsvoller und effizienter Umgang mit Ressourcen ist für die BMW Group von hoher Bedeutung. Nach den vier Prinzipien Re:think, Re:duce, Re:use, Re:cycle geht die BMW Group in der Kreislaufwirtschaft gezielt vor.

Wir arbeiten intensiv daran, das Prinzip der Zirkularität weiter in unsere Prozesse zu integrieren. Die Verfügbarkeit von qualitativ hochwertigen Sekundärmaterialien ist aktuell begrenzt und reicht zum Teil nicht aus, um die Nachfrage zu decken. Je nach Materialanforderung existiert noch nicht für alle Anwendungsfälle adäquates Sekundärmaterial. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, arbeitet die BMW Group gemeinsam mit ihren Partnern daran, Materialkreisläufe in der Automobilindustrie zu schließen. Mit BASF und der ALBA Group erproben wir in einem Pilotprojekt verbesserte Methoden zum Recycling von automobilen Kunststoffen. [➔ Online-Bericht](#)

Von der Produktentwicklung bis zum Recycling

Bereits im Designprozess wie auch später in der Produktentwicklung ist der effiziente Einsatz von Ressourcen von Anfang an mit zu berücksichtigen und daher eine zentrale Anforderung. Die BMW Group hat den Anspruch, ihre Fahrzeuge so zu konzipieren, dass möglichst viele Materialkreisläufe geschlossen werden. Dies fassen wir unter dem Konzept des Zirkulären Designs zusammen. Mit dem BMW i Vision Circular haben wir aufgezeigt, dass wir den Trend zu immer komplexeren Materialverbünden kritisch überprüfen und neue Ansätze für besser trennbare Verbindungen von (Mono-)Materialien analysieren ([➔ Innovationen](#)). [1\]](#)

* BMW Group Produktionsstandorte inklusive Auftragsfertigung an den Standorten Magna Steyr Fahrzeugteile (Österreich), VDL Nedcar (Niederlande) sowie Inokom Kulim (Malaysia)

Re:think, Re:duce, Re:use, Re:cycle – unsere Prinzipien im Bereich Kreislaufwirtschaft

Wesentliche Materialgruppen sollen am Ende des Lebenszyklus zunehmend sortenrein getrennt und recycelt werden können, um sie im Rahmen sogenannter Closed Loops für die Automobilindustrie wiederverwendbar zu machen. Dies verringert den Bedarf an Primärmaterialien und damit den Bezug potenziell kritischer Rohstoffe. [↗ Durchschnittliche Verteilung der Materialien in Fahrzeugen der BMW Group](#)

Altfahrzeuge betrachtet die BMW Group in diesem Zusammenhang als Rohstoffquelle für Sekundärmaterial. Deshalb fördern wir die Rückführung von Altfahrzeugen, Komponenten und Materialien in den Rohstoffkreislauf. Bereits in 30 Ländern hat die BMW Group gemeinsam mit ihren nationalen Vertriebsgesellschaften die Rücknahme von Altfahrzeugen geregelt und bietet eine umweltgerechte Verwertung bei mehr als 2.800 Rücknahmestellen an. Alle seit 2008 auf den Markt gebrachten Fahrzeuge erfüllen die derzeit weltweit gültigen gesetzlichen Anforderungen zur Verwertung von Altfahrzeugen, Komponenten und Materialien. Bereits heute müssen Fahrzeuge zu 95 % recyclingfähig (auf Basis des Fahrzeuggewichts) sein. [↗ GRI-Index: 301-3](#) [↗ SASB-Index](#)

Sekundärmaterialien bevorzugen

Die BMW Group will nicht nur die Voraussetzungen für ein Recycling von Fahrzeugen schaffen, sondern auch den Einsatz von Primärmaterialien in der automobilen Wertschöpfungskette reduzieren. Hierfür gilt es, Kreisläufe innerhalb der Produktionskette zu schließen, also Produktionsrückstände zum Materiallieferanten zurückzuführen oder Materialien am Ende des Produktlebens wiederzugewinnen. Dabei achten wir besonders darauf, sogenanntes Downcycling zu minderwertigen Sekundärstoffen zu vermeiden. Bis zum Jahr 2030 will die BMW Group das Recyclingverfahren auf

ein neues Niveau heben und gleichzeitig den Anteil von Sekundärmaterial in ihren Automobilen weiter erhöhen. Dazu hat die BMW Group im Berichtsjahr den Ansatz „Secondary First“ etabliert. Dieser Ansatz legt im Rahmen von Produkt-, Material- und Lieferantenanforderungen fest, Sekundärmaterial grundsätzlich den Vorzug zu geben. Davon kann nur in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden.

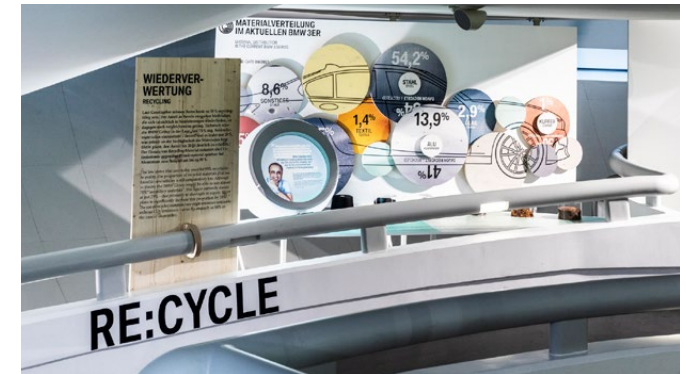
Derzeit werden Fahrzeuge europaweit im Durchschnitt bis zu 30 %¹ aus recycelten und wiederverwendeten Materialien gefertigt. Dabei unterscheiden sich die Recyclinganteile je nach Materialgruppe erheblich. Während beispielsweise der Anteil bei vielen Kunststoffen im einstelligen Prozentbereich liegt, kommt bei Gussaluminium Sekundärmaterial in einzelnen Komponenten heute bereits zu über 50 % zum Einsatz.

Sekundärmaterial reduziert auch die CO₂-Emissionen gegenüber Primärmaterial deutlich – beispielsweise in einer Größenordnung von rund 80 % bei Aluminium und bis zu 70 % bei Stahl.² Gleichzeitig wird dabei der Abbau von natürlichen Ressourcen und kritischen Rohstoffen reduziert. Damit hilft das Kreislaufprinzip auch, Risiken, die mit der Gewinnung von Primärmaterialien verbunden sein können – von marktbedingten oder auch politischen Verfügbarkeitsrisiken bis hin zu Risiken im Bereich von Umwelt- und Sozialstandards –, wirksamer zu reduzieren.

Grundsätzlich hat Sekundärmaterial bei Qualität, Sicherheit und Zuverlässigkeit die gleichen hohen Anforderungen zu erfüllen wie Primärmaterial. Dafür ist es notwendig, dass sich die Marktverfügbarkeit solcher qualitativ hochwertiger Materialien signifikant weiterentwickelt. Um die strukturellen Rahmenbedingungen dafür zu verbessern, sind industrieübergreifende Ansätze ebenso erforderlich wie die Initiative der Politik. [↗ SASB-Index](#)

Investitionen in ressourcenschonende Technologien

Die BMW Group investiert durch einen [↗ eigenen Venture-Capital-Fonds](#) unter anderem in Schlüsseltechnologien, die einen ent-



scheidenden Beitrag zu CO₂-Neutralität und Ressourcenschutz leisten können. In diesem Zusammenhang beteiligen wir uns durch BMW i Ventures seit 2021 am US-Start-up Lilac Solutions. Das Unternehmen verfolgt das Ziel, Lithium aus der Sole von Salzwasserablagerungen mit Ionenaustauschern deutlich umwelt- und ressourcenschonender als mit herkömmlichen Methoden zu gewinnen. Ein weiterer Fokus unserer Investitionen durch BMW i Ventures liegt seit dem Berichtsjahr auf einem innovativen Verfahren zur CO₂-freien Stahlherstellung, das das US-Start-up Boston Metal entwickelt hat. Darüber hinaus hat die BMW Group eine Vereinbarung für den Bezug von mit Grünstrom hergestellten Wasserstoffstahl getroffen.

Ressourcenmanagement an allen Standorten

Die BMW Group möchte mit einem möglichst geringen Ressourcenverbrauch und CO₂-Ausstoß in ihrer Produktion wegweisend sein. Maßgebliche Größen sind neben den [↗ CO₂-Emissionen](#) der Energie- und Wasserverbrauch, der Abfall zur Beseitigung, der Einsatz von Lösemitteln sowie die [↗ Verringerung von Lösemittlemissionen \(VOC\). 1\]](#)

¹ bezogen auf das Fahrzeuggewicht, berechnet auf Basis von Ist-Rückmeldungen von Lieferanten, Studien sowie Expertenschätzungen

² auf Basis der Gabi-Datenbank

Die Kontrolle des Ressourcenverbrauchs ist fester Bestandteil des Umweltmanagements im weltweiten Produktionsnetzwerk der BMW Group. Die Steuerung erfolgt durch einen eigenen Lenkungsreis für das internationale Umweltschutznetzwerk. Jede Anlage und jede Fläche sowie jedes Gebäude sind einem internen Betreiber zugeordnet. Er trägt in seinem Bereich nicht nur die Verantwortung für die technischen Systeme und für die reibungslosen Prozess- und Verfahrensabläufe, sondern auch für deren Umweltauswirkungen.¹

An allen Produktionsstandorten der BMW Group ist ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 implementiert. Insgesamt fünf Kompetenzzentren – Immissionen, Wasser, Abfall, Qualifizierung und Umweltmanagementsystem – koordinieren in der BMW Group weltweit die Umweltschutzmaßnahmen. Ökologische Verbesserungen, die sich an einem Standort bewährt haben, setzen wir nach Möglichkeit an anderen Standorten um. Laufende Fortbildungen und der Erfahrungsaustausch der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gewährleisten den Wissenstransfer und die unternehmensweite Anwendung neuester Erkenntnisse. Unser Umweltmanagement hat auch im Berichtsjahr wesentlich dazu beigetragen, dass es im gesamten Produktionsnetz keine signifikanten, mit Strafzahlungen verbundenen Umweltvorfälle gab.

Wasser

Die BMW Group verfolgt das Ziel, den Wasserverbrauch in der Produktion kontinuierlich zu reduzieren. Dafür optimieren die Werke ihre Kreislaufsysteme beispielsweise durch eine Abwasseraufbereitung und sorgen für wassersparende Prozesse. Ein Beispiel ist die Trockenabscheidung in der Lackiererei.

Darüber hinaus werden im Lackierprozess weitere Kreislaufsysteme erprobt und schrittweise im gesamten Produktionsnetzwerk eingeführt. Der spezifische Wasserverbrauch in der Produktion konnte mit 2,15 m³ je produziertes Fahrzeug (2020: 2,25 m³) leicht verbessert werden.

Abfall

Um das Abfallaufkommen zu reduzieren, nutzt die BMW Group aufeinander abgestimmte Recycling- und Aufbereitungskonzepte. Diese sind an die Abfallströme in den einzelnen Werken, an regional geltende gesetzliche Regelungen sowie an jeweils lokal vorhandene Entsorgerstrukturen angepasst. Im Jahr 2021 wurden insgesamt 99,2 %² der in der Produktion anfallenden Abfälle recycelt oder verwertet (2020: 99,1 %). Den Anteil des Abfalls zur Beseitigung je produziertes Fahrzeug konnten wir im Berichtsjahr gegenüber 2020 um 12,9 % auf 2,90 kg verringern. Dieses hohe Niveau der Recycling- und Verwertungsquote in der BMW Group wollen wir auch im Zuge der zunehmenden Umstellung auf Elektromobilität halten. Dazu integrieren wir die neu entstehenden Abfallströme in unsere Recycling- und Aufbereitungssysteme.

SASB-Index

Lösemittel

Die Emissionen flüchtiger organischer Lösemittel (VOC³) je produziertes Fahrzeug konnte die BMW Group im Berichtszeitraum um 13,6 % auf 0,70 kg senken. Die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf den Einsatz von lösemittelfreien Reinigern sowie auf die neuen thermischen Nachverbrennungsanlagen in den Lackieranlagen der Werke in Shenyang (China) zurückzuführen (Lösemittel je produziertes Fahrzeug). Aufgrund der Fortschritte beim Einsatz lösemittelfreier Stoffe und der Optimierung unserer Lackieranlagen erwarten wir künftig eine weitere Reduzierung des Emissionsniveaus. GRI-Index: 305-7 ^{1]}

CO₂-Emissionen der BMW Group Standorte

Die BMW Group beabsichtigt, ausgehend vom Vergleichsjahr 2019, die CO₂-Emissionen im Durchschnitt je produziertes Fahrzeug bis 2030 um weitere 80 % zu reduzieren.

– 80 % CO₂-Emissionen im Durchschnitt je produziertes Fahrzeug in der Produktion bis 2030

Auf die Produktion entfällt in der BMW Group der Großteil der Scope-1- und Scope-2-Emissionen. Dementsprechend liegen hier die größten Chancen zur weiteren Verringerung dieser Emissionen. Wie in der Vergangenheit setzen wir dafür auf zusätzliche Energieeffizienzmaßnahmen, die zunehmende Erzeugung von eigenem Strom aus regenerativen Quellen sowie den Bezug von Grünstrom aus Direktlieferverträgen und der Nutzung von Herkunftsnachweisen.

Die verbleibenden Emissionen gehen größtenteils auf den Einsatz von Erdgas zurück. Hier stehen wir vor der Herausforderung, Erdgas durch nicht fossile Energieträger wie Biogas, Wasserstoff oder regenerativen Strom zu ersetzen. Eine hierfür erforderliche Wärmewende wird durch die physische Verfügbarkeit von alternativen Energiequellen, die technische Umrüstung der Anlagen sowie politische Rahmenbedingungen erschwert.

Energiemanagement und -effizienz

Der effiziente Einsatz von Energie hat eine zentrale Bedeutung beim verantwortungsbewussten Umgang mit Ressourcen. Die BMW Group verfügt über unternehmensweit geltende Prozesse, auf deren Basis Maßnahmen im Energiemanagement geplant und umgesetzt werden, sodass der Energieeinsatz kontinuierlich optimiert wird. Das Unternehmen weist dabei den zentralen Strategieabteilungen, den regionalen Steuerstellen sowie den Werken auf lokaler Ebene klare Rollen mit entsprechender Verantwortung, entsprechenden Zielen und Berichtspflichten zu. ^{1]}

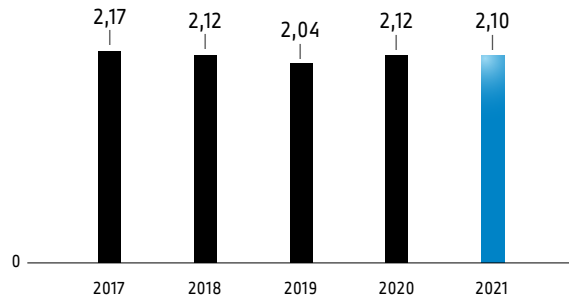
¹ Jeder Betreiber muss die Umweltauswirkungen gemäß dem Umweltmanagementsystem im Aspektregister beschreiben und Maßnahmen zur Verbesserung (z. B. langfristige Ziele) aufzeigen.

² bezogen auf das Gesamtgewicht der Abfälle

³ VOC-Emissionen (volatile organic compounds) entstehen insbesondere im Lackierprozess und können durch neue Lackiertechnologie reduziert werden.

ENERGIEVERBRAUCH JE PRODUZIERTES FAHRZEUG^{1,2}

in MWh



Die BMW Group investiert konsequent in die Energieeffizienz ihres weltweiten Produktionsnetzwerks. Den Energieverbrauch von Maschinen, wie beispielsweise die nötige Prozesswärme in Lackierereien, reduzieren wir auf ein Minimum. Aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit von Halbleiter-Komponenten musste die BMW Group im Berichtsjahr Anpassungen des Produktionsprogramms vornehmen, die sich in einzelnen Werken auch auf den Energieverbrauch je Fahrzeug ausgewirkt haben. Der absolute Verbrauch³ in der BMW Group ist im Berichtsjahr auf 6.476.955 MWh (2020: 6.040.824 MWh) gestiegen. Der spezifische Energieverbrauch in der Fahrzeugproduktion der BMW Group sank im Jahr 2021 mit 2,10 MWh je produziertes

Fahrzeug im Vergleich zu 2020 um 0,9 %. Dies ist auf einzelne Energieeffizienzmaßnahmen sowie eine bessere Auslastung der Produktion zurückzuführen.

➤ [Energieverbrauch im Detail](#)

➤ [GRI-Index: 302-1, 302-3, 302-4](#)

Erneuerbare Energien

Die BMW Group setzt bei ihren Standorten auf den Einsatz erneuerbarer Energien. Weltweit beziehen alle Produktionsstandorte⁴ sowie der überwiegende Teil der weiteren Standorte Strom aus regenerativen Eigenerzeugungsanlagen, Direktlieferverträgen für Grünstrom sowie aus zertifizierten Herkunftsnachweisen. Darüber hinaus haben wir im Berichtsjahr zusätzlich Biogaszertifikate eingesetzt. Zudem bauen wir die eigene regenerative Stromerzeugung an unseren Standorten aus. Neu hinzugekommen sind im Berichtsjahr großflächige Solaranlagen in unserem Werk in

Araquari, Brasilien, die einen Teil des benötigten Stroms für die Fertigung am Standort liefern.

Gegenwärtig kann die BMW Group ihren Energiebedarf nicht vollständig durch die Eigenproduktion erneuerbarer Energien decken. Daher kauft das Unternehmen Strom aus regenerativen und überwiegend lokalen oder regionalen Quellen zu. Dabei decken wir einen steigenden Anteil unseres Strombedarfs durch sogenannte Power Purchase Agreements (PPA) ab – also durch den direkten Bezug aus definierten Erzeugungsanlagen für erneuerbare Energien, wie beispielsweise den Bezug regionalen Grünstroms für die Produktion von BMW iX und BMW i4.

KOMPENSATION STANDORTBEDINGTER CO₂-EMISSIONEN

Der CO₂-Ausstoß der BMW Group liegt im eigenen Produktionsnetzwerk bereits heute unterhalb des für die BMW Group berechneten 1,5°C-Pfades. Seit dem Berichtsjahr stellt die BMW Group die verbliebenen CO₂-Emissionen⁵ der Werke und Standorte sowie Dienstwagen und Dienstreisen durch die Nutzung freiwilliger Kompensationszertifikate bilanziell vollständig CO₂-neutral. Das bedeutet, dass wir die damit verbundenen CO₂-Emissionen durch die Förderung externer Projekte nachweislich kompensieren. In Zusammenarbeit mit erfahrenen Partnern wie atmosfair oder First Climate unterstützen wir Klimaschutzprojekte, die strenge Kriterien erfüllen. Im Rahmen der Zertifizierung müssen die Pro-

jekte beispielsweise die Dauerhaftigkeit der von ihnen erzielten CO₂-Minderungswirkung (Permanenz) nachweisen. Ein weiteres wichtiges Kriterium ist die Zusätzlichkeit, also der Nachweis, dass das jeweilige Projekt ohne die Finanzierung über CO₂-Kompensationszertifikate nicht zustande gekommen wäre. Darüber hinaus legen wir für die Post-Kyoto-Phase des Kompensationsmarkts Wert darauf, dass es nicht zu Doppelzählungen der eingesparten Emissionsmengen mit den im Pariser Klimaabkommen national festgelegten Beiträgen der betroffenen Länder kommt. Weiterhin achten wir darauf, dass die Projekte zusätzlich einen gesellschaftlichen Nutzen erzeugen. ➤ [GRI-Index: 305-5 1](#)

¹ Effizienzkennzahl berechnet aus den absoluten Energieverbräuchen (bereinigt um KWK-Verluste) der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung)

² Die Werte 2017 und 2018 sind mit Limited Assurance geprüft.

³ Kennzahl beinhaltet ab dem Jahr 2021 neben den Energieverbräuchen der Produktion auch die Energieverbräuche der weiteren BMW Group Standorte. Der Wert des Jahres 2020 wurde zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst (2020 vor Anpassung: 5.714.610 MWh).

⁴ inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang

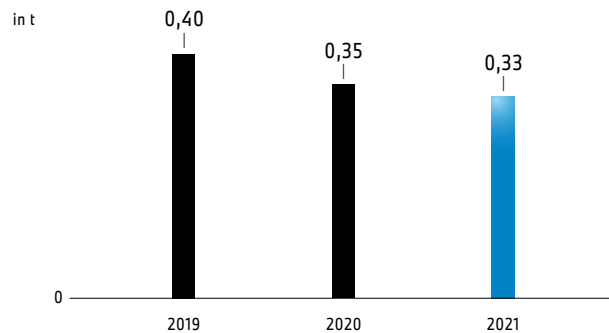
⁵ soweit in CO₂-Bilanz erfassbar, Market-based-Methode gemäß GHG-Protocol

CO₂-Emissionen an den Standorten

Im Vergleich zum Vorjahr sind die CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug^{1,2} an den Standorten der BMW Group um 5,7 % auf 0,33 t CO₂ gesunken (2020: 0,35 t CO₂). Das entspricht einer Reduktion gegenüber dem Basisjahr 2019 von 17,5 %.

Hauptgrund für den Rückgang der relativen CO₂-Emissionen pro Fahrzeug war die verbesserte Energieeffizienz, bedingt durch das gestiegene Produktionsvolumen nach den pandemiebedingten Restriktionen. Ab der Jahresmitte 2021 haben Versorgungsengpässe bei Halbleiter-Komponenten und damit verbundene Anpassungen im Produktionsprogramm den positiven Trend allerdings abgeschwächt. Daher stiegen die absoluten CO₂-Emissionen³ an den BMW Group Standorten auf 766.153 t CO₂ (2020: 734.710 t CO₂). Der Grund dafür war der insgesamt wieder höhere Energieverbrauch im Zusammenhang mit dem gestiegenen Produktionsvolumen. Im Vorjahr lagen Verbrauch und Produktionsvolumen wegen der pandemiebedingten Einschränkungen deutlich niedriger. Im ersten Halbjahr 2021 sorgte zudem die kalte Witterung in Deutschland für einen erhöhten Heizenergiebedarf und damit steigende CO₂-Emissionen. GRI-Index: 305-1, 305-2, 305-3, 305-5

CO₂-EMISSIONEN JE PRODUZIERTES FAHRZEUG^{1,2}



CO₂-Emissionen in der Transportlogistik

Im Rahmen des Projekts Green Transport Logistics verfolgt die BMW Group das Ziel einer klimaneutralen Transportlogistik innerhalb des Produktionsnetzwerks sowie bei der Auslieferung der Fahrzeuge. Dabei spielen der CO₂-Fußabdruck und der Einsatz CO₂-effizienter Energie und Verkehrsträger eine bedeutende Rolle. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Transformation des Transportsektors und verfolgen dabei über alle Verkehrsträger hinweg einen technologieoffenen und innovativen Ansatz. Um die Versorgung zwischen den Werken zu gewährleisten, mussten wir im Berichtsjahr, bedingt durch die Herausforderungen in der Halbleiter-Versorgung, jedoch den Einsatz der Luftfracht im Vorjahresvergleich erhöhen.

Im europäischen Straßentransport setzt die BMW Group in Kooperation mit Transportdienstleistern auf einzelnen Transportrouten in der Produktionsversorgung seit Beginn 2021 den CO₂-armen Kraftstoff Liquefied Natural Gas (LNG) ein. Dabei erhöhen wir je nach Verfügbarkeit schrittweise den biogenen Anteil des LNG-Kraftstoffs. Gleichzeitig stärken wir die Transportlogistik auf der Schiene: Etwa die Hälfte der Fertigfahrzeuge verlässt die Werke auf dem Schienenweg.

EINKAUF UND LIEFERANTENNETZWERK

Das Lieferantennetzwerk der BMW Group umfasst weltweit mehr als 32.000 Standorte unmittelbarer Lieferanten, mit denen wir direkte Lieferbeziehungen pflegen. Die Auswahl unserer Partner erfolgt konsequent nach den Kriterien Qualität, Innovation, Flexibilität, Kosten und Nachhaltigkeit. Um die damit verbundenen Sorgfaltspflichten bei Umwelt- und Sozialstandards zu erfüllen, setzen wir auf systematische Risikoanalysen sowie Präventions-, Befähigungs- und Abhilfemaßnahmen. Zusätzlich nutzen wir standardisierte Online-Assessments und Auditierungen, die in die Geschäftsabläufe integriert sind. Darüber hinaus verankert die BMW Group ihre verpflichtenden Nachhaltigkeitsstandards in den Lieferverträgen. **1]** Wir haben uns zum Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen in der Lieferkette bis 2030 um mindestens 20 %⁴ zu reduzieren (Basisjahr 2019) und gleichzeitig den Einsatz von Sekundärmaterial zu erhöhen.

Globales Netzwerk und lokale Beschaffung

Der global tätige Einkauf, das Management der internationalen Lieferbeziehungen, eine eigene Komponentenfertigung und ein effizientes Management der Herausforderungen im Lieferantennetzwerk sind zentrale Faktoren für die stabile Versorgung der Produktionsstandorte. Gleichzeitig gewährleistet der Einkauf die Zukunftsfähigkeit der BMW Group, indem er das Lieferantennetzwerk konsequent auf strategische Zukunftsfelder wie die Digitalisierung und Elektromobilität ausrichtet und dabei das benötigte Einkaufsvolumen absichert. **1]**

¹ Effizienzkennzahl berechnet aus Scope-1- und Scope-2-CO₂-Emissionen (Market-based-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2-Guidance; im Wesentlichen Verwendung der VDA-Emissionsfaktoren sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO₂) der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. und Motorrad, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) sowie weiteren BMW Group Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind (z. B. Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung)

² Kennzahl beinhaltet ab dem Jahr 2021 neben den CO₂-Emissionen der Produktion auch die CO₂-Emissionen der weiteren BMW Group Standorte. Die Werte der Jahre 2019 (Basisjahr) und 2020 wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst (2019 vor Anpassung: 0,30 t; 2020 vor Anpassung: 0,23 t).

³ Kennzahl beinhaltet ab dem Jahr 2021 neben den CO₂-Emissionen der Produktion auch die CO₂-Emissionen der weiteren BMW Group Standorte. Der Wert des Jahres 2020 wurde zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst (2020 vor Anpassung: 652.795).

⁴ Aus Gründen der Vereinfachung handelt es sich hierbei um einen gerundeten Wert. Das im Rahmen von SBTi validierte Ziel beträgt 22 %.

Das Ressort Einkauf und Lieferantennetzwerk ist verantwortlich für die weltweite Beschaffung und Qualitätssicherung von Produktionsmaterial, Rohstoffen, Investitionsgütern und Dienstleistungen sowie die Produktion von im eigenen Haus hergestellten Fahrzeugkomponenten. Die BMW Group verfolgt dabei das Prinzip, Fahrzeugkomponenten möglichst in der Nähe ihrer Produktionsstandorte zu beschaffen. Das Unternehmen ist in allen wichtigen Einkaufsmärkten mit leistungsfähigen Teams vor Ort, um Risiken schnell zu erkennen und kurzfristig und flexibel auf die jeweiligen Marktumstände reagieren zu können. Die enge und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten war einer der Faktoren dafür, dass beispielsweise die Auswirkungen der globalen Halbleiter-Knappheit in weiten Teilen abgefedert werden konnten. Um hier die Versorgung langfristig abzusichern, hat die BMW Group Ende 2021 erstmals eine direkte Vereinbarung mit Lieferanten von Halbleitern abgeschlossen. Über die Vereinbarung sichert sich die

BMW Group die Versorgung mit mehreren Millionen Halbleitern pro Jahr. Insgesamt bleibt die Versorgungssituation mit Halbleiter-Komponenten jedoch auch 2022 weiterhin angespannt.

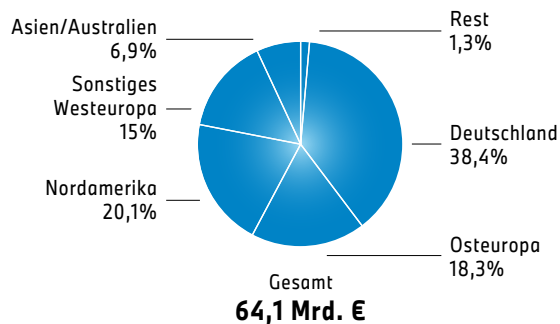
Ökologische und soziale Verantwortung wahrnehmen

Die BMW Group möchte Vorreiter für die unternehmerische Sorgfaltspflicht im Lieferantennetzwerk sein. Bereits 2008 haben wir umfassende Präventionsmaßnahmen wie zum Beispiel vertragliche Verpflichtungen zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards definiert und erstmals bei der Beauftragung der Lieferanten für den BMW i3 festgeschrieben. Darüber hinaus haben wir rohstoffspezifische Nachhaltigkeitsanforderungen für einzelne Bauteile festgelegt und umgesetzt.

Im Jahr 2014 haben wir unsere Standards um einen mehrstufigen Sorgfaltspflichtenprozess erweitert. Damit schließen wir seitdem die Beschaffung von Produktionsmaterial für Fahrzeugmodelle sowie risikobasiert nicht produktionsbezogene Güter und Leistungen mit ein. Jeder Lieferant, der eine direkte Geschäftsbeziehung zur BMW Group unterhält, hat diese Anforderungen für seine Fertigungs- und Auslieferstandorte zu unterzeichnen und vertraglich an die jeweiligen Sublieferanten weiterzugeben. Konkrete Anforderungen sind im [BMW Group Nachhaltigkeitsstandard für das Lieferantennetzwerk](#), in den Anfrageunterlagen sowie den Vertragsunterlagen festgehalten. Diese Vorgaben müssen bis zum Produktionsstart oder dem vereinbarten Zieltermin umgesetzt sein. [Weitere GRI-Informationen](#)
[GRI-Index: 308-1, 414-1](#) [SASB-Index 1](#)

REGIONALE VERTEILUNG DES EINKAUFSVOLUMENS DER BMW GROUP¹

in Mrd. €



¹ direkter und indirekter Einkauf; ohne Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang

² Die weltweit durchgeführten Audits erfolgten nach den Standards der Responsible Business Alliance (RBA) oder der United States Environmental Protection Agency (EPA).

UMSETZUNG DES LIEFERKETTENSORGFALTPFLICHTENGESETZES

Im Jahr 2021 hat der Deutsche Bundestag das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz verabschiedet, an dem die BMW Group über ihr Engagement im Nationalen Aktionsplan „Wirtschaft und Menschenrechte“ aktiv mitgewirkt hat. Wir begrüßen die jetzt verabschiedete Regelung ausdrücklich und setzen uns darüber hinaus für europaweite Richtlinien ein, die faire Wettbewerbsbedingungen gewährleisten. Unser Nachhaltigkeitsprogramm erfüllt bereits seit 2014 wesentliche Sorgfaltspflichten. Beispielsweise fordert die BMW Group als Präventionsmaßnahme von ihren Lieferanten, dass diese eine Richtlinie zu Arbeitsbedingungen und Menschenrechten erstellen. Lieferanten mit mehr als 500 Beschäftigten beauftragen

wir seit 2019 nur, wenn ein zertifiziertes Arbeitsschutzmanagementsystem nach ISO 45001 vorhanden ist. Im Rahmen der Zertifizierungen werden unsere Lieferanten auch geschult. Darüber hinaus führen wir bei identifizierten Hochrisikolieferanten zusätzlich Prüfungen am Lieferantenstandort mit Hilfe eigener Assessoren oder externer Prüfer durch. Im Berichtsjahr haben wir auf diesem Wege insgesamt rund 200 potenzielle und aktive Lieferantenstandorte überprüft.² Die Durchführung von Audits wurde durch pandemiebedingte Reisebeschränkungen erschwert und liegt damit unter dem Niveau des Vorjahres (2020: 313). [1](#)

Für alle BMW Group Lieferanten gelten verpflichtende Nachhaltigkeitsstandards, die in den Lieferverträgen verankert sind. 1]

Managementsystem und Grundsatzerklärung

Die BMW Group bekennt sich zur Achtung der international anerkannten Menschenrechte und orientiert sich dabei unter anderem an den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, dem OECD-Leitfaden zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht für verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln sowie dem Nationalen Aktionsplan der Bundesregierung und dem daraus abgeleiteten Lieferketten-sorgfaltspflichtengesetz. [↗ Weltweite Umsetzung von Arbeitsnormen und Menschenrechten.](#) Die damit verbundenen Ansprüche an uns und unsere Lieferanten sind durch folgende interne Standards im Unternehmen verankert:

- Der [↗ BMW Group Kodex zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen](#) erläutert, wie wir Menschenrechte und gute Arbeitsbedingungen fördern und die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) umsetzen.
- Der [↗ BMW Group Nachhaltigkeitsstandard für das Lieferantennetzwerk](#) fasst die Grundsätze der BMW Group für das weltweite Lieferantennetzwerk in Übereinstimmung mit international anerkannten Standards und Richtlinien zusammen. Eine Aktualisierung der daraus identifizierten Risiken in unserem Lieferantennetzwerk erfolgt regelmäßig.

Risikoanalysen zu ökologischer und sozialer Verantwortung

Die BMW Group beobachtet und bewertet die Menschenrechtsrisiken und -auswirkungen in ihrem Lieferantennetzwerk bei bestehenden Geschäftsbeziehungen sowie beim

Eintritt in einen neuen Markt oder ein neues Geschäftsfeld. Das BMW Group Due-Diligence-Programm im Einkauf und Lieferantennetzwerk besteht aus unterschiedlich aufeinander abgestimmten Verfahren, Maßnahmen und standardisierten Anwendungen, die in Geschäftsabläufe wie den Beschaffungsprozess integriert sind.

Zur Identifizierung von Menschenrechtsrisiken an Standorten unmittelbarer und mittelbarer Lieferanten* nutzt die BMW Group seit 2012 einen Risikofilter. Er greift bei einer dynamischen, standortbezogenen Risikoanalyse auf unterschiedliche länder- und warengruppenspezifische Risikodatenbanken und standardisierte Risikolandkarten zurück und bezieht alle bereits beauftragten sowie sämtliche potenziellen Lieferantenstandorte mit ein. Seit 2020 bezieht der Risikofilter auch Risikodatenbanken und standardisierte Risikolandkarten der Responsible Business Alliance (RBA) mit ein. Ergänzt wird diese Risikosicht um warengruppenspezifische Einschätzungen unserer internen Einkaufsexpertinnen und -experten.

Ein weiterer Baustein bei der Bewertung potenziell negativer Auswirkungen der Geschäftstätigkeit ist der Drive Sustainability Nachhaltigkeitsfragebogen, der kontinuierlich weiterentwickelt wird. Unmittelbare und anlassbezogen mittelbare Lieferanten sind in diesem Zusammenhang verpflichtet, Auskunft über ihre Nachhaltigkeitsleistung und die von ihnen durchgeführten Präventions- und Abhilfemaßnahmen zu geben. Die Auskünfte werden von einem unabhängigen Dritten auf Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Von neuen Lieferanten werden diese Auskünfte im Rahmen des Vergabeprozesses eingeholt. Bei bestehenden Geschäftsbeziehungen werden sie regelmäßig geprüft und fortlaufend aktualisiert. [↗ Weitere GRI-Informationen.](#) Ein besonderes Augenmerk legen wir auf Präventionsmaßnahmen, da sie die Risiken minimieren. Weitere Informationen finden sich [↗ online](#).

Unser Ziel ist es, in den zwischengelagerten Wertschöpfungsstufen die Einhaltung unserer Nachhaltigkeitsstandards anlassbezogen zu prüfen. Die Prüfung erfolgt unter

anderem über ein Supply Chain Mapping von identifizierten mittelbaren Risikolieferanten. Zudem erarbeitet die BMW Group rohstoffspezifische Nachhaltigkeitsstrategien und leitet daraus sogenannte Befähigungsaktivitäten und Pilotprojekte ab, um die Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards sicherzustellen und zu verbessern.

[↗ GRI-Index: 308-1, 412-1, 412-3, 414-1](#)

Präventions- und Abhilfemaßnahmen

Seit 2014 vereinbaren wir mit unseren unmittelbaren Lieferanten Präventionsmaßnahmen in den Bereichen Arbeitsbedingungen, Arbeitsschutz, Menschenrechte und Umwelt. Der Umfang der Präventionsmaßnahmen orientiert sich dabei an der Größe des Lieferanten und den potenziellen Risiken. Unmittelbare Lieferanten mit über 50 Beschäftigten haben Präventionsmaßnahmen wie Richtlinien zu Kinderarbeit, Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen sowie zu Arbeits- und Umweltschutz umzusetzen. Von Lieferanten mit mehr als 100 Beschäftigten fordern wir darüber hinaus eine Übermittlung der Nachhaltigkeitsanforderungen an deren Zulieferer sowie einen Kontrollmechanismus in Form extern geprüfter und zertifizierter Umweltschutzmanagementsysteme. Sind mehr als 500 Menschen beschäftigt, setzen wir unter anderem die Veröffentlichung eines Nachhaltigkeitsberichts, einen Verhaltenskodex sowie extern geprüfte und zertifizierte Arbeits- und Umweltschutzmanagementsysteme als weitere Kontrollmechanismen voraus.

Mit 61% der Lieferanten (2020: 64%) mit festgestellten Nachhaltigkeitsdefiziten hat die BMW Group im Berichtsjahr korrektive Präventionsmaßnahmen vereinbart. Die Präventionsmaßnahmen bezogen sich auf die Bereiche Management von Unterlieferanten, Berichterstattung, Kontrollmechanismen und Grundsatzerklärung. 1]

* Unmittelbare Lieferanten sind direkte Lieferanten (Tier-1) der BMW Group. Mittelbare Lieferanten agieren in nachgelagerten Wertschöpfungsstufen zwischen Tier-1-Lieferanten und Rohstofflieferanten.

Von Lieferanten mit mehr als 100 Beschäftigten fordern wir extern geprüfte und zertifizierte Umweltschutzmanagementsysteme.

Mit der Unterzeichnung eines Vertrags mit der BMW Group verpflichtet sich der Lieferant, die Präventionsmaßnahmen zu implementieren und bis spätestens zum Produktionsstart oder zu einem vereinbarten Zieltermin umzusetzen und anzuwenden. Er bestätigt, die Einhaltung dieser Vereinbarungen von seinen Unterauftragnehmern einzufordern und nachzuhalten. Alle Lieferantenverträge der BMW Group beinhalten Vorgaben zur Ressourceneffizienz und nehmen Bezug auf die Prinzipien des UN Global Compact und der International Labour Organization (ILO). Die BMW Group hat sich hierfür zum Ziel gesetzt, die Einhaltung dieser Verpflichtung sicherzustellen.

Überprüfung der Wirksamkeit

Bei Lieferanten in Hochrisikoregionen oder bei Hochrisikowarenguppen führt die BMW Group zusätzlich zu den oben



genannten Präventionsmaßnahmen Überprüfungen von Umwelt- und Sozialstandards am Lieferantenstandort durch. Dazu engagieren wir uns bei der Responsible Business Alliance (RBA) und im Verband der Automobilindustrie (VDA). Gemeinsam mit anderen Automobilherstellern und Lieferanten haben wir im VDA ein Assessment-Programm mitentwickelt, das wir ab 2022 mit der dafür neu gegründeten Responsible Supply Chain Initiative (RSCI) umsetzen werden.

Seit September 2021 ergänzen wir unsere Methoden zur Überprüfung von Präventions- und Abhilfemaßnahmen durch die standardisierte Anwendung von RBA Voices, einem Beschwerdemechanismus für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der überprüften Unternehmen. Die Anwendung von RBA Voices erfolgt für alle Hochrisikolieferanten, die Teil des Auditprogramms der RBA sind und noch keinen eigenen Beschwerdemechanismus haben.

Hinweise auf mögliche Verstöße gegen die Grundsätze der BMW Group zur Nachhaltigkeit im Lieferantennetzwerk bearbeitet die interne Human Rights Contact Supply Chain. Hier können Hinweise anonym per Telefon und E-Mail abgegeben werden. Unabhängig davon steht Lieferanten und ihren Beschäftigten die Möglichkeit offen, potenzielle Menschenrechts- oder Umweltverstöße unserer Compliance-Ombudsstelle für das Lieferantennetzwerk anzuzeigen. Darüber hinaus stehen Hinweisgebersysteme zur Aufdeckung möglicher Rechtsverstöße und Compliance-Kontrollen zur Verfügung. Im Berichtsjahr wurde erstmals ein Menschenrechtsbeauftragter benannt.

Standardisierung und Kooperationen

Auf Anregung der BMW Group und mit Unterstützung weiterer Automobilhersteller der Initiative Drive Sustainability wurde bereits 2017 beim europäischen Unternehmensnetzwerk CSR Europe eine Analyse der wichtigsten 37 Rohstoffe durchgeführt. Der daraus resultierende Material Change Report dient seither als Grundlage für Verbesserungspotenziale, die Entwicklung von BMW Group spezifischen sowie auch ge-

SCHULUNGEN FÜR DIE LIEFERKETTE

Begleitend zu den geforderten Präventionsmaßnahmen bietet die BMW Group seit 2012 Schulungen an, die an Einkäufer, interne Prozesspartner und Lieferanten gerichtet sind. Um die Aufmerksamkeit für Sozial- und Umweltstandards in der Lieferkette zu erhöhen, erklären wir Wirkungszusammenhänge und verdeutlichen dabei unsere Erwartungen an die Unternehmen, mit denen wir zusammenarbeiten. Darüber hinaus gehen wir gemeinsam mit Partnerunternehmen in ausgewählten Fällen neue Wege, um bereits am Anfang der Lieferkette aktiv zu werden.

gemeinsamen Lösungsansätzen in der Automobil- und Elektronikindustrie. Im Jahr 2021 wurde der Report zur Raw Material Outlook Platform weiterentwickelt. Aktuell finden sich auf der Plattform Risikoprofile zu bereits zehn Rohstoffen.

In der im Industrievergleich besonders komplexen automobilen Lieferkette kann die Rückverfolgbarkeit bis zur Rohstoffgewinnung mit neuen digitalen Werkzeugen wesentlich verbessert werden. Dafür setzt sich die BMW Group im Rahmen von Initiativen wie dem Catena-X Automotive Network ein – und arbeitet mit Partnerunternehmen an standardisierten Daten- und Informationsflüssen in der automobilen Wertschöpfungskette unter Einhaltung sämtlicher kartellrechtlicher und gesetzlicher Rahmenbedingungen. Gemeinsam mit den Partnern bei Catena-X sowie dem WBCSD arbeiten wir an Lösungen, die CO₂-Realdaten in der Lieferkette zu messen und vergleichbar zu machen. Ziel ist es, die CO₂-Emissionen in unserer Lieferkette wirksam zu reduzieren.

📌 **Konsequente Reduzierung und Rückverfolgbarkeit bei kritischen Rohstoffen**

Aufgrund der vielschichtigen, dynamischen und globalen Wertschöpfungsstufen sowie Kunden-Lieferanten-Beziehungen ist es eine große Herausforderung, Nachhaltigkeitsstandards bereits beim Rohstoffabbau sicherzustellen. Die Einhaltung von Umweltstandards und Menschenrechten in unseren Lieferketten ist unser klarer Anspruch. Bei Rohstoffen für die Produktion von Batteriezellen wie beispielsweise Lithium und Kobalt stellt der Bezug generell eine besondere Herausforderung dar. Um die Rückverfolgbarkeit und Transparenz in der Lieferkette für beide Rohstoffe her-

zustellen und identifizierte Risiken zu minimieren, bezieht die BMW Group diese direkt bei den Erzeugern und stellt sie den eigenen Lieferanten zur Produktion der aktuellen Generation von Batteriezellen zur Verfügung. So können wir die Herkunft und den Weg des von uns verwendeten Lithiums und Kobalts vollständig belegen und schaffen zugleich Transparenz hinsichtlich der Abbaumethoden.

Weitere Maßnahmen, die dazu dienen, unsere Sorgfaltspflicht wahrzunehmen sind die Reduzierung beziehungsweise der Verzicht auf sogenannte Hochrisiko-Primärrohstoffe. So haben wir den Einsatz von Kobalt in den Kathoden unserer aktuellen Generation von Batteriezellen auf unter 10 % reduziert. Der Elektromotor der jüngsten Generation kommt vollständig ohne Seltene Erden aus.

Die BMW Group legt darüber hinaus einen besonderen Fokus auf Rohstoffe, die zu den sogenannten Konfliktmineralien gehören. Darunter fallen Erze, deren Abbau und Handel häufig mit Verstößen gegen Umwelt- und Sozialstandards in Verbindung gebracht werden. Durch die Nutzung von standardisierten Anwendungen wie dem Conflict Minerals Reporting Template (CMRT) der Responsible Minerals Initiative (RMI) sorgt die BMW Group für die Rückverfolgbarkeit der eingesetzten Rohstoffe von unmittelbaren Lieferanten bis zur zertifizierten Hütte. [↗ SASB-Index](#)

Brancheninitiativen und Partnerschaften zur Risikominimierung

Neben dem Verzicht, der Substitution oder der Reduzierung von Primär-Risikorohstoffen setzen wir auf eine enge Zusammenarbeit mit unseren Partnern im Lieferantennetzwerk. Ziel ist es, mögliche negative Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit in unseren Rohstofflieferketten weiter zu reduzieren.

📌 **Rückverfolgbarkeit von Konfliktmineralien bis zur zertifizierten Hütte 📌**

Wir erwarten von unseren unmittelbaren Lieferanten, Mindeststandards auch in der Kette der Vorlieferanten einzufordern. Dies erfolgt für alle 37 von uns analysierten Rohstoffe. Die BMW Group geht hier sogar einen Schritt weiter: Wir verpflichten uns dazu, vorsorglich keine Mineralien wie zum Beispiel Kobalt aus der Tiefsee zu verwenden. Das haben wir gemeinsam mit anderen Unternehmen in einem [Moratorium](#) verankert. 📌

ALLIANZ FÜR UNTERNEHMENSÜBERGREIFENDEN, DEZENTRALEN DATENAUSTAUSCH

📌 Die BMW Group arbeitet im Rahmen der Initiative Catena-X Automotive Network am Aufbau eines offenen, skalierbaren, dezentralen Netzwerks für den unternehmensübergreifenden und sicheren Informations- und Datenaustausch in der automobilen Wertschöpfungskette. Das Netzwerk basiert auf einem vom Bundesministerium für Wirtschaft (BMWK)* geförderten Industriekonsortium mit nationalen und internationalen Partnern der automobilen Wertschöpfungskette. Durchgehend verbundene Datenketten sollen es ermöglichen, ein vollständig digitales Abbild von Automobilen und den Kernprozessen der automobilen Wertschöpfung, sogenannte digitale Zwillinge, zu schaffen. Auf Basis dieser digitalen Zwillinge können neue Geschäftsprozesse und Serviceangebote ermöglicht oder kollaborativ weiterentwickelt werden. Über die Nutzung des europäischen GAIA-X bzw. International Data Spaces Frameworks als Architekturgrundlage für das Catena-X Netzwerk haben sich die beteiligten Unternehmen bereits auf wesentliche Infrastruktur-Grundlagen zur Projektumsetzung verständigt. 📌

KONFLIKTMINERAL WOLFRAM: MATERIALKREISLÄUFE SCHLIESSEN

📌 Die Kreislaufwirtschaft ist ein wichtiger Baustein beim verantwortungsvollen Umgang mit Rohstoffen und Ressourcen. Durch einen geschlossenen Materialkreislauf reduziert die BMW Group seit dem Berichtsjahr beispielsweise den Bedarf für den Primärrohstoff Wolfram. Zu diesem Zweck sammeln wir in unseren deutschen und österreichischen Werken ausgediente Bohr- und Schraubeinsätze, recyceln diese und lassen aus dem gewonnenen Sekundärrohstoff neue Werkzeuge herstellen. Neben dem verringerten Verbrauch von Primärrohstoffen reduzieren sich hierdurch CO₂-Emissionen. [↗ SASB-Index 📌](#)

* seit Ende 2021: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK)

Die BMW Group engagiert sich aktiv in Multistakeholder-Initiativen wie der [Initiative for Responsible Mining Assurance \(IRMA\)](#), der [Aluminium Stewardship Initiative \(ASI\)](#), der [Global Platform for Sustainable Natural Rubber \(GPSNR\)](#) und der [Responsible Mica Initiative \(RMI\)](#), um Zertifizierungssysteme für Lieferanten aufzubauen und weiterzuentwickeln. In diesem Zusammenhang fordern wir eine Zertifizierung nach diesen Standards bei priorisierten Rohstoffen im Lieferantennetzwerk ein. [Online](#)

CO₂-Emissionen in der Lieferkette reduzieren

Mit der wachsenden Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen steigt auch der Bedarf an entsprechenden Komponenten und Bauteilen in der Produktion – und damit die CO₂-Emissionen. Ohne Gegenmaßnahmen könnte sich der Fußabdruck eines vollelektrischen Fahrzeugs in der Lieferkette gegenüber einem Verbrenner nahezu verdoppeln. In der Folge würde ein Teil des Vorteils des elektrischen Fahrens in der Nutzungsphase wieder aufgezehrt. Die BMW Group kehrt diesen Trend um und beabsichtigt zudem, die CO₂-Emissionen in der Lieferkette um mindestens 20 %¹ pro Fahrzeug bis 2030 gegenüber dem Bezugsjahr 2019 zu reduzieren. Hierfür etablieren wir seit dem Jahr 2020 unter anderem CO₂-sen-

kende Maßnahmen bei den Lieferanten als Vergabekriterium. In diesem Rahmen haben wir 2021 für 429 Vergaben entsprechende Maßnahmen verbindlich vereinbart.

Einer der größten Hebel zur CO₂-Reduzierung in der Lieferkette ist die Verwendung von Grünstrom. Mit den Herstellern von Batteriezellen haben wir deshalb seit 2020 vertraglich vereinbart, bei der Produktion der aktuellen Generation von Batteriezellen ausschließlich Energie aus erneuerbaren Ressourcen zu nutzen. Auch in der Lieferkette hat die BMW Group 2021 Grünstrom als verbindliches Kriterium für Neuvergaben eingeführt – und bereits in 427 Vergaben Grünstromvereinbarungen, insbesondere mit Lieferanten energieintensiver Vorleistungen, abgeschlossen.

Mit diesen Maßnahmen konnten bereits Einsparungen von deutlich über 20 Mio. t CO₂² im Zeitraum 2021 bis 2030 vereinbart werden. Beispielsweise werden beim BMW iX die Lieferkettenemissionen allein durch die Vereinbarung von Grünstrom in der Zellfertigung um bis zu 1,5 t CO₂ pro Fahrzeug reduziert. Die Umsetzung der strategischen Zielgröße wurde 2021 in den erforderlichen Bereichen des Unternehmens verankert und wird über die Kennzahl [CO₂-Emissionen pro Fahrzeug](#) gesteuert sowie zukünftig berichtet.

Carbon Disclosure Project (CDP) zur Befähigung von Lieferanten

Über die Beteiligung am CDP-Supply-Chain-Programm motiviert die BMW Group bereits seit 2014 ihre Lieferanten, nachhaltig zu wirtschaften und beispielsweise erneuerbare Energien in der Produktion einzusetzen. Kern des Programms ist eine jährliche Berichterstattung, die eine Vielzahl von Klimaaspekten wie die Reduktion von CO₂-Emissionen oder die Erhöhung des Anteils regenerativer Energien beinhaltet. Die BMW Group wirbt bei ihren Lieferanten nachdrücklich dafür, sich Ziele gemäß dem Pariser Klimaabkommen zu setzen und so dazu beizutragen, die globale Erderwärmung zu begrenzen. Zusammen mit der konkreten BMW Group Zielsetzung zur CO₂-Reduktion in der Lieferkette führte dies dazu, dass das Engagement noch einmal

Unser Ziel ist es, in der Lieferkette die CO₂-Emissionen bis 2030 um mindestens 20 %¹ zu reduzieren (Basisjahr 2019).

deutlich zugenommen hat. So stieg die Beteiligung der Lieferanten am CDP-Supply-Chain-Programm gegenüber dem Vorjahr von 218 auf 250 Lieferanten. Diese decken 80 % (2020: 79 %) des produktionsrelevanten Einkaufsvolumens der BMW Group ab. 34 % der Lieferanten (2020: 29 %) verfügten über ein mindestens 2-Grad-konformes Zielsystem, 38 % (2020: 35 %) der Lieferanten erhielten mindestens ein B-Rating. Das durchschnittliche CDP-Rating der teilnehmenden Lieferanten der BMW Group lag 2021 wie in den Vorjahren bei einem Score von C.

Die BMW Group hat die Bewertungen des CDP-Supply-Chain-Programms in wesentlichen Einkaufsprozessen verankert. Die Ergebnisse werden in Lieferantengesprächen, in strategischen Managementgesprächen sowie in den Lieferantengesamtstrategien genutzt, um auf Verbesserungspotenzial hinzuweisen. In den Einkaufsstrategien bilden sie eine Grundlage zur Bieterkreisfestlegung in Vergaben. Die BMW Group nutzt die Einschätzung von CDP, um eigene Lieferanten bei der Umsetzung des Pariser Klimaabkommens zu unterstützen und weiterzuentwickeln. Bei schon länger teilnehmenden Lieferanten lässt sich dies im Allgemeinen durch ein deutlich verbessertes CDP-Rating belegen.

[GRI-Index: 308-1, 308-2, 414-2](#)

REIFEN MIT FSC-ZERTIFIZIERTEM NATURKAUTSCHUK

Im Jahr 2021 hat die BMW Group bei einem ersten Fahrzeugmodell – dem BMW X5 xDrive45e Plug-in-Hybrid² – [FSC-zertifizierte Reifen](#) aus Naturkautschuk eingesetzt. Als erster Automobilhersteller weltweit statten wir damit Automobile mit Reifen auf der Basis von nachhaltigem, zertifiziertem Naturkautschuk und Rayon – einem holzbasierten Material zur Verstärkung der Reifen – aus.

¹ Im Durchschnitt je Fahrzeug; aus Gründen der Vereinfachung handelt es sich hierbei um einen gerundeten Wert. Das im Rahmen von SBTi validierte Ziel beträgt 22 %.

² [Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

MITARBEITENDE UND GESELLSCHAFT

80 Arbeitgeberattraktivität und
Mitarbeiterentwicklung

83 Gesundheit und Leistungsfähigkeit

86 Vielfalt

89 Gesellschaftliches Engagement

AUF EINEN BLICK

389 Mio. €investierte die BMW Group 2021 in die Aus- und
Weiterbildung ihrer Mitarbeitenden.[↗ Direkt zum Abschnitt](#)**18,8 %**der Führungsfunktionen in der BMW Group waren
Ende 2021 von Frauen besetzt. Bis 2025 soll der
Anteil auf 22 % steigen.[↗ Direkt zum Abschnitt](#)**[t] 35 Mio. €**gab die BMW Group 2021 für soziale Projekte und
andere Aktivitäten im Rahmen ihres gesellschaft-
lichen Engagements aus.[↗ Direkt zum Abschnitt \]](#)

MITARBEITENDE UND GESELLSCHAFT

ARBEITGEBER- ATTRAKTIVITÄT UND MIT- ARBEITERENTWICKLUNG

[t] Persönlicher Einsatz und fachliche Qualifikation der Beschäftigten sind maßgeblich für den Erfolg der BMW Group. Mit interessanten und zukunftsfähigen Arbeitsplätzen zu attraktiven Rahmenbedingungen bieten wir Mitarbeitenden eine sichere Perspektive sowie die Möglichkeit, persönlich zu wachsen und die Zukunft des Unternehmens mitzugestalten. Mit den Zielsetzungen unserer HR-Strategie beabsichtigen wir kompetente Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu gewinnen, sie bestmöglich einzusetzen, ihr Potenzial gezielt zu fördern und notwendige Zukunftskompetenzen aufzubauen. Dass dieser Ansatz erfolgreich ist, zeigen sowohl die Umfrageergebnisse zur Mitarbeiterzufriedenheit als auch regelmäßige Spitzenplatzierungen bei Arbeitgeber rankings.]

Die BMW Group als attraktiver Arbeitgeber

Zum 31. Dezember 2021 beschäftigte die BMW Group weltweit insgesamt 118.909 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.* Die Anzahl liegt damit leicht unter dem Niveau des Vorjahres (2020: 120.726 / –1,5 %). [↗ Weitere GRI-Informationen](#). Dieser Rückgang erfolgte im Rahmen des geplanten Personalumbaus über natürliche Fluktuation und freiwillige Vereinbarungen. Zu diesem Zweck wurden entsprechende Rückstellun-

gen gebildet, die im Personalaufwand berücksichtigt wurden [↗ Konzernanhang Textziffer \[15\]](#). Gleichzeitig verstärkten wir im Jahr 2021 die Recruiting-Maßnahmen mit dem Ziel, auch in Zukunft über die nötigen Mitarbeiterkompetenzen zu verfügen und dem Wachstum der BMW Group Rechnung zu tragen.

[↗ GRI-Index: 102-8](#)

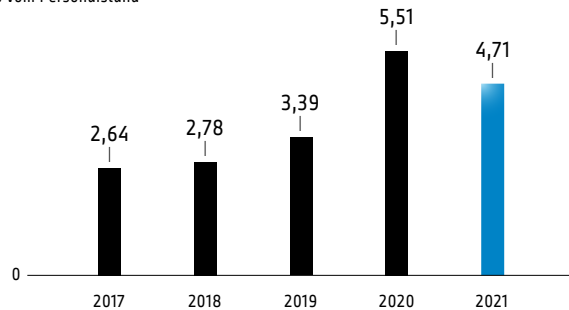
Mit der strategischen Personalplanung stellt die BMW Group frühzeitig die Weichen, ihre Personal- und Kompetenzstrukturen vorausschauend anzupassen. Auf Basis dieser Erkenntnisse verbessern wir fortlaufend unsere Programme. Dazu zählen die Aus- und Weiterbildung, die Personalentwicklung und das Personalmarketing, das Recruiting und die Nachwuchsprogramme.

[↗ GRI-Index: Mitarbeiterentwicklung, Aus- und Weiterbildung](#)

* Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe [↗ Glossar](#)). Für die Zeiträume 2018 und älter beträgt der Anteil der nicht mehr berichteten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zwischen 7,5 und 8,0%.

FLUKTUATIONSQUOTE¹

in % vom Personalstand



Attractive Rahmenbedingungen

Zur hohen Arbeitgeberattraktivität der BMW Group trägt unser Anspruch bei, mit der Gesamtvergütung jeweils über dem Median des relevanten Arbeitsmarkts zu liegen. Dies stellen wir durch jährlich durchgeführte, weltweite Vergütungsstudien sicher. Das Gesamtvergütungspaket setzt sich aus einem monatlichen Entgelt und einer variablen Vergütungskomponente zusammen, die vom Unternehmenserfolg abhängig ist. Hinzu kommen national ausdifferenzierte Zusatzleistungen wie beispielsweise die betriebliche Altersvorsorge und ein attraktives Angebot an Mobilitätsleistungen.

↗ GRI-Index: 102-35, 102-38, 102-39, 401-2, ↗ SASB-Index

Die BMW Group bestätigte 2021 ihre Spitzenposition als beliebtester Automobilhersteller in der aktuellen Rangliste der World's Most Attractive Employers.

Mitarbeitende haben unterschiedliche Bedürfnisse bei der Organisation ihrer Arbeit und ihrer Arbeitszeiten. Aus diesem Grund bietet die BMW Group individuellen Gestaltungsspielraum. Zum Einsatz kommen Instrumente wie flexible Arbeitszeiten, Mobilarbeit, zusätzliche Urlaubstage gegen entsprechende Entgeltreduzierung, Sabbaticals oder befristete und unbefristete Teilzeitleösungen. ↗ [Weitere GRI-Informationen](#). Unter dem Titel ConnectedWorks setzten wir im Berichtsjahr außerdem einen bereits 2013 begonnenen Prozess fort, vielseitige Möglichkeiten für räumlich flexibles, eigenverantwortliches und bedarfsorientiertes Arbeiten umzusetzen. 1]

Auszeichnungen bei Arbeitgeberrankings

Renommierte Arbeitgeberbewertungen zeichneten die BMW Group 2021 zum wiederholten Mal als einen der weltweit attraktivsten Arbeitgeber aus: So ist die BMW Group der bestplatzierte Automobilhersteller in der aktuellen Rangliste der ↗ [World's Most Attractive Employers](#) 2021 des Studienanbieters Universum. Bei angehenden Ingenieurinnen und Ingenieuren belegte sie weltweit den dritten Platz direkt nach Google und Microsoft. Unter den IT-Studierenden befindet sich die BMW Group als einziges Automobilunternehmen zwischen bekannten Technologiekonzernen unter den Top-10-Arbeitgebern weltweit. Im Trendence Professionals Barometer für Deutschland erreichte die BMW Group im Jahr 2021 erneut die Spitzenposition.

Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung

Im Rhythmus von zwei Jahren führt die BMW Group eine unternehmensweite Mitarbeiterbefragung durch. Die Beschäftigten erhalten dabei die Gelegenheit, regelmäßig die Leistungsfähigkeit der Organisation aus ihrer Perspektive zu bewerten. Gemessen wird dies mithilfe des sogenannten High-Performance-Index (HPO-I). 1]

1] Bei der Befragung im Herbst 2021 verbesserte sich der HPO-I gegenüber der letzten Befragung im Jahr 2019 deutlich. Zugleich stieg die Beteiligungsquote auf ein Rekord-

hoch: Rund 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und damit 79 % der Gesamtbelegschaft² nahmen an der Befragung teil. Zudem zeigten sich deutliche Fortschritte in allen Themenbereichen. So erhält zum Beispiel die Unternehmensstrategie großen Zuspruch unserer Belegschaft. Besonders die Integration von Nachhaltigkeit, verbunden mit den anspruchsvollen Zielen, schätzten 84 % der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als überzeugend ein. 1]

MITARBEITERMOBILITÄT

1] Die BMW Group schafft umweltfreundliche Mobilitäts- und Pendlerlösungen für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Einen besonderen Meilenstein markiert der Aufbau eines der größten betrieblichen Ladenetzwerke in Deutschland. Ende 2021 zählte dieses Netzwerk insgesamt 5.000 Ladepunkte an zahlreichen deutschen Standorten. Hier können Dienst- und Flottenfahrzeuge sowie die privaten Elektrofahrzeuge der Mitarbeitenden geladen werden. Über 1.000 eRoaming-fähige³ Ladepunkte stehen davon auch der öffentlichen Nutzung offen. Alle Ladepunkte werden vollständig mit regenerativ erzeugtem Strom versorgt.

Gleichzeitig motivieren wir beispielsweise mit dem Angebot von BMW LeaseRad Mitarbeitende dazu, auch alternative Verkehrsmittel wie das Fahrrad zu nutzen. In München verkehren zwischen den Standorten zudem betriebseigene Pendelbusse, von denen bereits 30 % vollelektrisch betrieben werden. Außerdem unterstützt die BMW Group finanziell die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs – zum Beispiel mit dem BMW JobTicket in München. 1]

¹ BMW AG; Austritte von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit unbefristeten Arbeitsverhältnissen

² alle Mitarbeitenden der BMW Group in Festanstellung zum 01.08.2021

³ eRoaming ermöglicht das anbieterübergreifende Laden von Elektrofahrzeugen.

☒ Zugleich signalisierten sie eine hohe Bereitschaft und Motivation, an der Umsetzung mitzuwirken. Dies trägt maßgeblich dazu bei, dass rund 82 % der Befragten optimistisch in die Zukunft des Unternehmens blicken. Verbesserungspotenzial identifizierten die Beschäftigten trotz Fortschritten gegenüber 2019 bei der Optimierung von Prozessen. Aus den Ergebnissen leitet die BMW Group konkrete Maßnahmen ab, die bis Mitte des Jahres 2022 umgesetzt werden sollen.

➔ [GRI 102-43](#)

Einbindung der Beschäftigten

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group sind für das Unternehmen eine der wichtigsten Stakeholdergruppen. In dieser Rolle beziehen wir sie bei der künftigen Ausrichtung des Unternehmens aktiv mit ein. Eine zentrale Plattform dafür bieten die im Jahr 2020 initiierten internen Nachhaltigkeitsdialoge. Im Rahmen der zwei Dialogveranstaltungen 2021 vermittelten wir Wissen und Erkenntnisse zu Nachhaltigkeitsthemen wie der Reduzierung von CO₂-Emissionen oder der sozialen Dimension von Nachhaltigkeit. ➔ [Dialog mit den Stakeholdern](#)

Eine weitere Möglichkeit der Mitarbeiterbeteiligung bietet unser Ideenmanagement. Hier können Beschäftigte Ideen außerhalb ihres Aufgabenbereichs einbringen. Sollten dadurch positive finanzielle Effekte für die BMW Group entstehen, erhalten die Mitarbeitenden eine Prämie. Im Jahr 2021 wurden 4.810 Ideen eingereicht (2020: 5.980), von denen wie im Vorjahr über ein Viertel einen direkten Bezug zum Thema Nachhaltigkeit hatte. 1.318 dieser Ideen wurden im Berichtsjahr umgesetzt (2020: 1.561) – daraus resultierte ein Erstjahresnutzen in Höhe von 30,4 Mio. € (2020: 18,2 Mio. €).

➔ [GRI 102-43](#)

Kompetenzen für die Zukunft entwickeln

Die Transformation der Automobilbranche ist mit tiefgreifenden Veränderungen verknüpft. Auf die damit verbundenen Herausforderungen für die Beschäftigungsstruktur stellt sich

die BMW Group vorausschauend ein und berücksichtigt dabei gesellschaftliche, wirtschaftliche und technologische Entwicklungen gleichermaßen. In diesem Zusammenhang fördern wir die erforderlichen Kompetenzen kontinuierlich und qualifizieren unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Zukunft. Den Kompetenzumbau im Zuge der Elektrifizierung verbindet die BMW Group außerdem mit umfassenden Investitionen in ihre [Standorte](#).

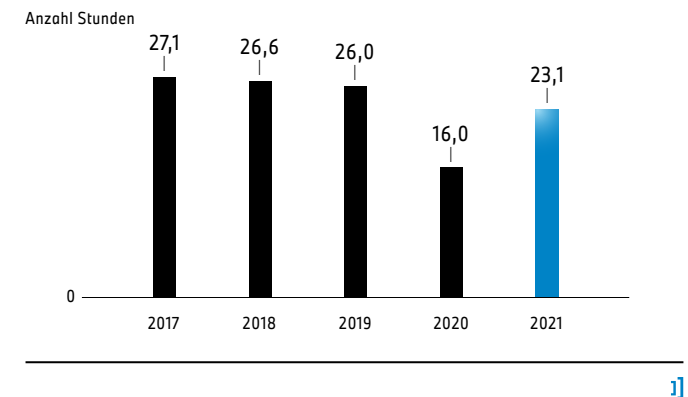
Größte Weiterbildungsoffensive in der Unternehmensgeschichte

Im Jahr 2021 hat die BMW Group die größte Weiterbildungsoffensive in ihrer Geschichte gestartet. Sie trägt entscheidend dazu bei, die Leistungs- und Beschäftigungsfähigkeit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und damit auch die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens langfristig zu sichern. Neben Elektromobilität und Digitalisierung stehen dabei auch die Zukunftsfelder Elektrik und Elektronik, Data Analytics, innovative Produktionstechnologien und neue Arbeitsmethoden im Vordergrund.

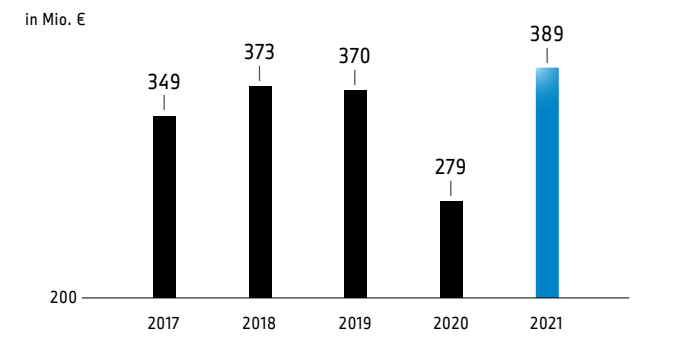
Die Weiterbildungsoffensive kommt durch die deutlich gestiegenen Teilnehmerzahlen gegenüber dem Vorjahr zum Ausdruck. Die unternehmensweiten Qualifizierungsmaßnahmen im Jahr 2021 zählten insgesamt 1,1 Mio. Teilnehmende (2020: 770.000). Die Zahl der Weiterbildungsstunden der Belegschaft belief sich im Berichtsjahr in der BMW Group im Durchschnitt auf 23,1 pro Mitarbeitendem (2020: 16,0). ➔ [Weitere GRI-Informationen](#). ^{1]} Insgesamt investierte die BMW Group im gleichen Zeitraum 388,6 Mio. € (2020: 279,0 Mio. €) in die Aus- und Weiterbildung. Für die Jahre 2020 und 2021 summiert sich der Wert damit auf mehr als 0,5 Mrd. €.

➔ [GRI-Index: 404-2](#)

☒ DURCHSCHNITTliche WEITERBILDUNGSSTUNDEN¹



INVESTITIONEN IN AUS- UND WEITERBILDUNG²



¹ Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group in konsolidierten und nicht konsolidierten 100 %-Tochtergesellschaften weltweit. Datenerhebung über Direkterfassung der Teilnehmer sowie zu einem kleinen Teil über qualifizierte Hochrechnung. Die Daten umfassen auch E-Learning-Formate.

² Aus- und Weiterbildung umfasst die betriebliche Ausbildung aller Auszubildenden der BMW Group (➔ Glossar [Begriff Auszubildende]) und die Weiterbildung der Mitarbeitenden und Zeitarbeitskräfte der BMW Group in den konsolidierten Gesellschaften weltweit.

☒ **Führungskräfte mit zentraler Rolle bei der Transformation**

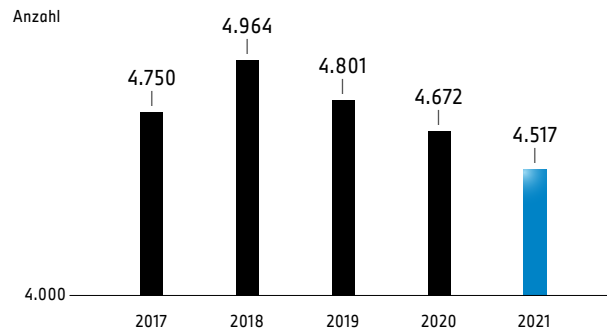
Bei der Gestaltung der Transformation spielen die Führungskräfte der BMW Group eine Schlüsselrolle. Daher fördert die BMW Group Persönlichkeiten, die sich durch eine entsprechende Haltung und Leistungsbereitschaft, gemeinsames Führen im Team und einen hohen Grad an Vernetzung im Unternehmen auszeichnen. Wir fördern Führungskompetenzen, indem wir strategisch ausgerichtete Führungskräfte-Qualifizierungsprogramme auf Basis eines einheitlichen Führungsverständnisses umsetzen. Neben der klassischen Führungskarriere bietet die BMW Group außerdem die Expertenkarriere an. Dieser Karriereweg ist nicht an eine disziplinarische Personalverantwortung gekoppelt, sondern zielt darauf ab, Verantwortung für Fach-, Projekt- oder Unternehmensthemen zu übernehmen und der Transformation der BMW Group zusätzliche Impulse zu verleihen.

Nachwuchskräfte gewinnen und fördern

Durch ihr umfassendes Ausbildungsangebot schafft die BMW Group vielfältige und attraktive Beschäftigungsperspektiven für junge Menschen. Zugleich spielt die Förderung von Nachwuchstalenten eine zentrale Rolle beim Kompetenzaufbau innerhalb des Unternehmens. [1\]](#)

☒ **Die BMW Group richtet auch ihre Nachwuchsförderung konsequent nach Zukunftsthemen wie Elektrifizierung, Automatisierung oder künstliche Intelligenz aus. [1\]](#)**

AUSZUBILDENDE UND TEILNEHMENDE AN NACHWUCHSFÖRDERPROGRAMMEN*



Nachwuchssicherung

Mit akademischen Nachwuchsprogrammen und einer qualifizierten Berufsausbildung sichert die BMW Group ihren Bedarf an Nachwuchskräften für das Unternehmen. An 19 Ausbildungsstandorten bereiten sich derzeit junge Menschen in 30 Ausbildungsberufen und 18 dualen Studiengängen weltweit auf ihre zukünftigen Tätigkeitsfelder in der BMW Group vor. Die Gesamtzahl der Auszubildenden, dual Studierenden und Teilnehmenden der Nachwuchsförderprogramme* blieb im Berichtsjahr mit 4.517 auf einem hohen Niveau (2020: 4.672 / –3,3 %). In Deutschland haben im Jahr 2021 erneut 1.200 junge Menschen eine Ausbildung oder ein duales Studium begonnen (2020: 1.200). Für das kommende Jahr wurden ebenso viele Ausbildungs- bzw. Studienplätze ausgeschrieben. Unverändert bietet die BMW AG ihren Auszubildenden und dual Studierenden nach Abschluss ihrer Berufsausbildung in den Werken und der Zentrale eine Festanstellung an.

☒ **Schwerpunkt auf Zukunftsfelder**

Elektrifizierung, Automatisierung und Vernetzung sowie künstliche Intelligenz prägen und verändern die Ausbildung und die Nachwuchsprogramme der BMW Group. Die Pro-

gramminhalte werden daher jährlich an notwendige Zukunftskompetenzen angepasst. Im Berichtsjahr haben wir beispielsweise die Ausbildung in allen Berufsfeldern um Grundlagen zu Cloud Computing, 3D-Druck oder Data Analytics erweitert. Gleichzeitig ergänzten wir unser Angebot 2021 um weitere Berufsbilder wie zum Beispiel den Fachinformatiker für Daten- und Prozessanalyse.

GESUNDHEIT UND LEISTUNGSFÄHIGKEIT

Die Gesundheit und die Leistungsfähigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind zentrale Faktoren für den Erfolg der BMW Group. Daher setzen wir uns dafür ein, diese Grundlagen nicht nur zu erhalten, sondern auch bewusst zu fördern. Trotz der Corona-Pandemie mit ihren herausfordernden Umständen konnten die Maßnahmen und Initiativen des Gesundheitsmanagements und Arbeitsschutzes weiterverfolgt werden. Im Ergebnis verringerte sich beispielsweise die Unfallhäufigkeitsrate.

Zentrale Steuerung

Gesundheits- und Arbeitsschutz in der BMW Group sind im Unternehmensbereich Arbeitsumfeld, Gesundheit, Konzernsicherheit und Konzerndatenschutz zusammengefasst und gehören zum Vorstandsressort Personal- und Sozialwesen. Die Verantwortung für die damit verbundenen Prozesse nehmen die jeweiligen Fachbereichsverantwortlichen wahr. Die Zentralfunktionen in Gesundheitsmanagement und Arbeitssicherheit unterstützen und stehen beratend zur Seite. [1\]](#)

* Die hier enthaltenen Programme sind SpeedUp (Bachelorprogramm) und Fastlane (Masterprogramm).

📌 Ganzheitliches Gesundheitsmanagement

Sämtliche Maßnahmen zur Förderung von Gesundheit und Leistungsfähigkeit ihrer Beschäftigten bündelt die BMW Group in der Initiative Gesundheit. Aktuelle Gesundheitsthemen wie Ernährung, Bewegung und Fitness sowie Verhaltensergonomie, Krebsvorsorge oder psychische Resilienz werden in Aktionstagen, Dialogveranstaltungen und Schulungen aufgegriffen und unsere Belegschaft wird dafür sensibilisiert.

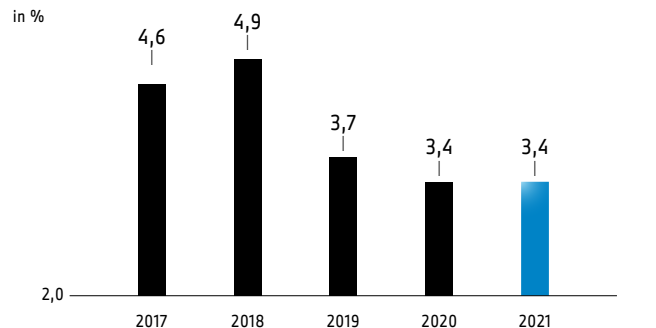
Globaler Ansatz

Die BMW Group legt besonderen Wert darauf, dass alle Beschäftigten Zugang zu den unternehmenseigenen Gesundheitsdiensten erhalten. In Deutschland liegt der Schwerpunkt in der Akutversorgung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Zeitarbeitskräften während der Arbeitszeit. In bestimmten Ländern übernimmt der Gesundheitsdienst auch Aufgaben der Grundversorgung wie zum Beispiel an den Standorten in Thailand, Indien oder Mexiko. Die

MASSNAHMEN ZUR BEWÄLTIGUNG DER CORONA-PANDEMIE

📌 Auch 2021 waren die in Deutschland gültige SARS-CoV-2-Arbeitsschutzregel und die 2020 geschlossene Betriebsvereinbarung maßgebend. Ein unternehmensweit geltendes und regelmäßig aktualisiertes Corona-Handbuch unterstützt bei der Umsetzung der Infektionsschutzmaßnahmen. Neben den Schutz- und Hygienekonzepten bildete im Berichtsjahr die COVID-19-Impfung der Beschäftigten den Schwerpunkt der Infektionsprävention. Dazu haben die Gesundheitsdienste der BMW Group an zahlreichen internationalen Werksstandorten COVID-19-Impfungen durchgeführt. Allein in Deutschland hat die BMW Group 2021 knapp 50.000 Impfungen durchgeführt. 📌

📌 KRANKENQUOTE¹



📌

Werksärzte der BMW Group beraten Mitarbeitende auf Wunsch auch bei individuellen Präventionsmaßnahmen und helfen, ihr Arbeitsumfeld so auszurichten, dass Gesundheit und Leistungsfähigkeit langfristig erhalten bleiben.

➔ GRI-Index: 403-3, 403-6

Den Erfolg der Maßnahmen im Gesundheitsmanagement misst das Unternehmen unter anderem an der Krankenquote. Die Krankenquote der BMW AG lag mit 3,4 % auf dem gleichen Niveau wie im Vorjahr (2020: 3,4 %). Das Unternehmen strebt eine kontinuierliche Verbesserung dieses Wertes an. ➔ GRI-Index: 403-10

Arbeitssicherheit und Ergonomie an den Standorten

Zum Gesundheitsschutz gehören für die BMW Group seit jeher präventive Maßnahmen wie sichere und ergonomisch günstige Arbeitsplätze. Das Recht auf Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz ist zudem ein zentraler Bestandteil des [BMW Group Kodex zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen](#). Darin verpflichten wir uns, weltweit die geltenden Arbeitsschutzgesetze einzuhalten. Darüber hinaus arbeitet die BMW Group fortlaufend an einheitlichen, standortübergreifenden Standards. Sie sollen sicherstellen, dass überall die gleichen Vorgaben zum Schutz von Mitarbeitenden gelten.

📌 99,72 % der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in BMW Group Werken arbeiten an einem Standort, der nach einem internationalen Arbeitsschutzmanagementsystem nach ISO 45001 oder OHRIS zertifiziert ist. 📌

Zertifiziertes Arbeitsschutzmanagement

Das weltweit abgestimmte Handeln im Arbeitsschutz basiert in der BMW Group auf der internationalen Zusammenarbeit sowie auf dem in allen Werken vorhandenen Arbeitsschutzmanagementsystem, das in 28 von 31 Werken nach ISO 45001 oder OHRIS² zertifiziert ist. Insgesamt 70.459 (2020: 69.092), also 99,72 % (2020: 99,70 %) der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie 14.773 bzw. 99,98 % der in BMW Group Werken beschäftigten Zeitarbeitskräfte³ arbeiten somit an einem Standort, der über ein internationales Arbeitsschutzmanagementsystem verfügt. Die BMW Group verfolgt weltweit das Ziel, bis 2025 jedes ihrer Werke nach einem dieser internationalen Standards zu zertifizieren. Ausstehend sind lediglich das Werk in Manaus (Brasilien), das Partnerwerk in Kaliningrad (Russland) sowie die Auftragsfertigung in Born (Niederlande). An nahezu allen Standorten arbeiten Vertretungen von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite an der Weiterentwicklung der Gesundheits- und Sicherheitsstandards der BMW Group.

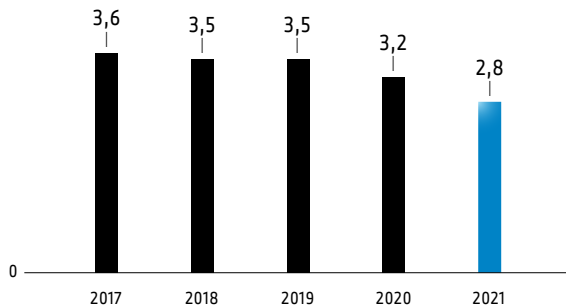
➔ GRI-Index: 403-1, 403-4 📌

¹ BMW AG; Anzahl Stunden Abwesenheit durch bezahlte Krankheitszeit, geteilt durch die vertraglich geregelten Sollarbeitsstunden; bis 2018 wurde auch Abwesenheit durch unbezahlte Krankheitszeit berücksichtigt. Werte bis 2018 sind nicht vergleichbar.

² Occupational Health- and Risk-Managementsystem

³ Die quantitative Abdeckung der Zeitarbeitskräfte kann dank Anpassungen in der Datenerhebung für das Berichtsjahr erstmals berichtet werden.

UNFALLHÄUFIGKEITSRATE¹



Unfallhäufigkeit

Die Maßnahmen der BMW Group zeigen auch bei der Unfallprävention positive Wirkung. So konnte die Unfallhäufigkeitsrate mit 2,8 Unfällen je 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden erfreulicherweise erneut gesenkt werden (2020: 3,2). Im Berichtsjahr kam es zu keinem Unfall mit Todesfolge (2020: ein Unfall mit Todesfolge). [➤ Weitere GRI-Informationen.](#) Die BMW Group verfolgt das Ziel, dass ihre Arbeitsschutzstandards unternehmensweit gelten. Ein erfolgreiches Beispiel hierfür sind die Werke unseres Joint Ventures BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang in China, die eine sehr niedrige Unfallhäufigkeitsrate aufweisen.

[➤ GRI-Index: 403-9](#)

Risiken erkennen und vermeiden

Um arbeitsbedingte Risiken in der Produktion und an Büroarbeitsplätzen zu erkennen, führt die BMW Group umfangreiche Gefährdungs- und Belastungsanalysen durch. Mit der

weiterentwickelten Pilotierung einer voll automatisierten Ergonomiebewertung durch das sogenannte Digital Workplace Stress Management geht die BMW Group über die gesetzlichen Anforderungen hinaus und setzt Maßstäbe in der Automobilbranche. Das Portfolio der Gefährdungsbeurteilungen wurde aufgrund des vermehrten Arbeitens am heimischen Arbeitsplatz um eine Mobilarbeitsplatzanalyse erweitert.

Die BMW Group evaluiert auf der Basis von Managementsystemen regelmäßig alle im Unternehmen eingesetzten Methoden und Instrumente. Die Ergebnisse der Evaluationen dienen dazu, interne Normvorgaben zu verbessern. Dabei wird im Rahmen der Mitbestimmung der Betriebsrat sowie bei Bedarf die Schwerbehindertenvertretung und das Personalmanagement mit einbezogen.

Die Qualität ihrer Verfahren sichert die BMW Group durch jährliche interne Audits, Prüfungen und Zertifizierungen der Standorte erfolgen durch externe Dienstleister. Auch im Jahr 2021 wurde jedes erforderliche Audit erfolgreich durchgeführt. Im Ergebnis konnten beispielsweise identifizierte Defekte bei Maschinen und Anlagen behoben werden.

[➤ GRI-Index: 403-2](#)

Beschäftigte regelmäßig schulen

Eine wichtige Voraussetzung, um Arbeitssicherheit und Gesundheit an allen Standorten zu gewährleisten, sind regelmäßige Schulungen und Trainings der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Qualifizierungsmaßnahmen zum Arbeitsschutz liegen in der Verantwortung des Kompetenzzentrums Qualifizierung, das sich aus den Fachstellen Arbeitssicherheit, Ergonomie, Umweltschutz und dem Gesundheitsmanagement zusammensetzt. Das Seminarangebot wird in Zusammenarbeit mit der zuständigen Sicherheitsfachkraft, den Betriebsärzten und der BMW Group Academy erstellt. Bei kurzfristigem Bedarf können Fachstellen ergänzend auch eigene Maßnahmen entwickeln und anbieten.

Die BMW Group verpflichtet ihre Zulieferer, international anerkannte Anforderungen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz einzuhalten. [➤](#)

Arbeitssicherheit entlang der Wertschöpfungskette

Es ist der BMW Group ein wichtiges Anliegen, dass auch externe Partner und deren Mitarbeitende an unseren Standorten ein sicheres Arbeitsumfeld vorfinden und die Sicherheitsvorkehrungen nutzen. Die Zusammenarbeit mit Vertragspartnern ist zu diesem Zweck in einer eigenen Auftragnehmererklärung geregelt. Auf dieser Basis werden potenzielle Gefährdungen ermittelt und gezielt entsprechende Schutzmaßnahmen ergriffen. Auf Großbaustellen der BMW Group erhalten alle Mitarbeitenden von Partnerunternehmen Sicherheitseinweisungen durch Expertinnen und Experten der BMW Group. Bei kleineren Aufträgen übernimmt der Auftragnehmer diese Aufgabe in Eigenverantwortung. Die auftraggebende Fachabteilung überwacht die Einhaltung der Arbeitsschutzvorgaben und wird bei Bedarf von der jeweiligen Fachstelle für Arbeitssicherheit unterstützt.

Um auch in den vorgelagerten Wertschöpfungsstufen die Arbeitssicherheit zu verbessern, verpflichtet die BMW Group ihre Zulieferer über die Einkaufsbedingungen zur Einhaltung der international anerkannten Anforderungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. [➤ GRI-Index: 403-7 ¹](#)

2,8 Unfälle je 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden [➤](#)

¹ Zahl der Betriebsunfälle mit mind. 1 Ausfalltag je 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden

² Gemäß ISO 45001 und aus der International Labour Organization (ILO) oder dem United Nations Global Compact (UNGC) abgeleiteten Managementsystemen.

VIelfALT

Die BMW Group sieht Vielfalt als Stärke. Eine vielfältige Belegschaft bringt verschiedene Sichtweisen, Erfahrungen und Kompetenzen in die tägliche Arbeit ein – und stärkt damit unsere Innovationskraft und unsere Wettbewerbsfähigkeit als Unternehmen. Aus diesem Grund fördern wir ein Arbeitsumfeld, das unterschiedliche Perspektiven aktiv einbezieht. Die Grundlage unseres ganzheitlichen Engagements bildet unser unternehmensweites Diversitätskonzept. Damit unterstützen wir ein Miteinander, das von Wertschätzung, gegenseitigem Verständnis sowie von Offenheit und Fairness geprägt ist.

Vielfalt unternehmensweit verankern

Die BMW Group legt großen Wert auf ein wertschätzendes, vorurteilsfreies und inklusives Arbeitsumfeld für alle Beschäftigten. Zentrale Grundsätze wie der Schutz vor Diskriminierung, die Gleichbehandlung aller Mitarbeitenden oder die Wertschätzung im täglichen Umgang sind fest im

Die BMW Group sieht Vielfalt als Stärke. Eine vielfältige Belegschaft bringt verschiedene Sichtweisen, Erfahrungen und Kompetenzen in die tägliche Arbeit ein – und stärkt damit Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit der BMW Group. 1]

BMW Group Verhaltenskodex sowie im BMW Group Kodex zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen verankert. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können sich bei entsprechenden Anliegen an ihre Führungskräfte, die zuständigen Fachstellen, die Personalabteilung oder den Betriebsrat wenden. Über die BMW Group SpeakUP Line, eine in über 30 Sprachen verfügbare telefonische Anlaufstelle, haben die Beschäftigten weltweit die Möglichkeit, Hinweise auf eventuelle Verstöße auch anonym und vertraulich abzugeben (Hinweisgebersysteme zur Aufdeckung möglicher Rechtsverstöße und Compliance-Kontrollen). GRI-Index: 406-1

Mit Trainings, Vorträgen und Dialogformaten sensibilisieren wir Beschäftigte und Führungskräfte für den positiven Beitrag, den Diversität im Unternehmen leisten kann. Zudem fördert die BMW Group Vielfalt und Chancengleichheit beim Recruiting und in der Personalentwicklung.

Auch für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat entwickelt die BMW Group Konzepte zur Förderung der Vielfalt. Über die festgelegten Diversitätskriterien und deren Umsetzung unterrichtet die Erklärung zur Unternehmensführung. GRI-Index: Vielfalt und Chancengleichheit

Unternehmensweite Initiativen

Die BMW Group schärft das Bewusstsein für Vielfalt im Unternehmen. Dazu organisieren wir beispielsweise jährlich eine Woche der Vielfalt. In 170 Aktivitäten motivierten wir im Berichtsjahr unsere Mitarbeitenden weltweit dazu, sich mit dem Thema auseinanderzusetzen. Gleichzeitig startete die internationale Kommunikationskampagne Driven By Diversity. Die interne Kampagne soll die vielfältigen Identitäten, Denkweisen und Erfahrungen unserer Mitarbeitenden sichtbar machen und Diversität in der Unternehmenskultur der BMW Group sowie im Selbstverständnis der Beschäftigten weiter verankern.

Mitarbeiterengagement

Initiativen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern tragen entscheidend dazu bei, dass Diversität aktiv gelebt wird. Beispielsweise beteiligten sich an der deutschlandweiten Diversity Challenge der Charta der Vielfalt im Berichtsjahr zwei Teams aus jungen Nachwuchskräften. Eines davon wurde für die Entwicklung einer Diversity-App mit dem ersten Platz ausgezeichnet.

Viele weitere Mitarbeitende engagieren sich in internen Netzwerken. Dazu gehören Frauennetzwerke an zahlreichen Standorten oder die Gruppe BMW Group PRIDE, die sich länderübergreifend für die Interessen der LGBT+*-Gemeinschaft einsetzt. Sexuelle Orientierung und Identität. Aus dem Dialog mit den internen Netzwerken gewinnt die BMW Group wichtige Impulse, ihr Engagement beim Thema Vielfalt gezielt weiterzuentwickeln.

Diversität fördern

Mit ihrem Diversitätskonzept hat die BMW Group das Thema ganzheitlich im Blick. Der Schwerpunkt unserer Maßnahmen liegt auf den fünf Dimensionen kultureller Hintergrund, Alter und Erfahrung, sexuelle Orientierung und Identität, körperliche und geistige Fähigkeiten sowie Geschlecht. Die Fachbereiche Personalpolitik und -strategie sowie das operative Personalwesen steuern gemeinsam mit den disziplinarischen Führungskräften die Umsetzung der Maßnahmen. 1]

* Abkürzung für alle sexuellen Orientierungen und Identitätsformen

MITARBEITENDE DER BMW AG NACH ALTERSGRUPPEN, NACH FUNKTIONSBEREICH UND GESCHLECHT

in %	< 30 Jahre	30–50 Jahre	> 50 Jahre
2019 gesamt	11,6	59,2	29,2
2020 gesamt	10,4	59,9	29,7
2021 gesamt	9,8	59,9	30,3
direkt ¹	13,3	53,6	33,1
indirekt ²	7,8	63,6	28,6
männlich	8,8	59,2	31,9
weiblich	15,2	63,4	21,4

]]

Kultureller Hintergrund

Bei der BMW Group arbeiten Menschen aus über 110 Nationen erfolgreich zusammen ([↗ Weitere GRI-Informationen](#)). Ein breites Spektrum an Personalentwicklungs-, Qualifizierungs- und Weiterbildungsangeboten zielt darauf, die interkulturelle Verständigung zu fördern. So richtet die BMW Group beispielsweise das Global Leader Development Programme bewusst auf internationale Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus. Wie im Vorjahr nahmen daran Neubeschäftigte aus acht Ländern teil. Darüber hinaus setzt sich die BMW Group unter anderem im Rahmen verschiedener Dialogformate für ein Arbeitsumfeld ohne Vorurteile und ein respektvolles Miteinander ein.

Bei der BMW Group arbeiten Menschen aus über 110 Nationen erfolgreich zusammen.]

Alter und Erfahrung

Die BMW Group begreift den demografischen Wandel als Herausforderung und Chance zugleich. Seit 2019 können Beschäftigte im Ruhestand ihr Wissen und ihre Erfahrung im Rahmen des Senior-Experten-Programms an jüngere Kolleginnen und Kollegen weitergeben. Im Reverse-Mentoring-Programm dagegen profitieren ältere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von neuen Kenntnissen der jüngeren Generation. Unsere Führungskräfte qualifizieren wir dazu, Chancen altersgemischter Teams zu erkennen und zu nutzen.

↗ GRI-Index: 404-2

Körperliche und geistige Fähigkeiten

Es gehört zum Selbstverständnis der BMW Group, Mitarbeitenden mit körperlichen oder geistigen Einschränkungen ein inklusives und barrierefreies Arbeitsumfeld zu bieten. Dies beginnt mit der Bereitstellung von Ausbildungsplätzen für schwerbehinderte Jugendliche und setzt sich mit der bedarfsgerechten Gestaltung von Arbeitsplätzen fort. Mit dem Beitritt zur internationalen Initiative [↗ The Valuable 500](#) im Berichtsjahr bekräftigen wir diesen Anspruch. Darüber hinaus vergab die BMW AG in Deutschland im Berichtsjahr erneut

Aufträge an Werkstätten für Menschen mit Behinderung, die sich auf rund 24,2 Mio. € summierten (2020: rund 25,0 Mio. €).⁴

Sexuelle Orientierung und Identität

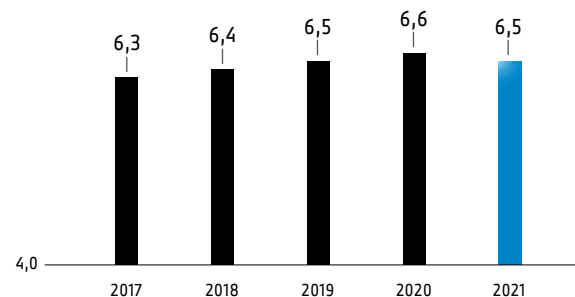
Sexuelle Orientierung und Identität ist als Fokusdimension fester Bestandteil gelebter Vielfalt in der BMW Group. Eine offene, vorurteilsfreie und respektvolle Arbeitsumgebung ist die Voraussetzung dafür, dass LGBT+-Mitarbeitende ihr Potenzial ungehindert einbringen können. Daher sensibilisiert die BMW Group Mitarbeitende und Führungskräfte für die Belange von LGBT+ zum Beispiel mit Informationsveranstaltungen oder Dialogformaten. Bei der Umsetzung unserer Maßnahmen werden wir durch das interne Netzwerk BMW Group PRIDE unterstützt. Auch nach außen setzen wir ein deutliches Zeichen: So sind wir 2021 dem PROUT EMPLOYER-Netzwerk der [↗ Prout at Work Foundation](#) beigetreten und haben die UN Standards of Conduct for Business for tackling discrimination against LGBTI People unterzeichnet.

Geschlecht

Die im Jahr 2020 definierten Maßnahmen zur Frauenförderung setzte die BMW Group im Berichtsjahr konsequent um. Ein Schwerpunkt lag dabei auf den Nachwuchs- und Führungskräfteprogrammen ([↗ Frauenanteil erhöhen](#)). Beim Führungskräfteprogramm Inspired Lead wird beispielsweise sowohl bei der Auswahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer als auch den Lerninhalten Geschlechtervielfalt berücksichtigt. Auch die Möglichkeit, Führungsfunktionen im Tandem zu besetzen (Joint Leadership), wurde im ersten Jahr nach Einführung des Programms von den Beschäftigten gut angenommen.]

SCHWERBEHINDERTENQUOTE DER BMW AG³

in %



]]

¹ taktgebundene bzw. Produktionsmitarbeitende

² alle Mitarbeitenden ohne Taktbindung

³ Die Quote der beschäftigten schwerbehinderten Mitarbeitenden bezieht sich auf die gesetzlichen Anforderungen gemäß dem deutschen Sozialgesetzbuch (SGB IX).

⁴ In die Betrachtung für 2021 sind alle bis zum 31.12.2021 leistungsbestätigten und abgerechneten Aufträge einbezogen.

Unsere Maßnahmen zur Frauenförderung wurden im Jahr 2021 durch den Frauen-Karriere-Index extern bewertet. Dabei wurden die Wirksamkeit unserer Maßnahmen und die positive Entwicklung in der Förderung von Frauen bestätigt.

Regelmäßig vergleicht die BMW AG das monatliche Entgelt sowie die variable Vergütung der im Unternehmen beschäftigten Frauen und Männer. Dabei werden auch der jeweilige Beschäftigungsgrad und die Funktionsebene berücksichtigt. Ziel der Prüfung ist es, sicherzustellen, dass die Vergütungsstrukturen zu einer fairen Bezahlung führen. Im Berichtsjahr ergaben sich innerhalb der BMW AG keine wesentlichen Abweichungen des Gesamtvergütungspakets zwischen den Geschlechtern. [↗ GRI-Index: 405-2.1](#)

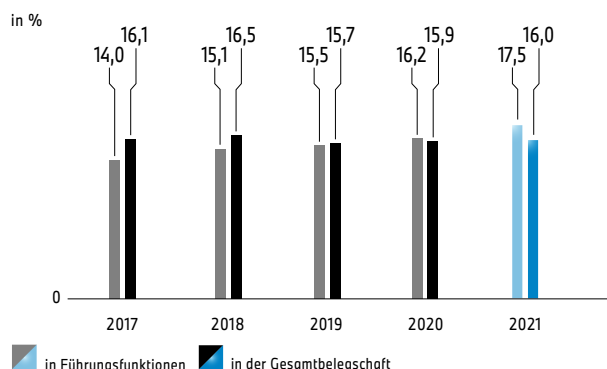
Frauenanteil erhöhen

Die BMW Group arbeitet fortlaufend daran, den weiblichen Anteil in der Gesamtbelegschaft sowie speziell in Führungspositionen zu erhöhen. Dies ist insofern herausfordernd, als besonders im technischen Bereich weiterhin mehr männliche Fachkräfte ausgebildet werden und somit am Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen.

Die BMW Group hat sich für alle Ebenen des Unternehmens Ziele beim Frauenanteil gesetzt. Unsere Zielsetzungen für Frauen in Führungspositionen bis zum Jahr 2025 haben wir

**18,8 % Frauenanteil in
Führungspositionen in der
BMW Group**

FRAUENANTEIL IN FÜHRUNGSPOSITIONEN UND IN DER GESAMTBELEGESCHAFT IN DER BMW AG²

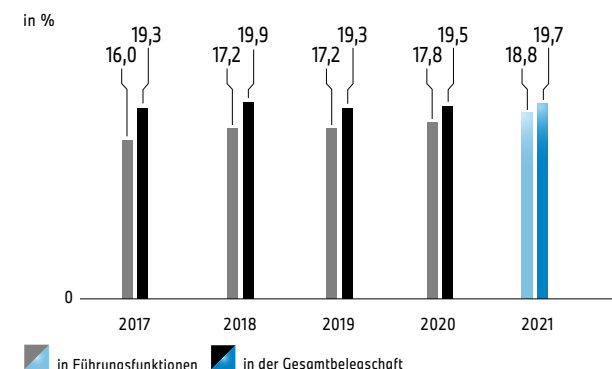


nachgeschärft. Für die BMW Group streben wir einen Anteil von 22 % an, für die BMW AG einen Anteil von 20 %. In der Gesamtbelegschaft der BMW Group wollen wir den Frauenanteil bis zum Jahr 2025 auf 20 bis 22 % erhöhen, in der BMW AG liegt der Zielkorridor bei 17 bis 19 %.

Der Frauenanteil in Führungspositionen¹ in der BMW Group steigt seit vielen Jahren kontinuierlich. Weltweit lag der Anteil weiblicher Führungskräfte in der BMW Group zum Ende des Berichtsjahres 2021 bei 18,8 % (2020: 17,8 %). In der BMW AG hat sich die Zahl der Frauen in Führungspositionen von 2011 bis heute mehr als verdoppelt. Prozentual lag der Anteil weiblicher Führungskräfte in der BMW AG zum Ende des Jahres 2021 bei 17,5 % (2020: 16,2 %).

Der Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft der BMW Group erreichte im Berichtszeitraum 19,7 % (2020: 19,5 %). In der BMW AG lag der Frauenanteil an der Gesamtbelegschaft bei 16,0 % (2020: 15,9 %). [↗ Weitere GRI-Informationen](#)

FRAUENANTEIL IN FÜHRUNGSPOSITIONEN UND IN DER GESAMTBELEGESCHAFT IN DER BMW GROUP²



Die BMW Group achtet auch in den Nachwuchsprogrammen auf einen hohen Frauenanteil. So soll sichergestellt werden, dass der Anteil von Frauen in der Gesamtbelegschaft und in Führungspositionen auch in Zukunft steigt. Im Trainee-programm (Global Leader Development Programme) erhöhte sich 2021 der Anteil von Frauen auf rund 47 % (2020: 42 %). In den studentischen Förderprogrammen (Fastlane, Speed-Up) sank die Quote leicht auf rund 32 % (2020: 33 %). [↗](#)

¹ Zur Definition des Begriffs Führungspositionen siehe [↗ Glossar](#).

² Zur Definition des neuen Mitarbeiterbegriffs siehe [↗ Glossar](#).

GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

Als Unternehmen mit einer multinationalen Belegschaft und Standorten auf sechs Kontinenten sind wir Teil der Gesellschaft. Aus diesem Grund reicht unsere ökologische, ökonomische und soziale Verantwortung auch über unser Kerngeschäft hinaus. An allen internationalen Standorten setzen wir die Schwerpunkte unserer Arbeit auf bessere Lebensverhältnisse und Bildungschancen sowie interkulturelle Verständigung. Durch unser vielfältiges Engagement tragen wir auch zur Erreichung der nachhaltigen Entwicklungsziele der UN bei.

KULTURELLE BRÜCKEN BAUEN

Als weltweit agierendes Unternehmen mit einer vielfältigen Belegschaft haben wir großes Interesse an der guten Verständigung zwischen Kulturen, Nationen und Religionen. Zusammen mit der [United Nations Alliance of Civilisations](#) (UNAOC) vergeben wir seit dem Jahr 2011 regelmäßig den [Intercultural Innovation Award](#). Der Preis wird für Projekte verliehen, die konstruktive Lösungen für interkulturelle Spannungen und Konflikte suchen.

Die BMW Group verfolgt das Ziel, mit den ausgezeichneten Projekten bis zum Jahr 2025 insgesamt 6 Mio. Menschen zu erreichen. Zum Ende des Jahres 2021 wurden durch die prämierten Projekte bereits rund 5,7 Mio. Menschen unterstützt (2020: 5,1 Mio. Menschen).¹ Die BMW Group sieht sich somit auf einem guten Weg, das selbst gesteckte Ziel sogar zu übertreffen.^{1]}

Unser Anspruch

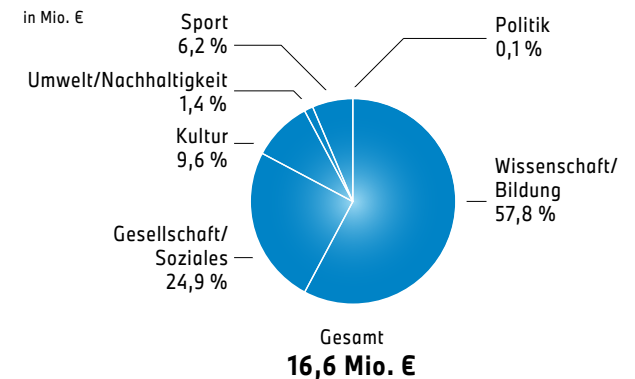
Die BMW Group hat den Anspruch, mit ihrem gesellschaftlichen Engagement konkrete Bedürfnisse abzudecken und langfristige Wirkung zu erzielen. In den Mittelpunkt stellen wir Projekte, die wir mit unseren Kompetenzen gezielt unterstützen können. Darüber hinaus leisten wir im Krisenfall schnell und unbürokratisch Hilfe. So stellte die BMW Group im Berichtsjahr 1,5 Mio. € für Rettungsdienste zur Bewältigung der Hochwasserkatastrophe in Deutschland bereit.²

Die Gesamtausgaben der BMW Group für ihr gesellschaftliches Engagement lagen im Jahr 2021 insgesamt bei 34,6 Mio. € (2020: 33,6 Mio. €). Dazu zählen unter anderem soziale Projekte, Kommunikationsaktivitäten, Sponsoring von kulturellen und sportlichen Veranstaltungen sowie Spenden unterschiedlicher Art.

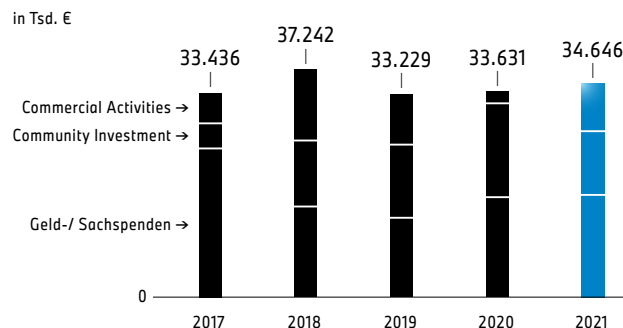
Mit Bildungsprojekten Lebensperspektiven verbessern

An ihren Standorten entwickelt die BMW Group Bildungsprojekte mit dem Ziel, Jugendlichen den Schritt in den Arbeitsmarkt zu erleichtern und ihnen auf diesem Weg bessere Lebensperspektiven zu eröffnen. Mit eigenen Förderprogrammen von der Grundschulausbildung bis zur höheren

SPENDENAUSGABEN WELTWEIT⁴



GESAMTAUSGABEN FÜR GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT NACH ENGAGEMENTTYPEN³



Schulbildung leistet das Unternehmen einen langfristigen Beitrag für mehr Chancengleichheit. Bei ihrem Förderansatz geht die BMW Group von den spezifischen Bedürfnissen und Anforderungen am jeweiligen Standort aus. Im Berichtsjahr unterstützte die BMW Group verschiedene Bildungsprojekte – beispielsweise in China, Indien, Südkorea, Russland und den USA. [Gesellschaftliches Engagement der BMW Group 1\]](#)

¹ Die Anzahl der durch die Projekte unterstützten Menschen wird jeweils zum Jahresende von den Preisträgern angegeben. Sie ergibt sich aus der Zusammenführung von Medien- und Quellenangaben. Gezählt werden die Personen, die direkt von den Projekten profitieren.

² Hiervon wurden im Jahr 2021 rund 900.000 € abgerufen.

³ Das gesellschaftliche Engagement der BMW Group gliedert sich in drei Hauptbereiche: Unsere Spenden umfassen Geld- bzw. Sachzuwendungen, unser Community Investment beinhaltet unsere Aufwendungen für eigene Projektinitiativen und Partnerschaften sowie das Corporate Volunteering, und unsere Commercial Activities umfassen das Sponsoring von Aktivitäten und Veranstaltungen zur Kultur- und Sportförderung und Nachhaltigkeit. Ein Teil der Commercial Activities bezieht sich auf das Cause Related Marketing.

⁴ in Form von Geld- und Sachzuwendungen

🔗 Mitarbeiterengagement stärken

Zahlreiche Beschäftigte der BMW Group engagieren sich weltweit auf unterschiedliche Weise für soziale und ökologische Belange. Dazu gehört vor allem die Unterstützung von Bildungsprojekten und Aktionen zum Wohl der Gemeinden an unseren Standorten. Um ihren Beschäftigten einen niederschweligen Einstieg in das gesellschaftliche Engagement zu bieten, hat die BMW Group im Berichtsjahr eine sogenannte Social Week mit Vortragsreihen und Schnupperveranstaltungen ins Leben gerufen. Darüber hinaus wurde mit dem Social Marketplace eine digitale Plattform geschaffen, auf der sich Beschäftigte zu gemeinnützigen Projekten informieren und sich mit Gleichgesinnten austauschen können. Auch umweltbezogene Initiativen – wie das Sammeln von Plastikabfällen, das Pflanzen von Bäumen oder der Anbau von Gemüse – sind fester Bestandteil wiederkehrender Mitarbeiteraktionen.

Auszeichnung für gemeinnütziges Engagement

Die BMW Group bezieht ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aktiv in ihr gesellschaftliches Engagement ein. Besonders verdienstvolle Einsätze werden seit zehn Jahren mit dem BMW Group Award für gesellschaftliches Engagement¹ gewürdigt. Im Jahr 2021 zeichnete die BMW Group vier Beschäftigte für ihr gemeinnütziges Engagement aus, einen davon mit einem von der Doppelfeld-Stiftung gesponserten Sonderpreis. Die BMW Group Awards für gesellschaftliches Engagement sind mit jeweils 10.000 € dotiert und kommen unmittelbar den jeweiligen Hilfsprojekten zugute.

🔗 Mit dem BMW Group Award zeichnen wir besonders verdienstvolles Engagement unserer Beschäftigten aus. ^{1]}

Förderung von Innovationen

Junge Talente in der BMW Group ermuntern wir, ihr Know-how zu nutzen und mit eigenen Projekten dazu beizutragen, die sozialen und ökologischen Herausforderungen unserer Zeit zu lösen. Im Accelerator-Programm Innovation for Impact fördern wir junge Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die durch innovative Technologien einen Beitrag dazu leisten.

Inspiring Responsible Leadership – die BMW Foundation Herbert Quandt

Die [BMW Foundation Herbert Quandt](#)² ist eine unabhängige Unternehmensstiftung, die als wichtiger Partner mit ihren Aktivitäten zur gesellschaftlichen Verantwortung der BMW Group beiträgt. Gleichzeitig regt sie Führungspersönlichkeiten weltweit an, ihre gesellschaftliche Verantwortung wahrzunehmen und sich für eine friedliche, gerechte und nachhaltige Zukunft einzusetzen. Mit ihren Aktivitäten unterstützt die Stiftung die nachhaltigen Entwicklungsziele der UN. Diese Ziele stehen auch bei den Förderungen, Kooperationen und Investitionen der Stiftung im Vordergrund. Bei jeder Investitionsentscheidung wird die gesellschaftliche und nachhaltige Wirkung berücksichtigt. Detaillierte Informationen dazu finden sich im aktuellen [Impact Investing Report](#). Zentrale Aktivitäten im Berichtsjahr waren unter anderem das [Accelerator-Programm RESPOND](#), die [Equity, Diversity, and Belonging Week](#) und ein Responsible Leaders Lab zum Thema [Reshaping Mobility to Serve Citizens' Needs](#). ^{1]}

GLOBALER SCHULTERSCHLUSS FÜR NACHWUCHSKRÄFTE

🔗 Globalen Herausforderungen gemeinschaftlich begegnen und beständige, weltweite Verbindungen schaffen – die Leitidee des Netzwerks [One Young World](#) bringt Nachwuchskräfte aus der ganzen Welt zusammen, die sich gesellschaftlich und sozial engagieren. Seit dem Jahr 2016 entsendet die BMW Group eine eigene Delegation zum One Young World Summit. Im Jahr 2021 haben rund 60 junge Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group teilgenommen. ^{1]}

🔗 Mit unserem Accelerator-Programm fördern wir Beschäftigte, die durch innovative Technologien einen sozialen oder ökologischen Beitrag leisten. ^{1]}

¹ Bezeichnung bis 2020: BMW Group Award für Soziales Engagement

² Die BMW Foundation Herbert Quandt ist eine Unternehmensstiftung der BMW AG. Mit den Erträgen ihres Stiftungsvermögens sowie den regelmäßigen finanziellen Zuwendungen der Stifterin setzt die Stiftung ihr Programm um. Die unabhängige Stiftung wird durch ein Kuratorium beraten, in dem per Satzung unter anderem der Aufsichtsratsvorsitzende sowie je ein Mitglied des Aufsichtsrats und des Vorstands der BMW AG vertreten sind.

FINANZIELLE LEISTUNG

91	Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen
95	Gesamtaussage zum Geschäftsjahr
96	Vergleich Prognose mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung
98	Ertragslage Konzern
101	Finanzlage Konzern
103	Refinanzierung
105	Vermögenslage Konzern
107	Wertschöpfungsrechnung
109	Geschäftsverlauf
117	Erläuterungen zur BMW AG

AUF EINEN BLICK

16.060 Mio. €

Konzernergebnis vor Steuern (+ 207,5 % zum Vorjahr)

[➔ Direkt zum Abschnitt](#)

9.870 Mio. €

Ergebnis vor Finanzergebnis Segment Automobile (+ 356,5 % zum Vorjahr)

[➔ Direkt zum Abschnitt](#)

3.753 Mio. €

Ergebnis vor Steuern Segment Finanzdienstleistungen (+ 117,6 % zum Vorjahr)

[➔ Direkt zum Abschnitt](#)

FINANZIELLE LEISTUNG

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHENBEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN

Nach dem pandemiebedingten Einbruch der Weltwirtschaft im Vorjahr nahm die Konjunktur im Berichtsjahr 2021 wieder Fahrt auf. Nach Berechnungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) legte das globale Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2021 um 5,9 % gegenüber dem Vorjahr zu. In allen drei großen Regionen – Europa, den USA und China – war eine Erholung der Wirtschaft zu beobachten.

Die Corona-Krise traf die Länder der Eurozone härter als andere große Regionen. Dafür war die anschließende Erholung in den am stärksten betroffenen Ländern Europas ausgeprägter. Insgesamt wuchs die Wirtschaft der Euroländer um 5,1 % im Vergleich zum Vorjahr. In Deutschland fiel dabei das Konjunkturplus im Berichtsjahr mit 2,7 % geringer aus als in anderen europäischen Ländern. Grund dafür waren vor allem Lieferengpässe unter anderem bei Halbleiter-Bauteilen. Frankreich (+ 6,7 %), Italien (+ 6,3 %) und Spanien (+ 5,0 %) konnten 2021 hingegen deutlich wachsen. Dies ist vor allem auf die Impffortschritte, die Lockerung der Pandemiemaßnahmen und die Nachholeffekte nach dem konjunkturellen Einbruch zurückzuführen.

Im UK konnte sich die Wirtschaft 2021 trotz des EU-Austritts und der Lieferengpässe nach dem besonders starken Einbruch im Vorjahr erholen. Das BIP ist um 7,0 % gewachsen.

In den USA legte die Wirtschaft im Berichtszeitraum um 5,7 % zu. Auch der Arbeitsmarkt hat sich 2021 erholt. Die Beschäftigung in den USA konnte das Vorkrisenniveau noch nicht wieder erreichen, in einigen Branchen herrscht aber bereits Arbeitskräftemangel.

In China lag das Wachstum 2021 bei 8,1 % und damit deutlich über dem Vorjahr. Insbesondere der Außenhandel konnte wieder deutlich zulegen. Allerdings ließ die Dynamik aufgrund eines schwächeren privaten Konsums zum Jahresende etwas nach.

Nach dem deutlichen Rückgang der Wirtschaftsleistung in Japan 2020 erholte sich die Konjunktur in der ersten Jahreshälfte 2021 leicht. Trotz umfangreicher Konjunkturpakete schrumpfte die Wirtschaft ab der zweiten Jahreshälfte aber wieder. Im Gesamtjahr lag das Wachstum bei 1,8 %.

Devisenmärkte und internationales Zinsumfeld

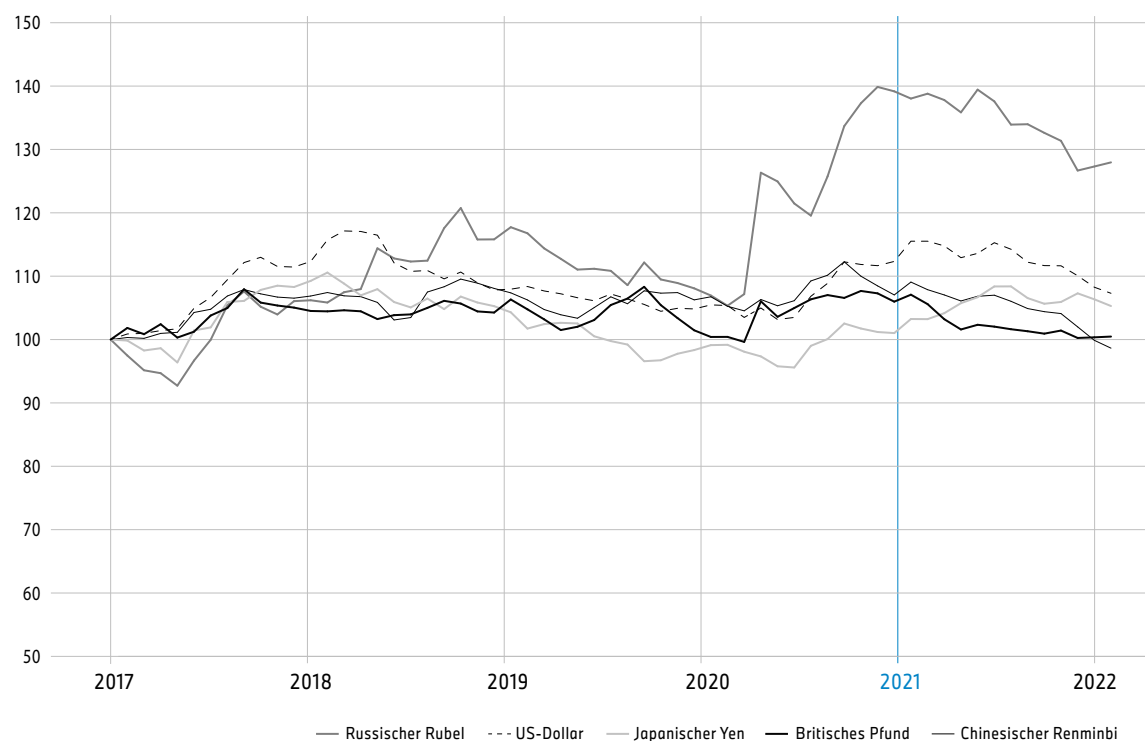
Engpässe bei den Lieferketten, Kapazitätsengpässe und höhere Energiepreise führten zu einem Anstieg der Inflation in den großen Volkswirtschaften. Einige Notenbanken kündigten zum Ende des Jahres eine Änderung der bisher sehr expansiven Geldpolitik an.

Die Schwankungsbreite des US-Dollar gegenüber dem Euro fiel 2021 wieder etwas geringer aus als noch im Vorjahr. Die US-Währung pendelte zwischen 1,23 und 1,12 US-Dollar je Euro und schwächte sich auf Jahressicht mit einem Durchschnittskurs von 1,18 US-Dollar je Euro etwas ab. Sowohl die Europäische Zentralbank (EZB) als auch die amerikanische Notenbank (Fed) ließen den Leitzins unverändert, kündigten aber zum Jahresende einen Abbau der Anleihenkäufe an.

Das britische Pfund bleibt auch nach dem Brexit auf dem schwächeren Niveau, auf das es nach dem Referendum 2016 gefallen war. Im Durchschnitt lag das Pfund im Jahr 2021 bei 0,86 je Euro und notierte damit etwas stärker als in den vorangegangenen Jahren. Als Reaktion auf die hohe Inflation hat die englische Notenbank (BoE) im Dezember 2021 den Leitzins um 15 Basispunkte auf 25 Basispunkte angehoben.

WECHSELKURSE IM VERGLEICH ZUM EURO

Index: Dezember 2016 = 100



Quelle: Reuters

In China führten die schnelle Erholung der heimischen Wirtschaft und der starke Anstieg der Exporte 2021 zu einer kontinuierlichen Aufwertung des chinesischen Renminbi. Im Jahresmittel notierte die chinesische Währung gegenüber dem Euro bei 7,63 Renminbi. Ende des Jahres begann die chinesische Zentralbank zur Stützung der Konjunktur gegen den internationalen Trend mit einer Lockerung ihrer Geldpolitik, indem sie den Mindestreservesatz für die meisten Banken um 50 Basispunkte senkte.

Das durchschnittliche Wechselkursniveau für den japanischen Yen lag im Berichtszeitraum bei 130 Yen je Euro.

Wie bereits im Vorjahr notierten im Berichtszeitraum auch die Währungen der großen Schwellenländer aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie schwächer. Während die indische Rupie gegenüber dem Euro im Durchschnitt um rund 3 % an Wert einbüßte, wertete der russische Rubel um 5 % und der brasilianische Real im Jahresdurchschnitt sogar um 8 % im Vergleich zum Euro ab.

Energie- und Rohstoffpreise

Das Jahr 2021 war von einer ausgeprägten Rohstoffknappheit gekennzeichnet. Bei fast allen Rohstoffen lag die Nachfrage höher als das Angebot. Die Preise für Stahl und Aluminium haben sich im Jahresdurchschnitt gegenüber dem Vorjahr in etwa verdoppelt, sind gegen Jahresende aber wieder leicht gesunken.

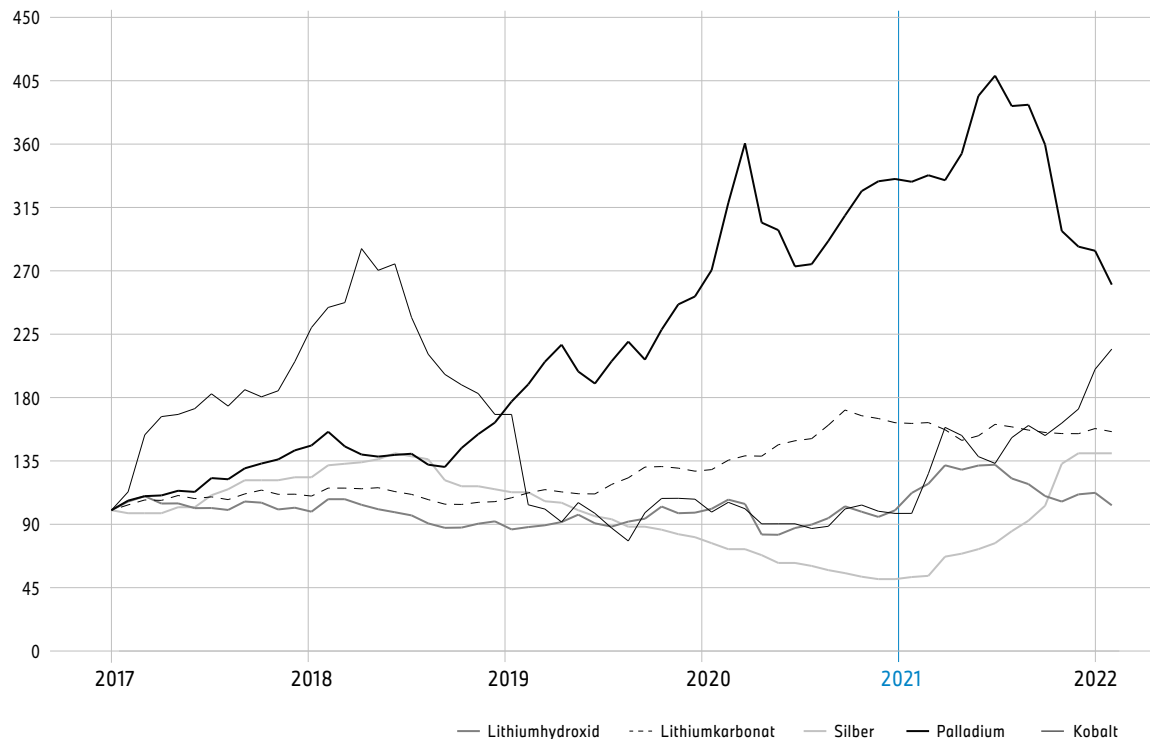
Eine ähnliche Entwicklung zeigten auch die Preise für Edelmetalle. Während bis zur Mitte des Jahres 2021 eine deutliche Verteuerung im Vergleich zum Vorjahr zu beobachten

war, sind die Preise unter anderem für Rhodium und Palladium in der zweiten Jahreshälfte wieder gesunken. Hier wirkte auch die geringere Nachfrage der Automobilindustrie preisdämpfend.

Bei den Batterierohstoffen haben sich die Preise vor allem wegen der steigenden Nachfrage nach Batterien für Elektrofahrzeuge deutlich erhöht. So lagen die Notierungen für Kobalt im Vergleich zum Vorjahrestief fast doppelt so hoch. Die Preise für Lithium haben sich im Jahresdurchschnitt ebenfalls nahezu verdoppelt.

ENTWICKLUNG DER METALLPREISE

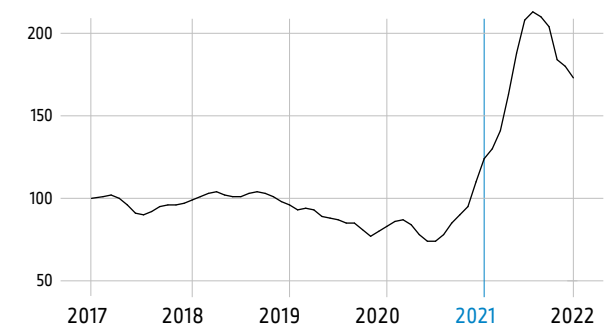
Index: Dezember 2016 = 100



Quelle: Reuters

STAHLPREISENTWICKLUNG

Index: Januar 2016 = 100

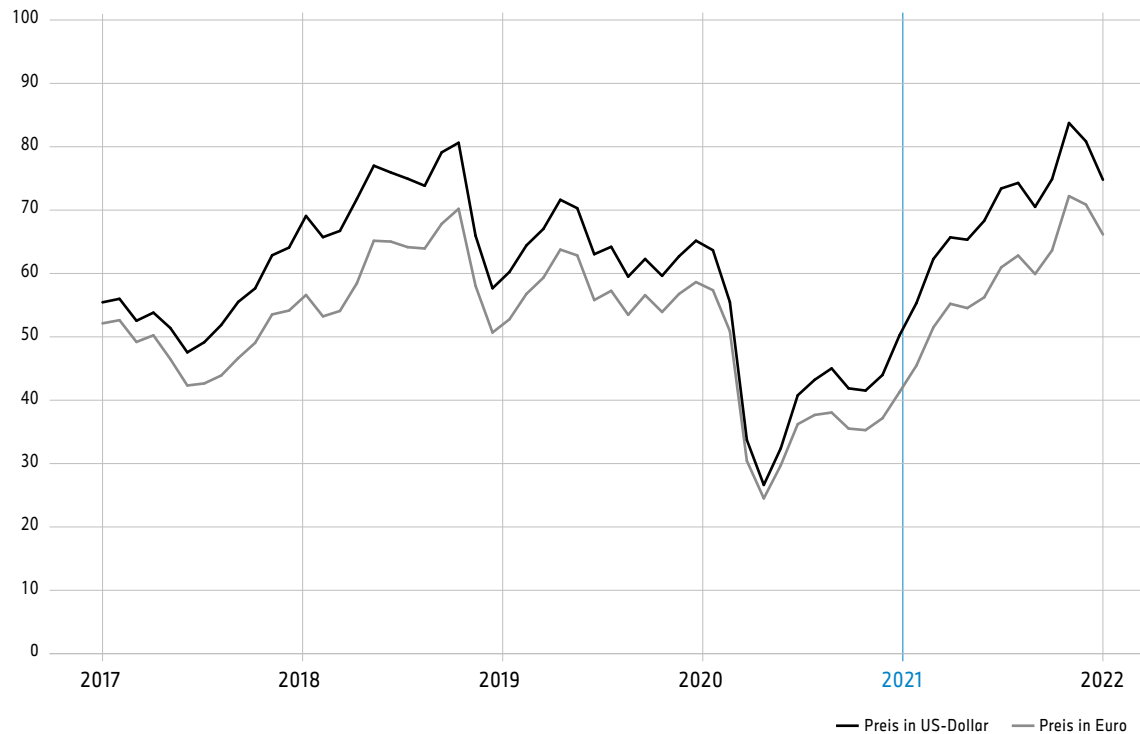


Quelle: Arbeitsgemeinschaft der Eisen und Metall verarbeitenden Industrie

Während es im Vorjahr unter dem Eindruck der Corona-Pandemie am Ölmarkt kurzzeitig zu Negativpreisen kam, sind die Preise für Rohöl 2021 massiv gestiegen. Die US-Sorte WTI notierte zwischenzeitlich bei über 84 US-Dollar und die Sorte Brent bei über 86 US-Dollar je Barrel. Beide erreichten damit den höchsten Stand seit sieben Jahren. Zum Jahresende 2021 sanken die Preise wieder etwas, lagen aber immer noch deutlich über den Vorjahreswerten.

ÖLPREISENTWICKLUNG

Preis je Barrel der Marke Brent



Internationale Automobilmärkte

Die internationalen Automobilmärkte konnten sich 2021 trotz anhaltender Lieferengpässe in vielen Märkten insgesamt leicht erholen. Weltweit stiegen die Zulassungszahlen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge um etwa 1% auf insgesamt 73,4 Mio. Fahrzeuge.

INTERNATIONALE AUTOMOBILMÄRKTE

	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %
Europa	-2
davon Deutschland	-10
davon Frankreich	+1
davon Italien	+6
davon Spanien	+1
davon UK	+1
USA	+3
China	+3
Japan	-3
Gesamt	+1

Internationale Motorradmärkte

Auf den internationalen Motorradmärkten war im Jahr 2021 im Hubraumsegment über 250 ccm eine überwiegend positive Entwicklung zu beobachten. Weltweit lagen die Motorradzulassungen um 14 % über dem pandemiebedingt rückläufigen Vorjahreswert. Auch die Märkte in Europa zeigten einen Aufwärtstrend und erreichten im Berichtszeitraum ein Plus von 7 %. Von den großen Motorradmärkten trugen Italien (+22 %), Spanien (+11 %) und Frankreich (+10 %) zur Erholung in Europa bei. In Deutschland hingegen gingen die Zulassungszahlen deutlich zurück (-12 %). Auf dem US-amerikanischen Markt legten die Zulassungen im Vergleich zum Vorjahr um 15 % deutlich zu. Auch Brasilien entwickelte sich nach einem Rückgang im Vorjahr mit 32 % sehr positiv. Das stärkste Wachstum unter den berichteten Märkten verzeichnete China mit einem Plus von 44 %.

Die Zulassungszahlen auf den internationalen Motorradmärkten entwickelten sich im Berichtsjahr 2021 wie folgt:

INTERNATIONALE MOTORRADMÄRKTE

	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %
Europa	+7
davon Deutschland	-12
davon Frankreich	+10
davon Italien	+22
davon Spanien	+11
Amerika	+19
davon USA	+15
davon Brasilien	+32
Asien	+31
davon China	+44
Gesamt	+14

**GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSJAH**

Die BMW Group blickt trotz der globalen Herausforderungen aus der Versorgung mit Halbleiter-Komponenten und den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf einen positiven Geschäftsverlauf im Berichtsjahr 2021 zurück.

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im Jahr 2021 ist Ausdruck der soliden finanziellen Basis des Unternehmens. Die Geschäftsentwicklung hat die Erwartungen der Unternehmensleitung erfüllt. Diese Einschätzung berücksichtigt auch Erkenntnisse nach dem Ende des Berichtszeitraums.

VERGLEICH PROGNOSE MIT TATSÄCHLICHER GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der bedeutsamsten Leistungsindikatoren des BMW Konzerns sowie der Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen im Geschäftsjahr 2021 im Vergleich zu den Prognoseaussagen im BMW Group Bericht 2020. Anhaltend positive Preiseffekte bei Neu- und Gebrauchtwagen und die anteilige Auflösung der Rückstellung für das EU-Kartellverfahren führten zu einer innerjährigen Anpassung der Prognose für die EBIT-Marge im Segment Automobile. Geringere Risikovor-sorgen für erwartete Restwert- und Kreditrisiken sowie ein höheres Ergebnis aus dem Wiederverkauf von Leasingrück-läufnern und die Auflösung von Wertberichtigungen für Kreditrisiken veranlassten die BMW Group zudem, ihre Prognose für den Korridor des Return on Equity (RoE) anzupassen. Dies ist nachfolgend dargestellt.

Detaillierte Angaben zu den wichtigsten Leistungsindikatoren des Konzerns finden sich im Rahmen der nachfolgenden Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns. Die Entwicklung der bedeutsamsten Leistungsindikatoren der Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen werden in den jeweiligen Kapiteln zu den Segmenten beschrieben.

BMW GROUP VERGLEICH PROGNOSEAUSSAGEN FÜR 2021 MIT TATSÄCHLICHER GESCHÄFTSENTWICKLUNG 2021

	Prognose für 2021 im Geschäftsbericht 2020	Innerjährige Anpassungen	Tatsächliche Geschäfts- entwicklung 2021
KONZERN			
Ergebnis vor Steuern	Deutlicher Anstieg		in Mio. € 16.060 (+207,5 %) Deutlicher Anstieg
Mitarbeiter am Jahresende	Leichter Rückgang		118.909 (– 1,5 %) Leichter Rückgang
Frauenanteil in Führungsfunktionen in der BMW Group	Leichter Anstieg		in % 18,8 (+ 5,6 %) Solider Anstieg
SEGMENT AUTOMOBILE			
Auslieferungen ¹	Solider Anstieg		in Einheiten 2.521.514 (+ 8,4 %) Solider Anstieg
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen	Deutlicher Anstieg		in % 13,0 (+ 56,6 %) Deutlicher Anstieg
CO ₂ -Emissionen EU-Neuwagenflotte ²	Deutliche Reduzierung		in g / km 115,9 (– 14,1 %) ⁴ Deutliche Reduzierung
CO ₂ -Emissionen je produziertes Fahrzeug ³	Moderate Reduzierung		in t 0,33 (– 5,7 %) ⁵ Moderate Reduzierung
EBIT-Marge	6 bis 8	Q2: 7 bis 9 Q3: 9,5 bis 10,5	in % 10,3 (+7,6 %-Punkte)
Return on Capital Employed (RoCE) ⁶	Deutlicher Anstieg		in % 59,9 (+47,2 %-Punkte) Deutlicher Anstieg
SEGMENT MOTORRÄDER			
Auslieferungen	Solider Anstieg	Q2: deutlicher Anstieg	in Einheiten 194.261 (+14,8 %) Deutlicher Anstieg
EBIT-Marge	8 bis 10		in % 8,3 (+3,8 %-Punkte)
Return on Capital Employed (RoCE) ⁶	Deutlicher Anstieg		in % 35,9 (+20,9 %-Punkte) Deutlicher Anstieg
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN			
Return of Equity (RoE)	12 bis 15	Q2: 17 bis 20 Q3: 20 bis 23	in % 22,6 (+11,4 %-Punkte)

¹ enthält Automobile aus dem Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2021: 651.236 Automobile)

² EU-27-Staaten einschließlich Norwegen und Island; seit 2021 Wert gemäß Umstellung auf WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure)

³ Effizienzkennzahl berechnet aus Scope-1- und Scope-2-CO₂-Emissionen (Market-based-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2-Guidance; im Wesentlichen Verwendung der VDA-Emissionsfaktoren sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO₂) der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. und Motorrad, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) sowie weiteren BMW Group Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind (z. B. Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung)

⁴ Zur besseren Vergleichbarkeit der Vorjahreswerte mit dem aktuellen Berichtsjahr hat eine Umrechnung der 2020-NEFZ-Werte auf WLTP unter Bereinigung der gültigen Flexibilitätsskizzen stattgefunden – konkret von 99 g CO₂ / km gemäß NEFZ (inkl. 5 g CO₂ / km Phase-in, 7,5 g CO₂ / km Supercredits und 2,4 g CO₂ / km Ökoinnovationen) auf 135 g CO₂ / km gemäß WLTP (ohne Flexibilitätsskizzen). 2020 war eine Phase-in-Regelung sowie die Anrechnung von Supercredits möglich. 2021 entfielen diese beiden Erleichterungen für die BMW Group.

⁵ Aufgrund der Ausweitung des Berichtsumfanges im Berichtsjahr wurde eine Korrektur des Vergleichswerts (2020 vor Anpassung: 0,31 t) auf 0,35 t vorgenommen.

⁶ Die Prognose für den RoCE für die Segmente Automobile und Motorräder stützt sich – abweichend von den übrigen bedeutsamsten Leistungsindikatoren – auf die Veränderung in Prozentpunkten. [↗ Glossar](#)

Vertriebszahlen für Auslieferungen*

Im Jahr 2020 hat die BMW Group ihre Richtlinien und Verfahrensweisen zur Meldung von Vertriebszahlen für Auslieferungen von Automobilen überprüft und überarbeitet, um die Zuverlässigkeit und Aussagekraft der Auslieferungszahlen weiter zu verbessern, insbesondere hinsichtlich des Zeitpunkts der Erfassung von Auslieferungen (der „Überarbeitete Berichtsprozess“).

Die BMW Group hat den Überarbeiteten Berichtsprozess ab dem Jahr 2020 in allen Märkten angewandt. Während die BMW Group Auslieferungszahlen für bestimmte ihrer bedeutendsten Märkte für die in diesem Bericht präsentierten Jahre 2016 bis 2019 überarbeitet hat, wurden diese Zahlen für die übrigen Märkte der BMW Group nicht überarbeitet. Im Ergebnis sind daher die in diesem Bericht präsentierten Auslieferungszahlen für die Jahre 2016 bis 2019 nicht direkt mit den für die Jahre 2020 und 2021 präsentierten Zahlen vergleichbar. Insbesondere wurden die in diesem Bericht präsentierten Auslieferungszahlen für Automobile wie folgt überarbeitet:

Wenn Gesamt-Auslieferungszahlen für Automobile präsentiert werden, die sich nicht auf einzelne Modellreihen beziehen, wurden diese Zahlen für die Jahre 2016 bis 2019 für die 16 bedeutendsten Märkte der BMW Group angepasst, um den Überarbeiteten Berichtsprozess zu reflektieren. In den Jahren 2016 bis 2019 entsprachen die Auslieferungen von Automobilen in diesen 16 Märkten durchschnittlich 87% der gesamten Auslieferungen der BMW Group. Für jedes der Jahre 2016 bis 2019 machte die Berichtigung dabei weniger als 1% der gesamten Auslieferungen von Automobilen der BMW Group aus.

Die Auslieferungszahlen für Automobile für die anderen Märkte der BMW Group wurden für den Zeitraum vor dem Jahr 2020 nicht angepasst, und die Auslieferungszahlen für Motorräder wurden für den Zeitraum vor dem Jahr 2020 für keinen Markt angepasst. Die BMW Group ist der Auffassung, dass sich die Tatsache, dass diese Zahlen nicht angepasst wurden, um den Überarbeiteten Berichtsprozess zu reflektieren, auf die in diesem Bericht präsentierten Auslieferungszahlen nur unwesentlich auswirkt.

Die Aufbereitung der Auslieferungszahlen der BMW Group ist mit einer Vielzahl von Schätzungen und Bewertungen verbunden, von denen einige komplex und von Natur aus subjektiv sind, und unterliegt anderen Unsicherheiten. Zudem entwickelt die BMW Group die Richtlinien und Verfahrensweisen betreffend ihre Auslieferungszahlen fortlaufend weiter, wobei es nicht immer praktikabel ist, Auslieferungszahlen für vorherige Berichtszeiträume entsprechend zu überarbeiten (und solche Überarbeitungen geringfügig und ohne wesentlichen Einfluss auf die Vergleichbarkeit von Berichtszeiträumen wären). Dies umfasst folgende Beispiele:

- Die überwiegende Mehrzahl der Auslieferungen von Fahrzeugen wird von unabhängigen Händlern oder anderen Dritten durchgeführt und die BMW Group ist darauf angewiesen, dass diese Dritten relevante Vertriebszahlen korrekt an die BMW Group melden.
- Die Definition von Auslieferungen umfasst auch all jene Fahrzeuge, die in den USA und Kanada ausgeliefert werden, wenn die betreffenden Händler solche Fahrzeuge als Werkstattersatzfahrzeuge oder Vorführfahrzeuge klassifiziert haben.

- Die Auslieferungszahlen für den Zeitraum vor dem Jahr 2020 umfassen auch eine unwesentliche Anzahl an Vorserienfahrzeugen, die zu keinem Zeitpunkt für den Verkauf an einen Endkunden bestimmt waren (zum Beispiel Fahrzeuge, die von staatlichen Behörden im Zusammenhang mit Sicherheitsbewertungen (etwa Crashtests) oder für andere Tests verwendet wurden).

Auslieferungen von Fahrzeugen während eines Berichtszeitraumes stehen nicht in direktem Zusammenhang mit der Umsatzlegung der BMW Group im entsprechenden Berichtszeitraum.



* Siehe Definition Auslieferungen im [Glossar](#).

ERTRAGSLAGE KONZERN

BMW GROUP VERKÜRZTE GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

in Mio. €	2021	2020	Veränderung in %
Umsatzerlöse	111.239	98.990	12,4
Umsatzkosten	- 89.253	- 85.408	- 4,5
Bruttoergebnis vom Umsatz	21.986	13.582	61,9
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	- 9.233	- 8.795	- 5,0
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	647	43	-
Ergebnis vor Finanzergebnis	13.400	4.830	-
Finanzergebnis	2.660	392	-
Ergebnis vor Steuern	16.060	5.222	-
Ertragsteuern	- 3.597	- 1.365	-
Jahresüberschuss	12.463	3.857	-
Ergebnis je Stammaktie in €	18,77	5,73	-
Ergebnis je Vorzugsaktie in €	18,79	5,75	-

in %	2021	2020	Veränderung in %-Punkten
Bruttomarge ¹	19,8	13,7	6,1
Umsatzrendite vor Steuern ²	14,4	5,3	9,1
Umsatzrendite nach Steuern ³	11,2	3,9	7,3
Steuerquote ⁴	22,4	26,1	- 3,7

¹ Verhältnis des Bruttoergebnisses vom Umsatz zu den Konzernumsatzerlösen

² Verhältnis des Konzernergebnisses vor Steuern zu den Konzernumsatzerlösen

³ Verhältnis des Konzernüberschusses zu den Konzernumsatzerlösen

⁴ Verhältnis der Ertragsteuern zum Konzernergebnis vor Steuern

Der Konzernumsatz verteilt sich wie folgt über die Regionen:

BMW GROUP UMSATZ NACH REGIONEN

in %	2021	2020
Europa	42,4	44,3
Asien	32,5	32,1
Amerika	22,8	21,4
Sonstige Regionen	2,3	2,2
Konzern	100,0	100,0

BMW GROUP UMSATZKOSTEN

in Mio. €	2021	2020	Veränderung in %
Herstellungskosten	51.361	46.878	9,6
Finanzdienstleistungen betreffende Umsatzkosten	26.409	27.114	- 2,6
davon Zinsaufwendungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	1.643	1.960	- 16,2
Forschungs- und Entwicklungskosten	6.299	5.689	10,7
davon Abschreibungen aktivierter Entwicklungskosten	1.935	1.710	13,2
Serviceverträge, Telematik und Pannenhilfe	1.591	1.411	12,8
Gewährleistungsaufwendungen	2.192	2.971	- 26,2
Sonstige Umsatzkosten	1.401	1.345	4,2
Umsatzkosten	89.253	85.408	4,5

Kartelluntersuchung abgeschlossen

Im Halbjahresbericht zum 30. Juni 2021 wurde über den Abschluss des Kartellverfahrens der EU-Kommission im Zusammenhang mit Vorwürfen über die Beschränkung des Innovationswettbewerbs bei bestimmten Abgasreinigungssystemen berichtet. Mit Zustellung der aktualisierten Beschwerdepunkte am 20. Mai 2021 ließ die EU-Kommission die ursprünglich erhobenen Vorwürfe weitgehend fallen. Die Neubewertung der im Jahr 2019 dazu gebildeten Rückstellung führte im zweiten Quartal zu einem positiven Ergebniseffekt in Höhe von rund 1 Mrd. €. Das Verfahren wurde am 8. Juli 2021 durch einen Vergleich abgeschlossen und führte zu einem Bußgeld in Höhe von rund 373 Mio. €. Die Bußgeldzahlung erfolgte im Juli 2021. Zusätzliche Informationen, insbesondere zu weiteren Kartellverfahren und Zivilklagen, finden sich im Konzernanhang 2021, Textziffer [38].

Anstieg des Konzernergebnisses

Die Konzernumsatzerlöse des Geschäftsjahres lagen deutlich über denen des Vorjahres, die durch die im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie stehenden Schließungen von Händlerbetrieben belastet waren (2021: 111.239 Mio. €; 2020: 98.990 Mio. € / +12,4 %). Der Anstieg des Absatzvolumens im Vorjahresvergleich wurde durch Produktionsausfälle aufgrund knapper Verfügbarkeit von Halbleiter-Komponenten gedämpft. Dies konnte jedoch durch eine verbesserte Preisrealisierung aufgrund des gestiegenen Wunsches nach individueller Mobilität sowie der weltweiten Verknappung des Angebots, bedingt durch die Lieferengpässe bei Halbleiter-Komponenten, überkompensiert werden. Zudem erhöhten positive Produkt-Mix-Effekte aufgrund des gestiegenen Absatzes umsatzstarker Fahrzeuge die Umsatzerlöse. Die Knappheit der Halbleiter spiegelt sich auch auf den Ge-

brauchtwagenmärkten wider und führte zu einem Anstieg der Preise und somit zu höheren Erlösen aus dem Verkauf von Leasingrückläufern.

Die Umsatzkosten des Konzerns lagen mit 89.253 Mio. €, im Wesentlichen bedingt durch den Anstieg des Absatzvolumens, über denen des Vorjahres (2020: 85.408 Mio. € / + 4,5 %).

Weitere Gründe für den Anstieg sind volumenbedingte Kosten aus dem Verkauf von Leasingrückläufern, steigende Rohstoff- und Energiepreise und der höhere Anteil an elektrifizierten Fahrzeugen. Zudem beeinflussten Auflösungen und geringere Zuführungen für Kreditrisikovorsorgen sowie das Remarketingergebnis aus dem Wiederverkauf von Leasingrückläufern die Umsatzkosten positiv.

Im Vorjahr belasteten Vorsorgen unter anderem im Zusammenhang mit dem Abgasrückführungskühler die Gewährleistungskosten.

Der Rückgang des Personalstands sowie Umstellungseffekte aus der Modernisierung des Altersvorsorgemodells in Deutschland in Höhe von 562 Mio. €³ reduzierten die Umsatz-, Vertriebs- und Verwaltungskosten. Gegenläufig führten höhere Aufwendungen für erfolgsabhängige Vergütungsbestandteile zum Anstieg dieser Kosten. Die in den Umsatzkosten sowie den Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten enthaltenen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen betrugen insgesamt 6.495 Mio. € (2020: 6.143 Mio. €).

Forschungs- und Entwicklungsleistungen entfielen hauptsächlich auf neue Fahrzeugmodelle (unter anderem die voll-elektrischen Modelle BMW iX und BMW i4 sowie der neue BMW Zer Active Tourer), Aufwendungen für die Entwicklung von digitalen Produkten, automatisiertem Fahren und neuen Architekturen. Korrespondierend zu den Anläufen von Fahrzeugen und Baukästen in Zusammenhang mit der Elektro-Offensive stiegen die F&E-Kosten im Vergleich zum Vorjahr.

Der Saldo der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen verbesserte sich im Vorjahresvergleich deutlich. Hintergrund war vor allem die anteilige Auflösung der Rückstellung für das EU-Kartellverfahren im zweiten Quartal 2021.

Das Ergebnis vor Finanzergebnis stieg somit aufgrund der oben beschriebenen Effekte auf 13.400 Mio. € (2020: 4.830 Mio. €).

Im Vorjahresvergleich verbesserte sich das Finanzergebnis deutlich auf 2.660 Mio. € (2020: 392 Mio. €). Wesentliche positive Einflussfaktoren sind das übrige Finanzergebnis sowie das Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung.

Im übrigen Finanzergebnis wirkte die weiterhin positive Marktwertentwicklung bei Zinssicherungsgeschäften aus dem Anstieg der Zinskurven in den USA. Im Vorjahr führte ein sinkendes Zinsniveau dagegen zu negativen Bewertungseffekten bei Zinssicherungsgeschäften. Zudem wirkten sich im übrigen Finanzergebnis positive Bewertungseffekte vor allem aus dem BMW i Ventures Fonds sowie die Entwicklung der SGL-Carbon-Aktie aus.

Das gestiegene At-Equity-Ergebnis aus dem chinesischen Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, in Höhe von 1.727 Mio. € (2020: 1.212 Mio. €) war ein weiterer wesentlicher Treiber des Anstiegs des Finanzergebnisses.

BMW GROUP FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN

in Mio. €	2021	2020
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	6.870	6.279
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	- 2.506	- 2.300
Abschreibungen	1.935	1.710
Forschungs- und Entwicklungskosten	6.299	5.689

BMW GROUP KENNZAHLEN FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN

in %	2021	2020	Veränderung in %-Punkten
Forschungs- und Entwicklungsquote ¹	6,2	6,3	- 0,1
Aktivierungsquote ²	36,5	36,6	- 0,1

¹ Verhältnis der Forschungs- und Entwicklungsleistungen zu den Konzernumsatzerlösen

² Verhältnis der Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen

³ Siehe Textziffer [32] im Konzernanhang.

Wie zuletzt in der Quartalsmitteilung zum 30. September 2021 prognostiziert, lag das Konzernergebnis vor Steuern mit 16.060 Mio. € deutlich über dem des Vorjahres (2020: 5.222 Mio. €) und damit im Rahmen der Erwartungen.

Die Ertragsteuern stiegen im Berichtsjahr auf 3.597 Mio. € (2020: 1.365 Mio. €), im Wesentlichen bedingt durch das im Vergleich zum Vorjahr deutlich höhere Ergebnis vor Steuern. Die Steuerquote beträgt im Berichtsjahr 22,4 % (2020: 26,1%). Der Rückgang der Steuerquote im Vergleich zum Vorjahr resultierte aus der Teilauflösung der Rückstellung im Zusammenhang mit dem Kartellverfahren der EU-Kommission sowie den positiven Effekten aus der Marktbewertung im übrigen Finanzergebnis.

Im Berichtsjahr lag die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit 118.909 leicht unter Vorjahr und bewegte sich damit im Rahmen der Erwartungen (2020: 120.726 / -1,5 % Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter).

FINANZLAGE KONZERN

Die Kapitalflussrechnungen des Konzerns und der Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen zeigen die Herkunft und Verwendung der Zahlungsströme der Geschäftsjahre 2021 beziehungsweise 2020. Dabei wird in Zahlungsströme aus der betrieblichen Tätigkeit sowie aus der Investitions- und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Der in den Kapitalflussrechnungen betrachtete Finanzmittelfonds entspricht den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten in der Bilanz.

Die Zahlungsströme aus der betrieblichen Tätigkeit werden, ausgehend vom Ergebnis vor Steuern des Konzerns und der Segmente, indirekt abgeleitet. Die Zahlungsströme aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden dagegen zahlungsbezogen ermittelt.

Der gestiegene Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit resultiert insbesondere aus der Verbesserung des Ergebnisses vor Steuern. Der produktionsinduzierte Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen trägt wesentlich zu einem positiven Effekt aus dem Working Capital bei. Gegenläufig wirkt der Anstieg der Vorräte im Segment Automobile, der teilweise durch die Reduktion der Vorräte im Segment Finanzdienstleistungen kompensiert wird. Resultierend aus der positiven Geschäftsentwicklung ist ein Anstieg der Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Bereich der Kundenfinanzierung zu verzeichnen. Der Abbau von Forderungen im Bereich der Händlerfinanzierung ist auf die starke Nachfrage und damit einhergehende kurze Standzeiten zurückzuführen und wirkt gegenläufig. Die Veränderung der Rückstellungen ist hauptsächlich auf die Teilauflösung der Rückstellung im Zusammenhang mit dem Kartellverfahren der EU-Kommission zurückzuführen.

Höhere Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, insbesondere für die Einführung neuer Fahrzeugmodelle, führten im Vorjahresvergleich zu einem höheren Mittelabfluss. Im Vorjahr beeinflussten darüber hinaus der Zahlungsmittelzufluss aus dem Verkauf von Wertpapieren sowie eine erhaltene Dividende der BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, den Cashflow aus der Investitionstätigkeit positiv.

Die Veränderung im Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus einem Anstieg der Finanzverbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen sowie der geringeren Dividende für das Pandemiejahr 2020.

BMW GROUP ÜBERBLICK ZAHLUNGSSTRÖME

in Mio. €	2021	2020	Veränderung
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	15.903	13.251	2.652
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	- 6.389	- 3.636	- 2.753
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	- 6.735	- 8.254	1.519
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte	- 307	140	- 447
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.472	1.501	971

Für den Free Cashflow des Segments Automobile ergibt sich folgendes Bild:

FREE CASHFLOW FÜR DAS SEGMENT AUTOMOBILE

in Mio. €	2021	2020	Veränderung
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	12.583	8.178	4.405
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	- 6.208	- 3.933	- 2.275
Bereinigung um Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	- 21	- 850	829
Free Cashflow Segment Automobile	6.354	3.395	2.959

Der Free Cashflow des Segments Automobile lag zum 31. Dezember 2021 bei einem Rekordhoch von 6.354 Mio. €. Wesentlicher Einflussfaktor für den gestiegenen Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit war die deutliche Verbesserung des Ergebnisses vor Steuern im Vergleich zum Vorjahr. In der Veränderung des Working Capital zeigte sich der Aufbau der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leis-

tungen positiv, gegenläufig wirkte die Veränderung der Vorräte, die bedingt durch Produktionsanpassungen aufgrund von Lieferengpässen bei Halbleiter-Komponenten anstiegen. Der im Vergleich zum Vorjahr höhere Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit resultierte im Wesentlichen aus den in der Kapitalflussrechnung des Konzerns beschriebenen Veränderungen.

Das Nettofinanzvermögen des Segments Automobile stellt sich wie folgt dar:

NETTOFINANZVERMÖGEN FÜR DAS SEGMENT AUTOMOBILE

in Mio. €	31. 12. 2021	31. 12. 2020	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.009	9.522	2.487
Wertpapiere und Investmentanteile	3.767	3.759	8
Konzerninterne Nettofinanzforderungen	9.111	7.996	1.115
Finanzvermögen	24.887	21.277	3.610
Abzüglich externer Finanzverbindlichkeiten*	- 2.525	- 2.815	290
Nettofinanzvermögen Segment Automobile	22.362	18.462	3.900

*ohne derivative Finanzinstrumente

Für die Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente des Segments Finanzdienstleistungen ergibt sich folgendes Bild:

ÜBERBLICK ZAHLUNGSSTRÖME FÜR DAS SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

in Mio. €	2021	2020	Veränderung
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	3.259	2.762	497
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	74	424	- 350
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	- 2.629	- 2.508	- 121
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte	- 96	110	- 206
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	608	788	- 180

Der höhere Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit resultierte im Wesentlichen aus einer Steigerung des Ergebnisses vor Steuern. Weiterhin wirkte eine Reduzierung der Händlerbestände und dem damit einhergehenden Abbau von Forderungen aus Finanzdienstleistungen, vornehmlich der Händlerfinanzierung, positiv. Ein Anstieg im Bereich der Kundenfinanzierung wirkte gegenläufig. Der Abbau der Vorräte, der auf eine starke Nachfrage nach Leasingrückläufern zurückzuführen ist, wirkte ebenfalls positiv. Die Veränderung im Mittelzufluss aus der Investitionstätigkeit ist auf den im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Mittelabfluss aus Investitionen in Wertpapiere und gleichzeitig rückläufigen Mittelzufluss aus dem Verkauf von Wertpapieren zurückzuführen.

REFINANZIERUNG

Zur Finanzierung der weltweiten Geschäftsaktivitäten wird ein breites Instrumentarium an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten eingesetzt. Die aufgenommenen Finanzmittel dienen dabei nahezu ausschließlich der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Das über-

geordnete Ziel der Konzernfinanzierung besteht darin, die Zahlungsfähigkeit der BMW Group jederzeit sicherzustellen. Daraus ergeben sich drei Zielfelder:

1. Handlungsfähigkeit durch den dauerhaften Zugang zu strategisch wichtigen Kapitalmärkten
2. Unabhängigkeit durch Diversifikation von Refinanzierungsinstrumenten und Investoren
3. Wertorientierung durch die Optimierung von Finanzierungskosten

Über zentral durchgeführte Finanzierungsmaßnahmen wird den operativen Tochtergesellschaften Liquidität zu marktüblichen Konditionen sowie einheitlichen Kreditbedingungen bereitgestellt. Die Beschaffung der Finanzmittel folgt einer vorgegebenen Zielverbindlichkeitsstruktur und setzt sich aus einem abgestimmten Mix unterschiedlicher Finanzierungsinstrumente zusammen. Durch die Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts mit länger laufenden Instrumenten sowie eine ausreichend hohe Liquiditätsreserve wird ein portfolioimmanentes Liquiditätsrisiko ausgeschlos-

sen. Dieses konservative Finanzierungsprofil unterstützt zusätzlich das Rating des Unternehmens. Für nähere Informationen wird auf den Abschnitt Liquiditätsrisiken im Abschnitt Prognose-, Risiko- und Chancenmanagement verwiesen.

Die gezielte Kapitalmarktbearbeitung und das gute Rating sowie die hohe Kapitalmarktakzeptanz ermöglichten es der BMW Group im Berichtszeitraum, sich an den Fremdkapitalmärkten zu attraktiven Konditionen zu refinanzieren. Neben der Emission von Anleihen wurden auch Commercial Paper begeben. Sämtliche Emissionen wurden wie bereits in den Vorjahren nicht nur von institutionellen Anlegern nachgefragt, sondern bei ausgewählten Transaktionen auch von privaten Investoren. Ferner wurden Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung sowie Rechte und Pflichten aus Leasingverträgen im Rahmen der Asset-Backed-Securities-Finanzierung (ABS) verbriefte. Bankspezifische Finanzierungsinstrumente, wie zum Beispiel Kundeneinlagen der konzerneigenen Banken in Deutschland und in den USA, ergänzten die Refinanzierung. Darüber hinaus würden Darlehen international tätiger Banken in Anspruch genommen.

Im Berichtszeitraum emittierte die BMW Group Anleihen in Höhe von rund 6,9 Mrd. €. Hierbei refinanzierte sich die BMW Group mittels 144A-Transaktionen im Gesamtvolumen von 4,5 Mrd. US-Dollar am amerikanischen Kapitalmarkt und mittels sogenannter Panda-Anleihen in Höhe von 9,5 Mrd. chinesischen Renminbi am chinesischen Kapitalmarkt. Eine Euro-Benchmarkanleihe in Höhe von 1,5 Mrd. € sowie eine Anleihe im Gesamtwert von 0,5 Mrd. kanadischen Dollar rundeten die Aktivitäten an den internationalen Kapitalmärkten ab. Im Jahr 2021 wurden ABS-Transaktionen mit einem Gesamtfinanzierungsvolumen von umgerechnet 15,1 Mrd. € vorgenommen. Diese Finanzierungsgeschäfte umfassen sowohl neue als auch prolongierte ABS-Transaktionen. Im Berichtszeitraum sind in folgenden Märkten ABS-Transaktionen vorhanden: Australien, China, Deutschland, Frankreich, Japan, Kanada, Schweiz, Südafrika, Südkorea, USA und UK.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Ausnutzung von bestehenden Geld- und Kapitalmarktprogrammen der BMW Group zum 31. Dezember 2021:

Programme	Programmrahmen	Ausnutzung*
In Mrd. €		
Euro Medium Term Notes	50,0	30,7
Australian Medium Term Notes	1,6	–
Commercial Paper	13,0	1,4

* bewertet zum Wechselkurs am Handelstag der jeweiligen Transaktion

Darüber hinaus verfügt die BMW Group über eine syndizierte Kreditlinie, die im Juli 2017 neu abgeschlossen wurde. Die syndizierte Kreditlinie über 8 Mrd. € hat eine Laufzeit bis Juli 2024 und wird von einem Konsortium aus 44 international tätigen Banken zur Verfügung gestellt.

Zum Stichtag wurde die Kreditlinie nicht in Anspruch genommen. Nähere Angaben zu den Finanzverbindlichkeiten der BMW Group sind im Konzernanhang unter den Textziffern [31], [35] und [39] zu finden.

Die BMW Group hat im Jahr 2021 durchgängig solide Liquiditätsvorsorgen getroffen, um jederzeit flexibel und unabhängig handeln zu können. Zum 31. Dezember 2021 betrug die Liquiditätsvorsorge 20,2 Mrd. € und lag damit auch aufgrund des hohen Free Cashflow deutlich über dem Vorjahreswert von 17,8 Mrd. €.

VERMÖGENSLAGE KONZERN

BMW GROUP VERKÜRZTE KONZERNBILANZ ZUM 31. DEZEMBER

in Mio. €	2021	2020	Veränderung in %	Währungsbereinigte Veränderung ¹ in %	Anteil an der Bilanzsumme in % 2021
AKTIVA					
Immaterielle Vermögenswerte	12.980	12.342	5,2	4,9	5,7
Sachanlagen	22.390	21.850	2,5	0,7	9,8
Vermietete Erzeugnisse	44.700	41.995	6,4	2,9	19,5
At Equity bewertete Beteiligungen	5.112	3.585	42,6	42,6	2,2
Sonstige Finanzanlagen	1.241	735	68,8	61,9	0,5
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	87.417	84.277	3,7	- 1,0	38,1
Finanzforderungen	7.515	7.752	- 3,1	- 4,6	3,3
Latente und laufende Ertragsteuern	3.731	3.065	21,7	16,6	1,6
Sonstige Vermögenswerte	10.243	10.326	- 0,8	- 3,0	4,4
Vorräte	15.928	14.896	6,9	4,0	6,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.261	2.298	- 1,6	- 4,5	1,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.009	13.537	18,3	16,2	7,0
Bilanzsumme	229.527	216.658	5,9	2,6	100,0
PASSIVA					
Eigenkapital	75.132	61.520	22,1	18,3	32,7
Rückstellungen für Pensionen	1.247	3.693	- 66,2	- 66,5	0,5
Sonstige Rückstellungen	13.954	13.982	- 0,2	- 2,5	6,1
Latente und laufende Ertragsteuern	2.379	1.256	89,4	86,0	1,0
Finanzverbindlichkeiten	103.463	106.376	- 2,7	- 6,0	45,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.932	8.644	26,5	24,4	4,8
Sonstige Verbindlichkeiten	22.420	21.187	5,8	1,3	9,8
Bilanzsumme	229.527	216.658	5,9	2,6	100,0

¹ Zur Währungsbereinigung werden die für die Berichtsperiode maßgeblichen Wechselkurse der Vergleichsperiode zugrunde gelegt.

² Siehe Textziffer [4] im Konzernanhang.

Die Konzernbilanzsumme liegt währungsbereinigt leicht über dem Niveau des Konzernabschlusses 2020. Mit Berücksichtigung der Währungseinflüsse unter anderem aus dem US-Dollar, dem britischen Pfund und dem chinesischen Renminbi liegt die Konzernbilanzsumme solide über dem Vorjahr.²

Die Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte sind gegenüber dem 31. Dezember 2020 währungsbereinigt gestiegen. Hintergrund sind höhere Investitionen, unter anderem für die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und Modellüberarbeitungen.

Die vermieteten Erzeugnisse liegen währungsbereinigt leicht über dem Vorjahr. Der verwaltete Vertragsbestand liegt auf dem Niveau des Vorjahres, Hintergrund für den Anstieg sind das im Vorjahresvergleich gestiegene Neugeschäft sowie ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen pro Fahrzeug, getrieben durch einen verbesserten Produkt-Mix.

Die at Equity bewerteten Beteiligungen stiegen währungsbereinigt im Vergleich zum Vorjahr deutlich an. Wesentlicher Treiber ist der bedingt durch das höhere At-Equity-Ergebnis gestiegene Beteiligungswert des chinesischen Joint Ventures BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang. Im Geschäftsjahr 2021 fand darüber hinaus keine Ausschüttung statt.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind gegenüber dem 31. Dezember 2020 aufgrund des Rückgangs aus der Händlerfinanzierung, im Wesentlichen in den USA, Deutschland, im UK und in Frankreich, währungsbereinigt leicht gesunken. Der währungsbereinigte Rückgang der Händlerfinanzierung wird teilweise durch die steigende Kundenfinanzierung kompensiert. Mit Berücksichtigung der Währungseffekte steigen die Forderungen aus Finanzdienstleistungen leicht an. In der Kreditfinanzierung wurden

im Geschäftsjahr 2021 1.334.853 Verträge mit Endkunden neu abgeschlossen. Der verwaltete Vertragsbestand mit Endkunden und Händlern ist gegenüber dem Konzernabschluss 2020 um 2,6 % auf 3.929.583 Verträge gesunken.

Der Anstieg der liquiden Mittel liegt im Wesentlichen an dem ergebnisbedingt höheren Cashbestand der Konzerngesellschaften.

Das Konzerneigenkapital stieg auf 75.132 Mio. €. Eigenkapitalerhöhend wirkte im Wesentlichen der Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG in Höhe von 12.382 Mio. €. Die Dividendenausschüttung in Höhe von 1.253 Mio. € reduzierte das Eigenkapital.

Die Pensionsverpflichtungen sanken währungsbereinigt deutlich auf 1.247 Mio. €. Hintergrund sind im Wesentlichen versicherungsmathematische Gewinne sowie positive Umstellungseffekte aus der Modernisierung des Altersvorsorgemodells.¹

Die Finanzverbindlichkeiten sind im Vergleich zum Vorjahr bedingt durch die Rückzahlung von Anleihen währungsbereinigt gesunken.

Trotz der unbeständigen Situation aufgrund des weiteren Verlaufs der Corona-Pandemie sowie der knappen Verfügbarkeit von Halbleiter-Komponenten konnte im Geschäftsjahr die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW Group gestärkt werden.

BMW GROUP EIGENKAPITALQUOTE²

in %	31. 12. 2021	31. 12. 2020	Veränderung in %-Punkten
Konzern	32,7	28,4	4,3
Segment Automobile	41,5	37,0	4,5
Segment Finanzdienstleistungen	11,3	10,5	0,8

¹ Siehe Textziffer [32] im Konzernanhang.

² Verhältnis des jeweiligen Eigenkapitals zur entsprechenden Bilanzsumme

WERTSCHÖPFUNGS- RECHNUNG

Die Wertschöpfungsrechnung zeigt die von der BMW Group im Geschäftsjahr erbrachte Unternehmensleistung abzüglich der Vorleistungen. Im Rahmen der Netto-Wertschöpfung werden die Abschreibungen ebenso wie der Materialaufwand und die sonstigen Aufwendungen als Vorleistungen angesehen. Mit der Verteilungsrechnung wird der Anteil der am Wertschöpfungsprozess Beteiligten ausgewiesen. Der größte Anteil der Netto-Wertschöpfung kommt den Mitarbeitern zugute. Der im Konzern verbleibende Anteil wird zur Finanzierung der zukünftigen Geschäftstätigkeiten zurückbehalten. Die Brutto-Wertschöpfung betrachtet die Abschreibungen als eine Komponente der Wertschöpfung, die im Rahmen der Verteilungsrechnung als Innenfinanzierung auszuweisen wäre.

Die Netto-Wertschöpfung der BMW Group im Jahr 2021 ist aufgrund des im Vorjahresvergleich verbesserten Ergebnisses deutlich gestiegen.

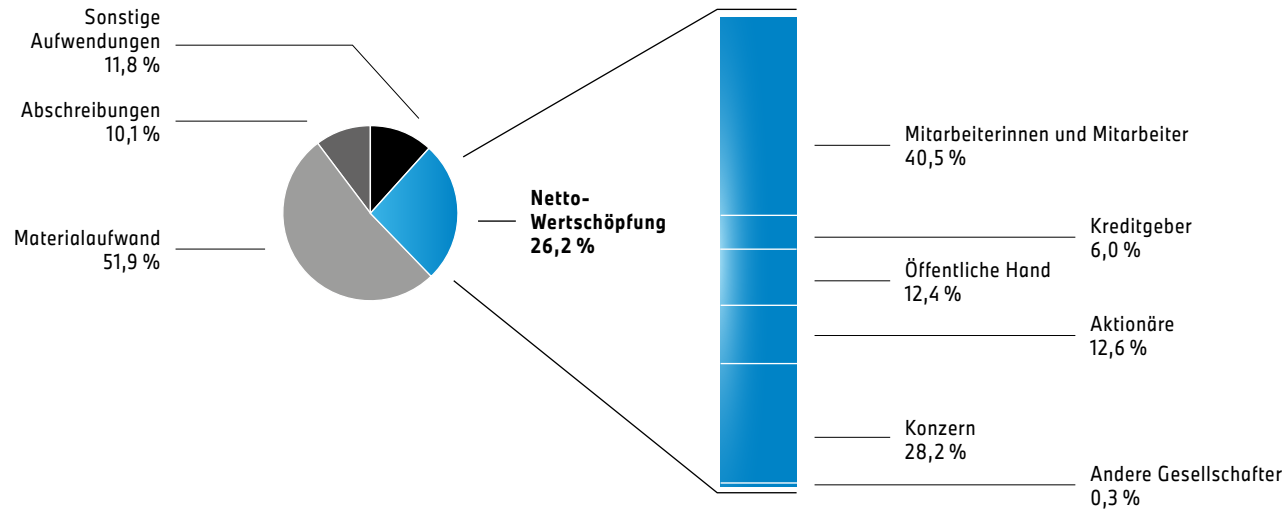
BMW GROUP WERTSCHÖPFUNGSRECHNUNG

	2021 in Mio. €	2021 in %	2020 in Mio. €	2020 in %	Veränderung in %
ENTSTEHUNGSRECHNUNG					
Umsatzerlöse	111.239	96,0	98.990	98,4	12,4
Finanzerträge	2.904	2,5	650	0,6	–
Sonstige Erträge	1.702	1,5	916	0,9	85,8
Unternehmensleistung	115.845	100,0	100.556	100,0	15,2
Materialaufwand*	60.173	51,9	52.355	52,1	14,9
Sonstige Aufwendungen	13.599	11,8	16.766	16,7	–18,9
Vorleistungen	73.772	63,7	69.121	68,8	6,7
Brutto-Wertschöpfung	42.073	36,3	31.435	31,3	33,8
Abschreibungen auf das gesamte Anlagevermögen	11.758	10,1	11.976	11,9	–1,8
Netto-Wertschöpfung	30.315	26,2	19.459	19,3	55,8
VERTEILUNGSRECHNUNG					
Mitarbeiter	12.286	40,5	12.244	63,0	0,3
Kreditgeber	1.808	6,0	2.129	10,9	–15,1
Öffentliche Hand	3.758	12,4	1.229	6,3	–
Aktionäre	3.827	12,6	1.253	6,4	–
Konzern	8.555	28,2	2.522	13,0	–
Andere Gesellschafter	81	0,3	82	0,4	–1,2
Netto-Wertschöpfung	30.315	100,0	19.459	100,0	55,8

* Materialaufwand umfasst sowohl die originären Materialkosten der Fahrzeugherstellung als auch die Materialnebenkosten (zum Beispiel Zölle, Versicherungen und Frachten).

BMW GROUP WERTSCHÖPFUNG 2021

in %



GESCHÄFTSVERLAUF

Segment Automobile

BMW Group sichert erneut Spitzenposition im Premiumsegment

Die BMW Group blickt trotz globaler Herausforderungen wie der Versorgungssituation bei Halbleiter-Komponenten und den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf eine positive Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr 2021 zurück. Dank einer hohen Kundennachfrage und einer attraktiven Produktpalette erzielte das Unternehmen mit 8,4 % ein solides Absatzwachstum und baute mit insgesamt 2.521.514¹ ausgelieferten Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce seine Spitzenposition im Premiumsegment aus (2020: 2.325.179¹ Automobile).

Die Auslieferungen² der Marke BMW lagen im Berichtsjahr 2021 mit 2.213.790¹ Automobilen um 9,1 % über dem Vorjahreswert (2020: 2.028.841¹ Automobile). MINI legte mit 302.138 Fahrzeugen ebenfalls zu (2020: 292.582 Automobile / +3,3 %). Rolls-Royce Motor Cars übergab insgesamt 5.586 Automobile in Kundenhand (2020: 3.756 Automobile / +48,7 %). Damit markiert das Jahr 2021 einen absoluten Bestwert für die Luxusmarke.

Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge auf Rekordhoch

Die Elektromobilität gewinnt auch für die BMW Group weiter stark an Bedeutung und ist ein wesentlicher Wachstumstreiber bei der Absatzentwicklung. Dies spiegelt sich in den sehr deutlich gestiegenen Absatzzahlen elektrifizierter Modelle der Marken BMW und MINI wider.

Mit insgesamt 328.314³ Fahrzeugen legten die Auslieferungen im Berichtszeitraum sehr deutlich um 70,4 % zu (2020: 192.662³). Besonders stark war die Nachfrage bei den voll-elektrischen Modellen, deren Auslieferungen sich mit 103.854³ Automobilen im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelten (2020: 44.541³ / +133,2 %). Ihr Anteil an den Gesamtauslieferungen betrug im Berichtszeitraum 4,1 % (2020: 1,9 %). Zum Ende des Jahres 2021 kamen mit dem BMW iX und BMW i4 zwei weitere vollelektrische Modelle in den Handel, für die es in der Fachpresse positive Resonanz gab. Im Berichtszeitraum verfügte die BMW Group damit über insgesamt 14 elektrifizierte Modelle. Im Jahr 2022 erweitert die rein elektrisch angetriebene Luxuslimousine BMW i7 zusammen mit dem BMW iX1⁴ das Produktangebot. Der gestiegene Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen und der konsequente Einsatz von Efficient Dynamics Technologien führte zu weiteren Fortschritten in der Senkung der CO₂-Flottenemissionen. Weitere Informationen finden sich im Kapitel [↗ CO₂- und Schadstoffemissionen](#).

AUSLIEFERUNGEN ELEKTRIFIZIERTER MODELLE

in Einheiten	2021	2020	Veränderung in %
BMW Group PHEV	224.460	148.121	51,5
BMW Group BEV	103.854	44.541	133,2
Gesamt	328.314	192.662	70,4



4



¹ einschließlich Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2021: 651.236 Automobile, 2020: 602.247 Automobile)

² Definition des Begriffs Auslieferungen siehe [↗ Glossar](#).

³ einschließlich Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang

⁴ [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

Absatzsituation in den Märkten: Erneuter Rekordwert in China

Die Auslieferungen in Asien verzeichneten im Berichtszeitraum mit einem Höchstwert von 1.067.914¹ Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce einen soliden Zuwachs (2020: 986.464¹ Automobile / + 8,3 %). In China erzielte der Absatz ein Plus von 8,9 % und erreichte mit 847.935¹ Einheiten ebenfalls einen neuen Rekordwert (2020: 778.412¹ Automobile).

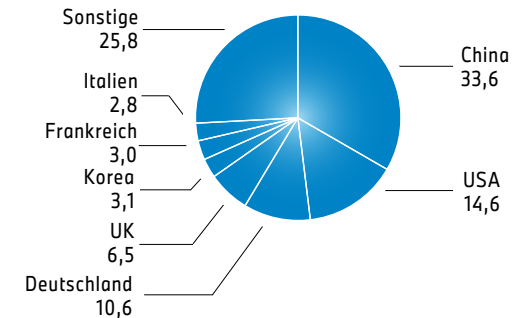
In Europa war ein leichter Anstieg der Auslieferungen auf 949.124 Einheiten (2020: 913.642 Automobile / + 3,9 %) zu beobachten. In Deutschland hingegen waren die Auswirkungen der Corona-Pandemie zu Beginn des Berichtsjahres noch deutlicher spürbar. Auf Jahresbasis erreichten die Auslieferungen mit 266.818 ausgelieferten Automobilen das Niveau des Vorjahres daher nicht (2020: 285.019 Automobile / – 6,4 %).

Im UK lag der Absatz aller drei Konzernmarken mit 164.344 Automobilen (2020: 163.174 Automobile / + 0,7 %) auf Vorjahresniveau. Frankreich und Italien verzeichneten jeweils Wachstumsraten im zweistelligen Bereich. So stieg der Absatz in Frankreich auf 76.845 Einheiten (2020: 69.880 Automobile / + 10,0 %), in Italien lieferte die BMW Group insgesamt 70.224 Fahrzeuge aus (2020: 62.538 Automobile / + 12,3 %).

Auch in Amerika belebte sich der Absatz spürbar. Die Zahl der Auslieferungen stieg dort auf 451.747 Automobile im Berichtszeitraum (2020: 379.714 Automobile / + 19,0 %). Im US-Markt wurden insgesamt 368.032 Automobile an Kundinnen und Kunden übergeben (2020: 307.876 Automobile / + 19,5 %).

BMW GROUP – GRÖßTE AUTOMOBILMÄRKTE 2021

in % vom Absatz



BMW GROUP AUSLIEFERUNGEN AUTOMOBILE NACH REGIONEN UND MÄRKTEN²

in Tsd.	2021	2020	2019	2018	2017
Europa	949,1	913,6	1.081,6	1.097,4	1.101,9
davon Deutschland	266,8	285,0	330,5	310,6	296,5
davon UK	164,3	163,2	233,8	236,8	242,4
Amerika	451,7	379,7	472,9	457,1	456,1
davon USA	368,0	307,9	375,7	355,4	358,8
Asien ¹	1.067,9	986,5	930,8	871,8	847,7
davon China ¹	847,9	778,4	724,7	635,8	595,0
Sonstige Märkte	52,8	45,4	52,2	59,9	59,3
Gesamt¹	2.521,5	2.325,2	2.537,5	2.486,1	2.465,0

¹ einschließlich Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2021: 651.236 Automobile, 2020: 602.247 Automobile, 2019: 538.612 Automobile, 2018: 455.581 Automobile, 2017: 385.705 Automobile)

² Die für die Jahre 2020 und 2021 präsentierten Auslieferungszahlen sind nicht direkt mit den für Vorjahre präsentierten Zahlen vergleichbar. Siehe Vertriebszahlen für Auslieferungen im Abschnitt [Vergleich](#)

Prognose mit tatsächlicher Entwicklung für weitere Informationen.

³ [Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

Marke BMW mit neuem Bestwert

Mit 2.213.790¹ ausgelieferten Automobilen erreichte die Marke BMW im Jahr 2021 einen neuen Höchstwert (2020: 2.028.841¹ Automobile / + 9,1 %). Das Absatzplus der Kernmarke ist vor allem dem jungen und attraktiven Modellangebot zu verdanken. Insbesondere die Modelle der X-Familie erfreuten sich nach wie vor großer Beliebtheit. Die überarbeiteten Erfolgsmodelle BMW X3 und BMW X4, die im Berichtsjahr 2021 auf den Markt kamen, trugen wesentlich zum Absatzerfolg bei. Mit 37.938 abgesetzten Einheiten wurde weltweit rund jeder zehnte BMW X3 in der neuen vollelektrischen Version BMW iX3³ ausgeliefert.

Zahlreiche Neuheiten bei BMW

Die Marke BMW stellte im Berichtsjahr 2021 wichtige Produktneuheiten vor. Zum Jahresauftakt startete die Markteinführung des rein elektrischen BMW iX¹ in Europa. Im März 2021 folgten mit dem BMW 320e¹ und dem BMW 520e¹ neue Plug-in-Hybrid-Einstiegsmodelle der BMW 3er und der BMW 5er Reihe. Im Sommer kamen die Modellüberarbeitungen der Erfolgsmodelle BMW X3 und BMW X4 auf den Markt. Die zweite Generation des BMW 4er Gran Coupé feierte im Herbst Marktpremiere. Die völlig neuen Modelle BMW iX und BMW i4 erweiterten im November des Jahres 2021 das Produktangebot vollelektrischer Fahrzeuge. Das BMW 2er Coupé ging gegen Ende des Jahres 2021 auf dem nordamerikanischen Markt an den Start, weitere Märkte folgen Anfang 2022.

BMW M mit weiterem Meilenstein in der Erfolgsgeschichte

Auch mit den Hochleistungsmodellen der Marke BMW M setzte die BMW Group im Jahr 2021 ihre Erfolgsfahrt fort und lieferte insgesamt 163.541 Fahrzeuge der High-Performance-Klasse aus (2020: 144.231 Automobile). Dies entspricht einem deutlichen Absatzplus von 13,4 %. Hohen Anteil daran hatten die neuen Modelle BMW M3¹ und BMW M4¹ sowie die Sports Activity Vehicles BMW X5 M¹ und BMW X6 M¹.

**AUSLIEFERUNGEN BMW AUTOMOBILE NACH MODELLREIHEN^{1,2}**

in Einheiten	2021	2020	Veränderung in %	Anteil an BMW Auslieferungen 2021 in %
BMW 1er / 2er	265.964	268.915	- 1,1	12,0
BMW 3er / 4er	490.969	420.295	16,8	22,2
BMW 5er / 6er	326.212	322.457	1,2	14,7
BMW 7er / 8er	62.628	66.728	- 6,1	2,8
BMW Z4	14.778	14.982	- 1,4	0,7
BMW X1 / X2	311.928	304.270	2,5	14,1
BMW X3 / X4	414.671	347.565	19,3	18,7
BMW X5 / X6	240.504	206.774	16,3	10,9
BMW X7	54.957	48.693	12,9	2,5
BMW i (iX, i3 und i8)	31.179	28.162	10,7	1,4
BMW gesamt	2.213.790	2.028.841	9,1	100,0

¹ ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben

² einschließlich Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2021: 651.236 Automobile, 2020: 602.247 Automobile)

Zum 50-jährigen Bestehen im Jahr 2022 setzt BMW M die Produktoffensive mit neuen, vollelektrischen Modellen fort: Bereits Anfang des Jahres feiert der BMW iX M60¹ auf dem nordamerikanischen Markt Weltpremiere. Zusammen mit dem BMW i4 M50¹ richtet sich die BMW Group auch in der High-Performance-Klasse auf die Elektromobilität aus.

**MINI mit Absatzplus**

MINI verzeichnete mit weltweit insgesamt 302.138 Automobilen ebenfalls ein Absatzplus (2020: 292.582 / + 3,3 %). Vor allem das Angebot an elektrifizierten Fahrzeugen war hier ein wesentlicher Faktor. Der vollelektrische MINI Cooper SE* war mit 34.851 Einheiten das volumenstärkste Modell der MINI Familie, dessen Absatz sich gegenüber dem Vorjahr fast verdoppelte (2020: 17.580 Automobile / + 98,2 %). Zusammen mit dem MINI Countryman Plug-in-Hybrid* erreichte er im Berichtsjahr 2021 einen Anteil von 18 % an den gesamten Auslieferungen der Marke weltweit.



Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr Modellüberarbeitungen beim MINI 3-Türer, beim MINI 5-Türer und beim MINI Cabrio vorgenommen. Unverändert hoch war die Nachfrage nach den John Cooper Works Performance-Modellen.

Rekordwert bei Rolls-Royce

Auch bei Rolls-Royce Motor Cars blickt man auf ein sehr erfolgreiches Jahr zurück. So verzeichnete die Marke im Berichtsjahr 2021 einen absoluten Rekordwert und übergab 5.586 Automobile der Luxusklasse in Kundenhand (2020: 3.756 / + 48,7 %). An der weltweit hohen Nachfrage hatten vor allem der Ghost* sowie der Cullinan* einen großen Anteil. Auch die Black-Badge-Varianten, die neben besonderen Ausstattungsmerkmalen auch über eine stärkere Motorleistung verfügen, erfreuen sich nach wie vor großer Beliebtheit.

AUSLIEFERUNGEN ROLLS-ROYCE AUTOMOBILE NACH MODELLEN*

in Einheiten	2021	2020	Veränderung in %
Phantom	427	360	18,6
Ghost	1.909	324	–
Wraith / Dawn	828	873	– 5,2
Cullinan	2.422	2.199	10,1
Rolls-Royce gesamt	5.586	3.756	48,7

AUSLIEFERUNGEN MINI AUTOMOBILE NACH MODELLEN

in Einheiten	2021	2020	Veränderung in %	Anteil an MINI Auslieferungen 2021 in %
MINI Hatch (3- und 5-Türer)	164.270	157.040	4,6	54,4
MINI Cabrio	25.120	24.875	1,0	8,3
MINI Clubman	30.385	32.958	– 7,8	10,0
MINI Countryman	82.363	77.709	6,0	27,3
MINI gesamt	302.138	292.582	3,3	100,0

* ⚡ Verbrauchs- und CO₂-Angaben

Ertragslage Segment Automobile

Im Segment Automobile lagen die Umsatzerlöse mit 95.476 Mio. € (2020: 80.853 Mio. € / +18,1 %, währungsbereinigt: +18,3 %) deutlich über denen des Vorjahres.

Der Anstieg des Absatzvolumens im Vorjahresvergleich wurde durch Produktionsausfälle aufgrund knapper Verfügbarkeit von Halbleiter-Komponenten gedämpft. Diese Effekte konnten jedoch durch eine verbesserte Preisrealisierung aufgrund des gestiegenen Wunsches nach individueller Mobilität sowie der weltweiten Verknappung des Angebots, bedingt durch Lieferengpässe bei Halbleiter-Komponenten, überkompensiert werden. Der gestiegene Absatz umsatzstarker Fahrzeuge sowie die außergewöhnlich positive Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte, die sich in einer Verbesserung der Restwertentwicklung widerspiegelte, trugen zusätzlich zu einem Anstieg der Segmenterlöse bei. Weiterhin wirkte ein höheres Geschäft mit Ersatzteilen und Zubehör umsatzsteigernd.

Die Umsatzkosten des Segments betrugen 78.637 Mio. € und lagen somit deutlich über denen des Vorjahres (2020: 71.456 Mio. € / +10,0 %).

Der Anstieg der Umsatzkosten im Vorjahresvergleich ist im Wesentlichen bedingt durch das gestiegene Absatzvolumen. Negative Einflussfaktoren waren zudem steigende Rohstoff- und Energiepreise, höhere Aufwendungen aufgrund des zunehmenden Anteils an elektrifizierten Fahrzeugen sowie gestiegene Zuführungen für Rückstellungen für erfolgsabhängige Vergütungsbestandteile. Zudem wirkten höhere Forschungs- und Entwicklungskosten im Vorjahresvergleich. Im Vorjahr belasteten Vorsorgen unter anderem im Zusammenhang mit dem Abgasrückführungskühler die Gewährleistungskosten.

Die bereits im Konzernergebnis beschriebenen Umstellungseffekte aus der Modernisierung des Altersvorsorgemodells in Deutschland beeinflussten die Umsatz- sowie die

Vertriebs- und Verwaltungskosten des Segments in Höhe von 542 Mio. € positiv. Gegenläufig führten im Wesentlichen höhere Aufwendungen für erfolgsabhängige Vergütungsbestandteile zum Anstieg dieser Kosten.

Der Saldo der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen verbesserte sich im Vorjahresvergleich deutlich. Hintergrund war vor allem die bereits beschriebene anteilige Auflösung der Rückstellung für das EU-Kartellverfahren im zweiten Quartal 2021.

Die EBIT-Marge (Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse) des Segments lag im Berichtsjahr bei 10,3 % (2020: 2,7 %; +7,6 Prozentpunkte). Wie in der Quartalsmitteilung zum 30. September 2021 prognostiziert, lag die EBIT-Marge im Korridor von 9,5 bis 10,5 % und damit im Rahmen der angepassten Erwartung. Im Geschäftsbericht 2020 wurde ursprünglich eine EBIT-Marge des Segments im Korridor von 6 bis 8 % erwartet.

Das Finanzergebnis des Segments Automobile lag mit 1.935 Mio. € deutlich über dem des Vorjahres (2020: 560 Mio. €). Wesentliche positive Einflussfaktoren waren die bereits beschriebenen Effekte im At-Equity-Ergebnis mit dem chinesischen Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, sowie die positiven Bewertungseffekte im übrigen Finanzergebnis aus dem BMW i Ventures Fonds und die Entwicklung der SGL-Carbon-Aktie.

In Summe liegt das Ergebnis vor Steuern im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 11.805 Mio. € deutlich über dem Wert des Vorjahreszeitraums (2020: 2.722 Mio. €).

Der Return on Capital Employed im Automobilgeschäft verzeichnete 2021 – wie prognostiziert – einen deutlichen Anstieg auf 59,9 % (2020: 12,7 % / +47,2 Prozentpunkte). Der deutliche Anstieg war im Wesentlichen bedingt durch das gestiegene EBIT im Vergleich zum Vorjahr. Zu der Entwicklung trugen auch der Rückgang des eingesetzten Kapitals sowie im Wesentlichen der Rückgang des durchschnittlichen Vorratsbestands im Geschäftsjahr bei.

BMW GROUP MARGEN SEGMENTE

in %	2021	2020	Veränderung in %-Punkten
AUTOMOBILE			
Bruttomarge ¹	17,6	11,6	6,0
EBIT-Marge ²	10,3	2,7	7,6
MOTORRÄDER			
Bruttomarge ¹	17,8	15,0	2,8
EBIT-Marge ²	8,3	4,5	3,8

¹ Verhältnis des Bruttoergebnisses vom Umsatz zu den Umsatzerlösen des Segments

² Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse des Segments

Segment Motorräder

Bestes Absatzjahr für BMW Motorrad

Die Auslieferungen im Motorradgeschäft erreichten mit 194.261 Einheiten im Jahr 2021 (2020: 169.272 Motorräder) einen neuen Bestwert. Dies entspricht einem deutlichen Anstieg um 14,8%. Trotz der unverändert bestehenden Einschränkungen in der Versorgung mit Halbleiter-Komponenten und wegen der Corona-Pandemie bestätigten sich aufgrund der positiven Marktentwicklung die Erwartungen aus der Quartalsmitteilung zum 30. September 2021.

Absatzsteigerung in fast allen Märkten

In Europa lag der Absatz im Jahr 2021 mit einem Zuwachs von 8,9% auf 111.126 Einheiten solide über dem Vorjahr (2020: 102.026 Einheiten). Besonders deutlich legten die Märkte in Frankreich mit 19.887 Einheiten (2020: 17.539 Motorräder / +13,4%), Italien mit 16.034 Einheiten (2020: 13.918 Motorräder / +15,2%) und Spanien mit 12.616 Einheiten (2020: 11.030 Motorräder / +14,4%) zu. In Deutschland hingegen war in einem rückläufigen Marktumfeld ein moderater Rückgang auf 25.972 Einheiten (2020: 27.516 Fahrzeuge / -5,6%) zu beobachten.

Auch in den USA übertrafen die Auslieferungen im Berichtszeitraum mit 16.030 Motorrädern und zweistelligen Wachstumsraten das Vorjahr deutlich (2020: 12.135 Motorräder / +32,1%). Ein ähnliches Bild zeigte sich in China: Dort legte der Absatz um 21,4% auf 14.309 Einheiten (2020: 11.788 Motorräder) zu. In Brasilien haben sich die Auslieferungen mit 11.150 Einheiten leicht positiv entwickelt (2020: 10.707 Motorräder / +4,1%).

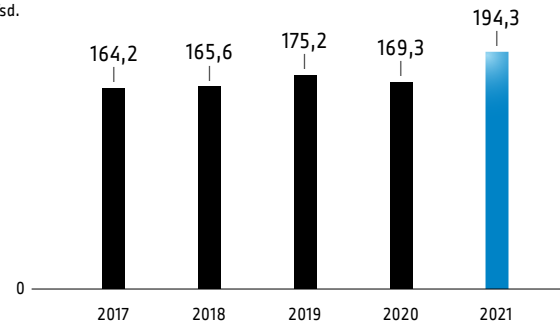
Neue Modelle im Berichtsjahr

Die BMW Group führte im Jahr 2021 fünf neue Motorradmodelle sowie drei Modellüberarbeitungen ein. Die Markteinführungen starteten im Februar 2021 im Segment Sport mit der M 1000 RR – dem ersten M Modell von BMW Motorrad mit einem Hochleistungs-Vierzylinder-Reihenmotor. Im gleichen Monat kam im Heritage-Segment die R 18 Classic auf

Basis des hubraumstarken 1800cc-Boxermotors der R 18 auf den Markt. Im März 2021 folgten die Modellüberarbeitungen der G 310 R (Segment Roadster), der G 310 GS (Segment Adventure) und der R 1250 RT (Segment Tour). Die S 1000 R erweiterte im Mai des Jahres die Modellpalette im Roadster-Segment. Mit der R 18 B und der R 18 Transcontinental brachte BMW Motorrad im September im Heritage-Segment schließlich noch zwei weitere Derivate der 1800cc-Boxer-Familie in den Handel.

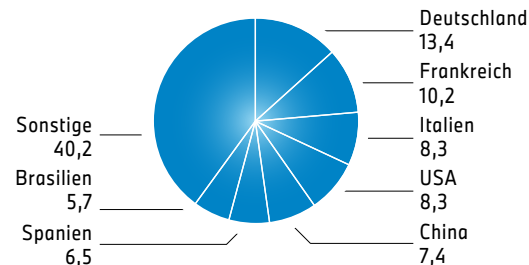
AUSLIEFERUNGEN VON BMW MOTORRÄDERN

in Tsd.



BMW GROUP - GRÖßTE MOTORRADMÄRKTE 2021

in % vom Absatz



Neuvorstellungen: Elektrifizierung wird konsequent fortgesetzt

Auf der IAA Mobility hat die BMW Group im Berichtsjahr das Visionsfahrzeug BMW Motorrad Vision Amby vorgestellt. Das vollkommen neue Konzept ist als elektrifiziertes Fahrzeug zwischen Fahrrad und Motorrad angesiedelt. Zusammen mit dem vollelektrischen Konzeptfahrzeug CE 02, das im September der Öffentlichkeit online vorgestellt wurde, wird ein Blick in die Zukunft der urbanen Mobilität gewährt.

Mit dem im Juli 2021 vorgestellten Elektro-Scooter CE 04 (Segment Urban Mobility), der im ersten Halbjahr 2022 auf den Markt kommt, setzt BMW Motorrad seine Elektromobilitätsstrategie konsequent fort.

Des Weiteren wurden im Lauf des Jahres die Serienmodelle der Scooter C 400 GT und C 400 X (März) sowie die Tourer K 1600 GT, K 1600 GTL und die K 1600 B (Oktober) der Öffentlichkeit vorgestellt.



Ertragslage Segment Motorräder

Die EBIT-Marge des Segments Motorräder (Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse) lag im Berichtszeitraum bei 8,3 % (2020: 4,5 % / +3,8 Prozentpunkte) und damit innerhalb des prognostizierten Korridors von 8 bis 10 %.

Das Ergebnis vor Steuern lag im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 228 Mio. € deutlich über dem des Vergleichszeitraums (2020: 100 Mio. €). Wesentlicher Treiber waren positive Produkt-Mix-Effekte sowie das im Vorjahresvergleich gestiegene Absatzvolumen, das im letzten Jahr durch die im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie stehenden Schließungen von Händlerbetrieben belastet wurde.

Der Return on Capital Employed im Segment Motorräder lag im Berichtsjahr bei 35,9 % und damit deutlich über dem Vorjahresniveau (2020: 15,0 % / +20,9 Prozentpunkte). Grund hierfür war im Wesentlichen der Anstieg des EBIT.

Dies entspricht der letzten Prognose in der Quartalsmitteilung zum 30. September 2021.

Segment Finanzdienstleistungen

Bestwert beim Ergebnis vor Steuern

Im Berichtsjahr 2021 verzeichnete das Segment Finanzdienstleistungen einen erfolgreichen Geschäftsverlauf. Mit einem Plus von 117,6 % stieg das Ergebnis vor Steuern auf 3.753 Mio. € (2020: 1.725 Mio. €). Im Vorjahr hatten erhöhte pandemiebedingte Vorsorgeaufwendungen für Kredit- und Restwertrisiken die Ergebnissituation belastet. Das aktuelle Berichtsjahr war hingegen geprägt von einer außergewöhnlich positiven Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte, insbesondere in den USA und im UK. Dies führte zu einem starken Anstieg der Wiedervermarktungswerte bei Leasingrückläufern. Daneben wirkte sich der unverändert niedrige Wertberichtigungsbedarf für Kreditrisiken positiv auf das Ergebnis aus. Die Kreditausfallrate für das gesamte Kreditportfolio lag zum 31. Dezember 2021 bei 0,18 % und damit auf einem historisch niedrigen Niveau (2020: 0,21 %). Die Aus-

fallrate lag im Leasinggeschäft im Berichtszeitraum bei 0,11 % (2020: 0,16 %), im Finanzierungsgeschäft mit Endkunden betrug die Rate 0,28 % (2020: 0,31 %). Weitere Informationen zu Risiken und Chancen im Finanzdienstleistungsgeschäft sind dem Kapitel [Risiko- und Chancenmanagement](#) zu entnehmen.

Das bilanzielle Geschäftsvolumen stieg im Vergleich zum Vorjahr um 4,8 % auf 139.530 Mio. € (2020: 133.093 Mio. €) leicht an.

Neugeschäft mit Endkunden moderat über Vorjahr

Die Anzahl an Neuverträgen im Finanzierungs- und Leasinggeschäft mit Endkunden lag im Berichtszeitraum bei insgesamt 1.956.514 (2020: 1.845.271 Verträge / +6,0 %). Insbesondere das Kreditfinanzierungsneugeschäft (+7,8 %), aber auch die Neuabschlüsse im Leasinggeschäft (+2,4 %) trugen zu dieser positiven Entwicklung bei. Der größte Anstieg war dabei in China und in den USA zu beobachten. Insgesamt erreichte der Leasinganteil am gesamten Neugeschäft 31,8 %. Der Anteil des Finanzierungsgeschäfts lag bei 68,2 %.

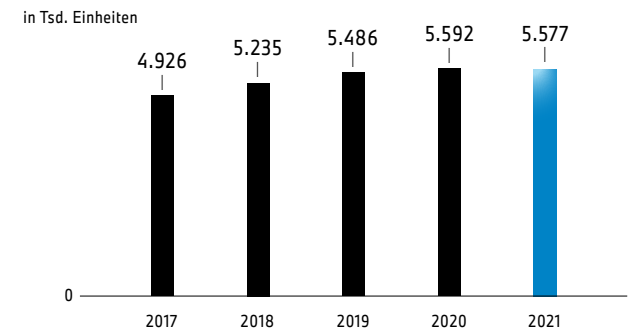
Auch das Gebrauchtwagenneugeschäft entwickelte sich mit einem Zuwachs von 1,4 % positiv. Auf Neuabschlüsse in der Gebrauchtwagenfinanzierung und im Gebrauchtwagenleasing der Marken BMW und MINI entfielen 411.520 Verträge (2020: 405.713 Verträge).

Das Neugeschäftsvolumen aller Finanzierungs- und Leasingverträge, die bis zum Ende des Berichtsjahres mit Endkunden abgeschlossen wurden, bewegte sich mit 63.414 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau (2020: 57.200 Mio. € / +10,9 %).

Der Anteil an Neuwagen der BMW Group, die durch das Segment Finanzdienstleistungen verleast oder finanziert wurden, lag im Jahr 2021 bei 50,5 %¹ (2020: 49,8 % / +0,7 Prozentpunkte).

Der betreute Vertragsbestand mit Endkunden erreichte zum Jahresende 2021 insgesamt 5.577.011 Verträge und lag damit auf dem Niveau des Vorjahres (2020: 5.591.799 Verträge / -0,3 %). Dabei verzeichnete China die höchste Wachstumsrate aller Regionen. Der Vertragsbestand dort erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 9,0 %, während die Region Asien / Pazifik auf Vorjahresniveau lag (+0,3 %). In den Regionen Amerika (-2,2 %), EU-Bank² und Europa / Mittlerer Osten / Afrika (jeweils -1,7 %) ging der Vertragsbestand dagegen leicht zurück.

VERTRAGSBESTAND MIT ENDKUNDEN IM SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

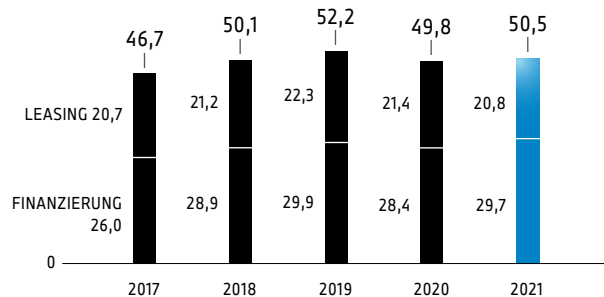


¹ Die Berechnung bezieht nur Automobilmärkte ein, in denen das Segment Finanzdienstleistungen mit einer konsolidierten Gesellschaft vertreten ist.

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

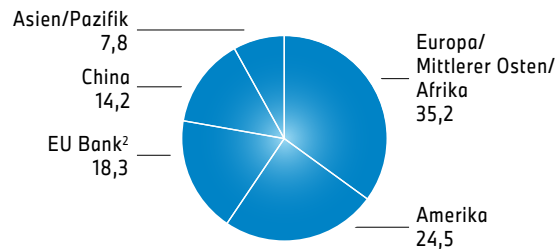
BMW GROUP NEUWAGEN, DURCH SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN FINANZIERT ODER VERLEAST¹

in %



VERTRAGSBESTAND KUNDENFINANZIERUNG IM SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN 2021

in % nach Region



Unter der Markenbezeichnung Alphabet bietet das Segment Finanzdienstleistungen im Flottenmanagement hauptsächlich gewerblichen Kunden Finanzierungs- und Leasingverträge sowie spezifische Serviceleistungen an. Zum 31. Dezember 2021 belief sich der Gesamtbestand auf 696.393 Flottenverträge (2020: 704.977 Verträge / -1,2 %).

Volumen in der Händlerfinanzierung deutlich verringert

In der Händlerfinanzierung war zum Ende des Berichtszeitraums eine deutliche Reduzierung der Fahrzeugbestände zu verzeichnen. Gründe dafür waren Einschränkungen der Neuwagenproduktion, die durch den Versorgungsengpass bei Halbleiter-Komponenten bedingt war, und die hohe Nachfrage nach Neu- und Gebrauchtwagen. Dadurch sank das Geschäftsvolumen gegenüber dem Vorjahr deutlich um 19,0 % und lag im Berichtsjahr bei insgesamt 13.149 Mio. € (2020: 16.241 Mio. €).

Ertragslage Segment Finanzdienstleistungen

Die Umsatzerlöse im Segment Finanzdienstleistungen stiegen auf 32.867 Mio. € (2020: 30.044 Mio. € / + 9,4 %). Dies war im Wesentlichen auf höhere Erlöse im Beendigungsgeschäft aufgrund der weiterhin positiven Situation auf den Gebrauchtwagenmärkten zurückzuführen. Die Umsatzkosten des Finanzdienstleistungsgeschäfts erhöhten sich im Vorjahresvergleich um 791 Mio. € (2020: 26.958 Mio. € / + 2,9 %). Wesentliche Treiber für den Anstieg waren Kosten für den Verkauf von Leasingrückläufern.

Die außergewöhnlich positive Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte im Geschäftsjahr führte zu einem Anstieg der Wiedervermarktungswerte bei Leasingrückläufern und wirkte somit ergebnisverbessernd. Darüber hinaus wirkte sich der unverändert niedrige Wertberichtigungsbedarf für Kreditrisiken positiv auf das Ergebnis aus. Das Vorjahr war dagegen geprägt von der pandemiebedingt zusätzlichen Risikovorsorge für Kredit- und Restwertrisiken.

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Finanzdienstleistungen lag mit 3.753 Mio. € (2020: 1.725 Mio. €) deutlich über dem des Vorjahres.

Die Eigenkapitalrendite des Segments Finanzdienstleistungen bewegte sich im Geschäftsjahr 2021 mit 22,6 % deutlich über dem Niveau des Vorjahres (2020: 11,2 % / + 11,4 Prozentpunkte). Wesentlicher Grund für den Anstieg war die bessere Risikosituation im Geschäftsjahr – insbesondere aufgrund der positiven Entwicklung der Vermarktungsergebnisse und geringerer Kreditrisikovorsorgen.

Der Return on Equity im Jahr 2021 lag somit im Rahmen der angepassten Prognose von 20 bis 23 %. Im BMW Group Bericht 2020 wurde ursprünglich für 2021 ein Return on Equity im Korridor von 12 bis 15 % erwartet.

Segment Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Sonstige Gesellschaften lag im Geschäftsjahr bei 531 Mio. € (2020: -235 Mio. €). Hier wirkten sich im übrigen Finanzergebnis positive Bewertungseffekte bei Zinssicherungsgeschäften im Zusammenhang mit der fristenkongruenten Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts, aufgrund von steigenden Zinsen im Vergleich zu fallenden Zinsen im Vorjahr, aus.

Die Konsolidierungen verringerten sich im Ergebnis vor Steuern auf -257 Mio. € (2020: 910 Mio. €).

Im Vorjahresvergleich wirkten gestiegene Eliminierungen im Zusammenhang mit Leasinggeschäften in den Konsolidierungen negativ. Wesentlich sind die Effekte aus dem steigenden Leasingneugeschäft bedingt durch den gestiegenen Fahrzeugabsatz und höhere Vertragswerte gegenüber dem Vorjahr hervorzuheben.

¹ Aufgrund der Anpassung der Auslieferungszahlen wurden die Werte rückwirkend angepasst. ² Glossar.

² Seit dem vierten Quartal 2019 umfasst die EU Bank nunmehr die BMW Bank GmbH mit ihren Filialen in Italien, Spanien und Portugal. Die bisherige Tochtergesellschaft in Frankreich wurde aufgrund strategischer Ausrichtungen organisatorisch in die Region Europa/Mittlerer Osten/Afrika übertragen.

ERLÄUTERUNGEN ZUR BMW AG

Die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) mit Sitz in München ist das Mutterunternehmen des BMW Konzerns (BMW Group). Die voranstehenden Erläuterungen zur BMW Group beziehungsweise zum Segment Automobile sind für die BMW AG zutreffend, sofern im Nachfolgenden keine abweichende Darstellung erfolgt. Der Jahresabschluss der BMW AG wird nach den Regeln des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) sowie ergänzend nach den Regelungen des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt.

Der für die BMW AG bedeutsamste finanzielle Leistungsindikator ist die Ausschüttungsquote (Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB bezogen auf den Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS). Die bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren sind im Wesentlichen identisch und gleichlaufend mit denen der BMW Group. Diese werden ausführlich im Kapitel [Finanzielle Leistung](#) des zusammengefassten Lageberichts beschrieben.

Unterschiede zwischen den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nach HGB und den International Financial Reporting Standards (IFRS), nach denen der Konzernabschluss der BMW Group aufgestellt wird, ergeben sich vor allem bei der Aktivierung von immateriellen Vermögensgegenständen, der Bildung von Bewertungseinheiten, dem Ansatz und der Bewertung von Finanzinstrumenten und Rückstellungen sowie der Aktivierung latenter Steuern. Darüber hinaus ergeben sich Unterschiede im Ausweis von Vermögensgegenständen und Schulden sowie von Positionen der Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

Die gesamtwirtschaftlichen und branchenbezogenen Rahmenbedingungen der BMW AG stimmen im Wesentlichen mit denen des Konzerns überein und werden im Kapitel [Finanzielle Leistung](#) des zusammengefassten Lageberichts beschrieben.

Die BMW AG entwickelt, fertigt und vertreibt eigene, von ausländischen Tochterunternehmen und von Zulieferern im Auftrag gefertigte Automobile und Motorräder sowie Ersatzteile und Zubehör und erbringt mit diesen Gegenständen in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Der Vertrieb erfolgt vor allem über Niederlassungen, Tochterunternehmen, selbstständige Händler sowie Importeure. Insbesondere durch die Erholung von den Auswirkungen der Corona-Pandemie erhöhte sich der Automobilabsatz im Geschäftsjahr 2021 um 187.648 Einheiten auf 2.437.591 Einheiten. Im Automobilabsatz enthalten waren 674.995 Einheiten aus der Serienteileversorgung an BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, die mit 76.142 Einheiten über Vorjahresniveau lagen.

Zum 31. Dezember 2021 beschäftigte die BMW AG 83.308 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (31. Dezember 2020: 84.668 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter).

Die BMW AG blickt trotz der globalen Herausforderungen aus der Versorgung mit Halbleiter-Komponenten und den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf einen positiven Geschäftsverlauf im Berichtsjahr 2021 zurück.

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im Jahr 2021 ist Ausdruck der soliden finanziellen Basis des Unternehmens. Die Geschäftsentwicklung hat die Erwartungen der Unternehmensleitung erfüllt. Diese Einschätzung berücksichtigt auch Erkenntnisse nach dem Ende des Berichtszeitraums.

Ertragslage**BMW AG GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG**

in Mio. €	2021	2020
Umsatzerlöse	88.526	75.040
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	- 72.283	- 63.726
Bruttoergebnis vom Umsatz	16.243	11.314
Vertriebskosten	- 3.858	- 4.030
Allgemeine Verwaltungskosten	- 3.243	- 2.747
Forschungs- und Entwicklungskosten	- 6.451	- 5.394
Sonstige betriebliche Erträge	2.199	1.237
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 1.460	- 1.250
Beteiligungsergebnis	2.991	3.084
Finanzergebnis	- 426	- 280
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 1.068	- 214
Ergebnis nach Steuern	4.927	1.720
Sonstige Steuern	- 17	- 18
Jahresüberschuss	4.910	1.702
Einstellung in die Gewinnrücklagen	- 1.083	- 449
Bilanzgewinn	3.827	1.253

Die Umsatzerlöse erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 13.486 Mio. €. Dies ist im Wesentlichen auf das im Vergleich zum Vorjahr erhöhte Absatzvolumen zurückzuführen. Geografisch entfiel der Anstieg größtenteils auf die Regionen USA, China sowie Übriges Europa. Auf den Umsatz von 88.526 Mio. € (2020: 75.040 Mio. €) entfiel ein konzerninterner Anteil von 60.373 Mio. € (2020: 49.348 Mio. €); dies entspricht einer Quote von 68,2 % (2020: 65,8 %).

Der Anstieg der Herstellungskosten um 13,4 % auf 72.283 Mio. € resultierte weitgehend aus dem gestiegenen Absatzvolumen.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz erhöhte sich um 4.929 Mio. € auf 16.243 Mio. €.

Insgesamt sind die Vertriebskosten leicht gesunken sowie die allgemeinen Verwaltungskosten deutlich gestiegen.

Forschungs- und Entwicklungskosten entfielen hauptsächlich auf neue Fahrzeugmodelle (unter anderem die vollelektrischen Modelle iX und i4 sowie der neue 2er Active Tourer), Aufwendungen für die Entwicklung von digitalen Produkten, automatisiertem Fahren und neuen Architekturen. Korrespondierend zu den Anläufen von Fahrzeugen und Baukästen in Zusammenhang mit der Elektro-Offensive steigen die Forschungs- und Entwicklungskosten um 19,6 % im Vergleich zum Vorjahr.

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich auf 2.199 Mio. € (2020: 1.237 Mio. €). Die Veränderung war im Wesentlichen auf Erträge aus der anteiligen Auflösung der Rückstellung im Zusammenhang mit einem Kartellverfahren der EU-Kommission zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen leicht auf 1.460 Mio. € (2020: 1.250 Mio. €) und beinhalteten wie im Vorjahr im Wesentlichen Aufwendungen aus Finanzgeschäften sowie Zuführungen zu sonstigen Rückstellungen.

Die im Beteiligungsergebnis enthaltenen Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit Konzerngesellschaften lagen auf Vorjahresniveau.

Das Finanzergebnis verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahr um 146 Mio. €, im Wesentlichen bedingt durch geringere Erträge aus mit den Pensionsverpflichtungen zu verrechnendem Deckungsvermögen.

Der Aufwand aus Steuern vom Einkommen und vom Ertrag resultierte überwiegend aus der laufenden Steuerberechnung für das Geschäftsjahr.

Nach Abzug von Steuern ergab sich ein Jahresüberschuss in Höhe von 4.910 Mio. € gegenüber 1.702 Mio. € im Vorjahr.

Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Hauptversammlung über die Gewinnverwendung ergibt sich ein zur Ausschüttung verfügbarer Bilanzgewinn in Höhe von 3.827 Mio. €

(2020: 1.253 Mio. €). Dieser entspricht einer auf den Konzernjahresüberschuss bezogenen Ausschüttungsquote in Höhe von 30,7 % (2020: 32,5 %), die damit im prognostizierten Korridor von 30 bis 40 % liegt.

Finanz- und Vermögenslage

BMW AG BILANZ ZUM 31. DEZEMBER

in Mio. €	2021	2020
AKTIVA		
Immaterielle Vermögensgegenstände	704	488
Sachanlagen	12.740	12.520
Finanzanlagen	5.067	3.826
Anlagevermögen	18.511	16.834
Vorräte	7.287	5.748
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	758	778
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	21.019	18.939
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4.071	3.849
Wertpapiere	3.077	3.336
Flüssige Mittel	8.824	6.822
Umlaufvermögen	45.036	39.472
Rechnungsabgrenzungsposten	72	73
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	1.086	1.261
Bilanzsumme	64.705	57.640

in Mio. €	2021	2020
PASSIVA		
Gezeichnetes Kapital	662	660
Kapitalrücklage	2.342	2.239
Gewinnrücklagen	12.096	11.013
Bilanzgewinn	3.827	1.253
Eigenkapital	18.927	15.165
Namens-Gewinn-Scheine	26	27
Rückstellungen für Pensionen	422	229
Übrige Rückstellungen	9.995	10.093
Rückstellungen	10.417	10.322
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1	101
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.531	4.785
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	24.462	23.404
Übrige Verbindlichkeiten	462	221
Verbindlichkeiten	31.456	28.511
Rechnungsabgrenzungsposten	3.879	3.615
Bilanzsumme	64.705	57.640

Im Geschäftsjahr wurden 3.304 Mio. € (2020: 2.790 Mio. €) in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen investiert. Dies entspricht einer Steigerung von 18,4% im Vergleich zum Vorjahr. Die Abschreibungen beliefen sich auf 2.846 Mio. € (2020: 2.646 Mio. €). Das Finanzanlagevermögen erhöhte sich im Wesentlichen durch eine Sacheinlage in die Kapitalrücklage der BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München, in Höhe von 957 Mio. € auf 5.067 Mio. € (2020: 3.826 Mio. €).

Die Vorräte erhöhten sich auf 7.287 Mio. € (2020: 5.748 Mio. €), vornehmlich durch einen Bestandsaufbau bei den Handelswaren sowie den unfertigen und fertigen Erzeugnissen.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen stiegen auf 21.019 Mio. € (2020: 18.939 Mio. €), insbesondere bedingt durch eine Erhöhung bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die Erhöhung der übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände auf 4.071 Mio. € (2020: 3.849 Mio. €) war insbesondere auf einen Anstieg der Steuerforderungen zurückzuführen. Gegenläufig wirkte der Rückgang bei Finanzmarktforderungen.

Das Eigenkapital erhöhte sich um 3.762 Mio. € auf 18.927 Mio. € aufgrund des höheren Bilanzgewinns im Vergleich zur ausgeschütteten Dividende des Vorjahres sowie der Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen und der Ausgabe von Vorzugsaktien im Rahmen eines Mitarbeiteraktienprogramms. Die Eigenkapitalquote verzeichnete eine Veränderung von 26,3 auf 29,3 %.

Für die Sicherung von Pensionsverpflichtungen wurden liquide Mittel zur Investition in Fondsvermögen in Höhe von 1.081 Mio. € im Rahmen von Contractual Trust Arrangements (CTA) treuhänderisch auf den BMW Trust e.V., München, übertragen. Eine Saldierung des Deckungsvermögens mit den gesicherten Verpflichtungen wurde vorgenommen. Sofern dieses die zu sichernde Verpflichtung überstieg, wurde der resultierende Überhang als aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung ausgewiesen. Die

Rückstellungen für Pensionen stiegen nach Saldierung der Pensionsverpflichtungen mit dem Deckungsvermögen von 229 Mio. € auf 422 Mio. € an.

Die übrigen Rückstellungen reduzierten sich leicht von 10.093 Mio. € auf 9.995 Mio. € durch den Verbrauch beziehungsweise die Auflösung der Rückstellung im Zusammenhang mit einem Kartellverfahren der EU-Kommission. Gegenläufig wirkten im Wesentlichen Zuführungen zu den Personalrückstellungen sowie zu den Rückstellungen aus Gewährleistungs-, Kulanzverpflichtungen und Produktgarantien.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen auf 24.462 Mio. € (2020: 23.404 Mio. €) war überwiegend auf konzerninterne Refinanzierungen zurückzuführen.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten erhöhte sich um 264 Mio. € auf 3.879 Mio. € und enthält vorwiegend Abgrenzungen für noch nicht erbrachte Teilleistungen in Zusammenhang mit Service- und Wartungsverträgen.

Die Liquidität der BMW Group wird durch ein konzernweit geltendes Liquiditätskonzept sichergestellt. Dieses Konzept beinhaltet, dass ein Großteil der Konzernliquidität bei der BMW AG konzentriert wird. Ein wichtiges Instrument ist in diesem Zusammenhang der bei der BMW AG angesiedelte Cashpool. Die Höhe der Liquiditätsposition der BMW AG spiegelt somit die globalen Geschäftstätigkeiten der BMW AG und weiterer Konzerngesellschaften wider. Die flüssigen Mittel nahmen um 2.002 Mio. € auf 8.824 Mio. € zu, im Wesentlichen durch die Überschüsse aus betrieblicher Tätigkeit. Gegenläufig wirkten vor allem die Mittelabflüsse aus Investitionen in Anlagevermögen.

Risiken und Chancen

Die Geschäftsentwicklung der BMW AG hängt maßgeblich von den Risiken und Chancen der BMW Group ab, die ausführlich im Kapitel [Prognose, Risiko- und Chancenmanagement](#) des

zusammengefassten Lageberichts dargestellt sind. Die BMW AG partizipiert grundsätzlich an den Risiken ihrer Beteiligungen und Tochterunternehmen entsprechend der jeweiligen Anteilsquote. Gleichzeitig hat das Beteiligungsergebnis einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis der BMW AG. Die BMW AG ist in das konzernweite Risikomanagementsystem und das Interne Kontrollsystem der BMW Group eingebunden. Für nähere Informationen wird auf das Kapitel [Internes Kontrollsystem](#) im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

Ausblick

Die BMW AG erwartet für das Geschäftsjahr 2022 eine unveränderte Ausschüttungsquote (Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB bezogen auf den Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG am Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS) im Korridor von 30 bis 40 %. Bis zum Geschäftsjahr 2021 war die Ausschüttungsquote definiert als Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB bezogen auf den Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS (2021: 30,7 %).

Die Erwartungen für die BMW AG hinsichtlich ihrer nichtfinanziellen Leistungsindikatoren entsprechen im Wesentlichen – aufgrund ihrer Bedeutung im Konzern und ihrer Verflechtungen mit den Konzerngesellschaften – den Prognosen der BMW Group, die ausführlich im Kapitel [Prognose, Risiko- und Chancenmanagement](#) des zusammengefassten Lageberichts beschrieben werden.

Der von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, Niederlassung München, mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene Abschluss der BMW AG, aus dem hier insbesondere die Bilanz und die Gewinn- und Verlust-Rechnung wiedergegeben sind, wird beim Betreiber des elektronischen Bundesanzeigers eingereicht und ist über die Internetseite des Unternehmensregisters zugänglich. Dieser Abschluss ist darüber hinaus auf der Homepage der BMW Group unter www.bmwgroup.com/ir verfügbar.

EU-TAXONOMIE

Die EU-Taxonomie ist ein wichtiger Baustein der EU im Rahmen des EU Green Deals und des Aktionsplans „Finanzierung nachhaltigen Wachstums“, mit dem die Staatengemeinschaft bis 2050 klimaneutral werden will. Die zentralen Ziele der EU-Taxonomie sind die Schaffung von Transparenz für Kapitalmarktteilnehmer und die Lenkung von Kapitalströmen in nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten.

Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem, das die Wirtschaftstätigkeiten anhand vorgegebener Kriterien als ökologisch nachhaltig definiert. Der Nachweis der ökologischen Nachhaltigkeit erfolgt über einen dreistufigen Test.

Grundlegend muss ein wesentlicher Beitrag zu einem der sechs Umweltziele gegeben sein:

- 1) Klimaschutz
- 2) Anpassung an den Klimawandel
- 3) Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- 4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- 5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- 6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Dies wird über die Erfüllung technischer Bewertungskriterien belegt. Daneben darf kein anderes Umweltziel erheblich beeinträchtigt und Mindestschutzkriterien für Arbeitssicherheit und Menschenrechte müssen erfüllt werden.

Die Veröffentlichung der EU-Taxonomie-Verordnung erfolgte im Juli 2020. Der Delegierte Rechtsakt zu den ersten beiden Umweltzielen Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel sowie der Rechtsakt zu den Berichtspflichten (Art. 8 der EU-Taxonomie-Verordnung) traten Ende Dezember 2021 in Kraft*. Zudem veröffentlichte die EU-Kommission im Dezember 2021 sowie Anfang Februar 2022 zwei weitere FAQ-Dokumente zur Erläuterung von Anwendungsfragen für das erste Berichtsjahr. Mit der in den Delegierten Rechtsakten festgelegten stufenweisen Einführung der EU-Taxonomie müssen Unternehmen wie die BMW Group bereits für das Jahr 2021 den taxonomiefähigen Anteil an Umsatz, Investitions- und Betriebsausgaben für die ersten beiden Umweltziele berichten. Ab den Berichtsjahren 2022 und 2023 ist die sukzessive Ausweitung der Berichtspflicht auf die taxonomiekonformen Anteile von Umsatz, Investitions- und Betriebsausgaben sowie alle Umweltziele vorgesehen.

Unser Verständnis von Nachhaltigkeit

Die BMW Group unterstützt das übergeordnete Ziel der EU-Taxonomie-Verordnung, die private Finanzierung nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten zu fördern, um Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent der Welt zu machen. Als Unternehmen, das bis zum Jahr 2050 ein klimaneutrales Geschäftsmodell über die gesamte Wertschöpfungskette

etablieren möchte, begrüßen wir Initiativen, die dieser Zielsetzung dienen. Hierfür haben wir uns als Unternehmen konkrete Ziele gesetzt und legen jährlich systematisch über deren Erreichung Rechenschaft ab.

In den nächsten Jahren wird durch die deutliche Zunahme der Elektromobilität der Großteil der CO₂-Emissionen je nach Energiemix jedoch nicht mehr in der Nutzungsphase entstehen, sondern insbesondere in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Ohne die geplanten Maßnahmen würden die Emissionen in der Lieferkette der BMW Group bereits vor 2030 die direkten CO₂-Emissionen der Nutzungsphase übersteigen. **➔ Strategie / Lieferantennetzwerk / CO₂**. Entsprechend verfolgt die BMW Group bei ihren Nachhaltigkeitszielen einen ganzheitlichen Ansatz und macht sich dafür stark, die CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus zu betrachten **➔ CO₂- und Schadstoffemissionen**. Die EU-Taxonomie konzentriert sich bei den CO₂-Emissionen derzeit ausschließlich auf die Emissionsminderung in der Nutzungsphase durch lokal emissionsfreie Antriebe. Dabei blendet sie die indirekten Emissionen der Energiebereitstellung aus. Zudem bildet die Taxonomie die Wirkung CO₂-mindernder Maßnahmen in der Produktion nur insoweit ab, als sie der Herstellung taxonomiekonformer Produkte dienen. Eine Erhöhung der Energieeffizienz von Lackierprozessen reduziert jedoch CO₂-Emissionen auch dann, wenn ein rein verbrennungsmotorisches Fahrzeug lackiert wird. **1]**

* Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission vom 4. Juni 2021 bzw. Delegierte Verordnung (EU) 2021/2178 der Kommission vom 6. Juli 2021

[Erläuterung zum Vorgehen]

Für das Berichtsjahr 2021 ist nach den geltenden Vereinfachungsregeln nur über die Taxonomiefähigkeit in Bezug auf die Umweltziele Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel zu berichten. Die Taxonomiefähigkeit ist ein Indikator für das ökologische Nachhaltigkeitspotenzial nach den selektiven Vorgaben der EU-Taxonomie, trifft jedoch keine Aussage hinsichtlich der tatsächlichen derzeitigen Nachhaltigkeit der eigenen Wirtschaftstätigkeiten. Unser klarer Anspruch ist, das gesamte Portfolio der BMW Group sukzessive nachhaltig zu machen.

Eine Wirtschaftstätigkeit ist taxonomiefähig, sofern sie in den Delegierten Rechtsakten zu den sechs Umweltzielen beschrieben ist, unabhängig davon, ob diese Wirtschaftstätigkeit alle in diesen Delegierten Rechtsakten festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt. Die Geschäftsaktivitäten der BMW Group lassen sich derzeit unter zwei Wirtschaftstätigkeiten zusammenfassen, die im Delegierten Rechtsakt zu den ersten beiden Umweltzielen beschrieben sind:

- Wirtschaftstätigkeit 3.3 Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien, die die Produktion von Pkw und Motorrädern umfasst.

[↗ Die BMW Group im Überblick](#)

- Wirtschaftstätigkeit 6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, unter der der Erwerb, die Finanzierung, die Vermietung, das Leasing und der Betrieb von Pkw und Motorrädern verstanden wird.

[↗ Die BMW Group im Überblick](#)

Gemäß den Beschreibungen der beiden Wirtschaftstätigkeiten unter Umweltziel 1 (Klimaschutz) und unter Berücksichtigung der Klarstellung im zweiten FAQ-Dokument der EU-Kommission von Anfang Februar 2022 fällt folglich ein Großteil des Geschäftsmodells der BMW Group unter den Anwendungsbereich der EU-Taxonomie.*

Lediglich der Teile- und Komponentenverkauf, zum Beispiel Aftersales-Geschäft ohne die Erbringung von Reparaturdienstleistungen und die Lieferung von Komponenten für die Produktion an BMW Brilliance Automotive Ltd. (BBA) bezie-

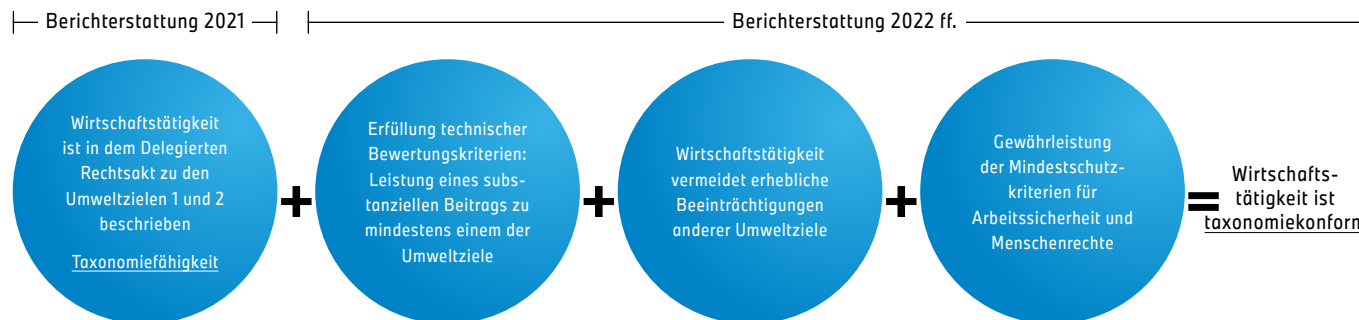
hungsweise andere Drittparteien sowie Bank- und Versicherungsdienstleistungen im Rahmen unseres nicht-automobilbezogenen Finanzdienstleistungsgeschäfts sind als Wirtschaftstätigkeiten in der Delegierten Verordnung nicht beschrieben und damit nicht taxonomiefähig.

Für das Jahr 2021 sind somit 82,9 % der Umsatzerlöse, 99,7 % der Investitionsausgaben und 100,0 % der Betriebsausgaben taxonomiefähig.

Die in den kommenden Jahren auszuweisenden Anteile taxonomiekonformer Tätigkeiten werden zunächst deutlich unterhalb dieser Werte liegen. Der wachsende Anteil emissionsfreier Fahrzeuge, ihre Entwicklung und Produktion sowie gegebenenfalls auch ihr Beitrag zu den noch zu definierenden weiteren Umweltzielen werden zu einem Anstieg führen. Über hohe Investitionen in die fortschreitende Transformation unserer Geschäftsaktivitäten, beispielsweise in die Elektrifizierung unserer Fahrzeuge und die Forschung an alternativen Antriebsarten, haben diese somit das Potenzial, im Zeitablauf taxonomiekonform zu werden. Insgesamt gehen wir durch die zunehmende Elektrifizierung unseres Produktportfolios von einer stetigen Erhöhung des Anteils der taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten aus.

Bis 2025 soll zum Beispiel der Anteil elektrifizierter Automobile an den Gesamtauslieferungen auf mindestens 30 % steigen. In den nächsten rund zehn Jahren werden wir etwa 10 Mio. vollelektrische Fahrzeuge auf die Straße bringen. Somit soll 2030 mindestens jedes zweite ausgelieferte Automobil der BMW Group rein elektrisch sein. ^{1]}

[ERLÄUTERUNG ZUM VORGEHEN]



* Es ist anzumerken, dass die relevante Delegierte Verordnung die Wirtschaftstätigkeit „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ für Umweltziel 1 (Klimaschutz) und Umweltziel 2 (Anpassung an den Klimawandel) unterschiedlich beschreibt. Im Sinne einer konsistenten Berichterstattung zur Taxonomiefähigkeit der Fahrzeugproduktion orientiert sich die BMW Group an der Beschreibung unter Umweltziel 1, da die taxonomiefähige Fahrzeugproduktion unter Umweltziel 2 eine Teilmenge der taxonomiefähigen Fahrzeugproduktion unter Umweltziel 1 ist.

PFlichtangaben zur EU-Taxonomie

UMSATZERLÖSE	Total (in Mio. €)	Anteil (in %)
Taxonomiefähige Tätigkeiten	92.262	82,9
Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	18.977	17,1
INVESTITIONSAUSGABEN	Total (in Mio. €)	Anteil (in %)
Taxonomiefähige Tätigkeiten	25.917	99,7
Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	67	0,3
BETRIEBSAUSGABEN	Total (in Mio. €)	Anteil (in %)
Taxonomiefähige Tätigkeiten	4.478	100,0
Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	0	0,0

1]

Technische Begleitinformationen

Für den Anteil der taxonomiefähigen und nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten am Gesamtumsatz sowie an den Investitions- und Betriebsausgaben wird jeweils ein aggregierter prozentualer Wert für die BMW Group ausgewiesen. Es werden nur die taxonomiefähigen Umsatzerlöse, Investitions- und Betriebsausgaben unter Umweltziel 1 (Klimaschutz) berichtet, da die taxonomiefähigen Umsatzerlöse, Investitions- und Betriebsausgaben unter Umweltziel 2 (Anpassung an den Klimawandel) eine Teilmenge der Werte unter Umweltziel 1 (Klimaschutz) sind. Auf diese Weise wird eine Doppelzählung des Umsatzes, der Investitions- und Betriebsausgaben bei der Ermittlung der KPI im Zähler über mehrere Wirtschaftstätigkeiten hinweg vermieden.

Für die **Umsatzerlöse** wird auf [Textziffer 7](#) des Konzernanhangs verwiesen. Die Basis für die Ermittlung der Umsatzerlöse ist Artikel 2 Nummer 5 der Richtlinie 2013/34/EU. Der Umsatz umfasst die gemäß International Accounting Standard (IAS) 1 § 82 (a) in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1126/2008 der Kommission ausgewiesenen Erlöse und Erträge. Umsatzerlöse aus dem Teile- und Komponentenverkauf, zum Beispiel Aftersales-Geschäft ohne die Erbringung von Reparaturdienstleistungen oder die Lieferung von Komponenten für die Produktion an BBA beziehungsweise andere Drittparteien, aus Versicherungsprämien und Zinserträgen aus dem Einlagen- und Kreditgeschäft wurden nicht berücksichtigt, da diese Wirtschaftstätigkeiten als nicht taxonomiefähig eingestuft wurden.

Für die **Investitionsausgaben** wird auf die [Textziffern 21](#) und [22](#) des Konzernanhangs verwiesen. Basis für die Berechnung der Investitionsausgaben sind IAS 16 Sachanlagen § 73 Buchstabe (e) Ziffer (i) und Ziffer (iii), IAS 38 Immaterielle Vermögenswerte § 118 Buchstabe (e) Ziffer (i) sowie IFRS 16 Leasingverhältnisse § 53 Buchstabe (h). Der Definition der Kennzahl Investitionsausgaben aus dem Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 der Kommission folgend, umfasst die Kennzahl Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten, insbesondere aktivierten Entwicklungskosten, Zugänge zu den Sachanlagen, den Nutzungsrechten nach IFRS 16 sowie zu den vermieteten Erzeugnissen. Investitionsausgaben im Zusammenhang mit dem Teileverkauf an externe Dritte oder Teilleieferungen an Kooperationspartner (inklusive BBA) bleiben unberücksichtigt.

Die Kennzahl **Betriebsausgaben** im Rahmen der EU-Taxonomie umfasst ausschließlich nicht aktivierte Entwicklungskosten, Instandhaltungs- und Sanierungskosten von Gebäuden, Reparaturen an Sachanlagen sowie relevante IT-Kosten-Umfänge im Segment Finanzdienstleistungen, nicht aktivierte Leasingaufwendungen aus kurzfristigen Verträgen, aus Verträgen mit geringfügigen Vermögenswerten und aus Verträgen mit rein variabler Vergütung. Es handelt sich hierbei um eine taxonomiespezifische Kennzahl, die nicht in der finanziellen Berichterstattung der BMW Group angewendet wird. [1\]](#)

PROGNOSE, RISIKO- UND CHANCENMANAGEMENT

PROGNOSE

Die Prognose sowie das [↗ Risiko- und Chancenmanagement](#) der BMW Group geben die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens im Jahr 2022 mit ihren wesentlichen Risiken und Chancen aus der Sicht der Konzernleitung wieder. Die Prognose erstreckt sich im Einklang mit der konzerninternen Steuerung über ein Jahr. Risiken und Chancen hingegen werden im Unternehmen auf der Basis einer zweijährigen Betrachtung gesteuert. Daher umfassen die Angaben zum Risiko- und Chancenmanagement einen Zeitraum von zwei Jahren.

Der kontinuierliche Planungsprozess im Unternehmen stellt sicher, dass auch Chancen, die sich kurzfristig ergeben, schnell und konsequent genutzt werden können, aber auf unerwartete Risiken ebenfalls entsprechend reagiert wird. Die wesentlichen Risiken und Chancen sind im Abschnitt Risiko- und Chancenmanagement ausführlich beschrieben und betreffen sämtliche Leistungsindikatoren. Ihre tatsächliche Entwicklung kann durch unerwartete Ereignisse von der Prognose abweichen.

Die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine sind aktuell noch nicht abzuschätzen. Die Situation bleibt sehr dynamisch. Daher ist eine genauere Prognose der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und der Entwicklung auf den internationalen Automobilmärkten derzeit deutlich erschwert.

[↗ Prognoseannahmen](#)

Konjunkturaussichten

Nach Einschätzung des IWF im Januar wird die weltweite Konjunktur auch 2022 mit etwa 4,0 % wachsen, und damit weniger stark als im Vorjahr. Es bleiben jedoch Risiken, allen voran die weitere Entwicklung des Krieges in der Ukraine, die in den aktuellen Konjunkturprognosen nur rudimentär abgeschätzt ist. Die hohe Inflation dürfte in einigen Ländern zu Zinserhöhungen führen und die Nachfrage etwas schwächen. Neue Virusmutationen, pandemiebedingte Einschränkungen oder länger anhaltende Lieferengpässe könnten die wirtschaftliche Dynamik bremsen. Weitere Informationen zu politischen und weltwirtschaftlichen Risiken finden sich auch im [↗ Risiko- und Chancenmanagement](#).

In der Eurozone wird den Prognosen zufolge 2022 mit einem BIP-Wachstum von rund 3,0 % gerechnet. Etwas schwächer dürfte das Plus mit 2,1 % in Deutschland ausfallen. Für Frankreich (+2,8 %), Italien (+3,1 %) und Spanien (+4,6 %) werden ähnliche Niveaus erwartet.

Für das UK wird 2022 trotz des Arbeitskräftemangels und anhaltender Lieferengpässe mit einem Wirtschaftswachstum von 3,5 % gerechnet.

Die Wachstumsrate in den USA dürfte 2022 mit 3,2 % zwar immer noch positiv ausfallen, allerdings nicht mehr so stark wie im Vorjahr. Die von der US-Regierung verabschiedeten Konjunktur- und Infrastrukturpakete dürften die Wirtschaft unterstützen.

In China lässt die Dynamik 2022 nach dem deutlichen Wachstum im Vorjahr voraussichtlich etwas nach. Daher wird mit einem Wachstum von 5,1 % gerechnet.

In Japan ist nach einer leichten Erholung im Berichtszeitraum für 2022 ein moderater Anstieg zu erwarten (+2,3 %).

Devisenmärkte und internationales Zinsumfeld

Für die BMW Group sind im internationalen Umfeld vor allem der chinesische Renminbi, das britische Pfund, der US-Dollar und der japanische Yen von besonderer Bedeutung.

Während die EZB voraussichtlich auch 2022 unverändert an einer lockeren Geldpolitik festhalten wird, hat die US-Notenbank angekündigt, ihren geldpolitischen Kurs aufgrund der hohen Inflation und der starken wirtschaftlichen Erholung in den USA weiter zu straffen und bereits in der ersten Jahreshälfte die Zinsen anzuheben. Im Vergleich zum Vorjahr dürfte es daher zu einer Aufwertung des US-Dollar gegenüber dem Euro kommen.

Nach der Aufwertung des britischen Pfund gegenüber dem Euro 2021 und der erwarteten strafferen britischen Geldpolitik mit moderaten Zinserhöhungen rechnet man für dieses Jahr mit einer weiteren leichten Aufwertung.

An der stark expansiv ausgerichteten Geldpolitik der Notenbank in Japan dürfte sich auch 2022 wenig ändern. Der Yen dürfte daher gegenüber dem Euro leicht abwerten.

Beim chinesischen Renminbi wird davon ausgegangen, dass der Aufwertung im Vorjahr eine leichte Abwertung gegenüber dem Euro im Jahr 2022 folgen wird, da die chinesische Notenbank zuletzt mit einer Lockerung der Geldpolitik zur Stützung der Kreditnachfrage begonnen hat.

Der russische Rubel hat vor allem seit Beginn der militärischen Auseinandersetzung mit der Ukraine deutlich abgewertet. Die Währungen von Schwellenländern wie Brasilien oder Indien dürften wegen der anhaltenden Auswirkungen der Corona-Pandemie auch 2022 gegenüber dem US-Dollar und dem Euro unter Abwertungsdruck stehen.

Internationale Automobilmärkte

Es wird erwartet, dass Lieferengpässe auch im Jahr 2022 dämpfend auf die Entwicklung der Automobilmärkte wirken. Der Krieg in der Ukraine wird diese Engpässe deutlich verschärfen. Den Prognosen liegt generell die Annahme zugrunde, dass die Lieferengpässe im zweiten Halbjahr 2022 überwunden sein werden. Weltweit wird im Vergleich zum Vorjahr zwar mit etwas stärkerem Wachstum bei den Zulassungszahlen gerechnet (rund 77 Mio. Fahrzeuge / +4 %), wegen der ausgeprägten Schwäche der letzten Jahre liegen die absoluten Zulassungszahlen allerdings weiterhin weit unter den normalen Niveaus.

Für die Automobilmärkte in Europa wird 2022 ein moderater Zuwachs erwartet (12,5 Mio. Einheiten / +6 %).

In den USA ist die Entwicklung ähnlich. Dort sollte den bisherigen Erwartungen zufolge der Markt 2022 um 6 % auf 15,9 Mio. Einheiten zulegen, immer noch unter Vor-Corona-Niveau.

In China wird hingegen mit einem nahezu stagnierenden Gesamtmarkt gerechnet, eine Folge der nachlassenden wirtschaftlichen Dynamik. Nach der leichten Erholung 2021 dürften die Pkw-Zulassungen nach aktueller Einschätzung mit nur 1 % Wachstum bei rund 21,2 Mio. Einheiten verharren.

In Japan wird für 2022 im dortigen Fahrzeugmarkt bisher ein leichter Anstieg erwartet (rund 4,4 Mio. Einheiten / +2 %).

Für die Zulassungszahlen auf den internationalen Automobilmärkten werden für 2022 folgende Entwicklungen erwartet:

INTERNATIONALE AUTOMOBILMÄRKTE

	Veränderung in Zulassungen
Europa	+ 6
davon Deutschland	+ 6
davon Frankreich	+ 4
davon Italien	+ 4
davon Spanien	+ 6
davon UK	+ 12
USA	+ 6
China	+ 1
Japan	+ 2
Gesamt	+ 4

Internationale Motorradmärkte

Die BMW Group erwartet vorbehaltlich der weiteren Entwicklung in der Ukraine für das Jahr 2022 ein Volumen auf Vorjahresniveau in den weltweiten Motorradmärkten über 250cc.

Jedoch werden die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine, die eingeschränkte Verfügbarkeit von Fahrzeug-Komponenten, der weitere Verlauf der Corona-Pandemie sowie makroökonomische Faktoren auch im Jahr 2022 einen starken Einfluss auf den Motorradmarkt haben.

Auswirkungen auf die BMW Group

Die Entwicklung auf den internationalen Automobilmärkten hat unmittelbare Auswirkungen auf die BMW Group. Die Herausforderungen im Wettbewerbsumfeld, die Versorgungssituation bei Fahrzeug-Komponenten, die Corona-Pandemie sowie die weitere Entwicklung in der Ukraine haben wesentlichen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung. Das flexible Zusammenspiel von Vertriebs- und Produktionsnetz erlaubt es, unvorhersehbare Entwicklungen in einzelnen Regionen auszugleichen. [↗ Risiko- und Chancenmanagement](#)

Prognoseannahmen

Die Prognose und das Risiko- und Chancenmanagement enthalten zukunftsbezogene Angaben. Sie basieren auf Erwartungen und Einschätzungen der BMW Group und können von unvorhersehbaren Ereignissen beeinflusst werden. Dies kann dazu führen, dass die tatsächliche Geschäftsentwicklung, unter anderem wegen veränderter politischer und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen, sowohl positiv als auch negativ von den nachfolgend beschriebenen Erwartungen abweicht [↗ Risiko- und Chancenmanagement](#).

Der nachfolgende Ausblick bezieht sich auf den Prognosezeitraum von einem Jahr und basiert auf der Zusammensetzung der BMW Group in diesem Zeitraum. Dies beinhaltet somit auch die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, (BMW Brilliance). Am 11. Februar 2022 erfolgte die Anteilserhöhung der BMW Group am Joint Venture BMW Brilliance von 50 auf 75 % *. Die damit verbundene Vollkonsolidierung ab diesem Zeitpunkt hat einen wesentlichen Einfluss auf einige Leistungsindikatoren der BMW Group.

Die Prognose berücksichtigt alle zum Zeitpunkt der Aufstellung vorliegenden Erkenntnisse, die einen Einfluss auf den Geschäftsverlauf der BMW Group haben könnten. Die in der Prognose enthaltenen Erwartungen beziehen sich auf die Planung des Unternehmens für das Jahr 2022 und geben

* siehe dazu den Konzernanhang, [↗ Textziffer \[3\]](#)

den aktuellen Stand wieder. Die Grundlagen und wesentlichen Annahmen der Planung sind nachfolgend dargestellt. Sie enthalten die Konsensmeinung führender Organisationen wie Wirtschaftsforschungsinstitute und Banken. Diese Annahmen fließen in die Planungsprämissen für die BMW Group ein.

Aktuell wird davon ausgegangen, dass die Corona-Pandemie keinen wesentlichen Einfluss mehr auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW AG und des Konzerns haben wird.

Es wird jedoch weiterhin von einer anhaltend hohen internationalen Nachfrage nach Halbleitern und damit einhergehend einer angespannten Versorgungssituation ausgegangen. Hier besteht wie auch schon im Jahr 2021 das Risiko von Lieferengpässen bei Halbleiter-Komponenten, die für die eigene Produktion bestimmt sind. Aktuell wird mit einer Entspannung der Situation nicht vor dem zweiten Halbjahr 2022 gerechnet.

Die Belebung der Wirtschaft sowie Versorgungsengpässe führten im Jahr 2021 unter anderem auch dazu, dass die Rohstoffpreise stark stiegen. Die BMW Group geht davon aus, dass die Situation auf den Rohstoffmärkten sowie bei den Energiepreisen weiterhin angespannt bleibt und hat erste Belastungen für das Geschäftsjahr 2022 bereits berücksichtigt.

Weiterhin hat der Krieg in der Ukraine erhebliche Auswirkungen auf die dortige Automobilzulieferindustrie. Diese Liefereinschränkungen führen folglich zu Produktionsanpassungen beziehungsweise -unterbrechungen in mehreren Werken.

Nicht in dieser Prognose enthalten sind:

- Eine deutliche Verschärfung der Sanktionen gegen Russland beziehungsweise eine veränderte Auslegung von bestehenden Sanktionen

- Eine Ausweitung der Konfliktsituation außerhalb der Ukraine
- Eine zusätzliche signifikante Steigerung der Energie- und Rohstoffpreise unter anderem durch den Krieg in der Ukraine beziehungsweise bedingt durch die damit zusammenhängenden Sanktionen

Unabhängig davon bleibt die Situation extrem dynamisch, was eine genaue Prognose für das Geschäftsjahr 2022 deutlich erschwert. Mögliche weitere längerfristige Auswirkungen des Krieges in der Ukraine sind derzeit nicht abschätzbar und damit nicht in der Prognose enthalten.

Erwartungen der BMW Group – Bedeutsamste Leistungsindikatoren

Die Zahl der Auslieferungen im Segment Automobile von Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce wäre ohne die negativen Auswirkungen des Krieges in der Ukraine leicht über dem Niveau des Vorjahres erwartet worden¹. Aufgrund der oben beschriebenen Produktionsanpassungen beziehungsweise -unterbrechungen, ausgelöst durch den Krieg in der Ukraine, wird die Zahl der Auslieferungen auf Vorjahresniveau erwartet.

Es ist davon auszugehen, dass bei den CO₂-Emissionen in der EU-Neuwagenflotte eine leichte Reduzierung erzielt wird. Wesentlicher Treiber hierfür ist der weltweit deutlich steigende Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen.

Die CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug würden ohne Einfluss des Krieges in der Ukraine moderat zurückgehen². Unter Berücksichtigung der negativen Effekte aus den Produktionsanpassungen und -unterbrechungen, ausgelöst durch den Krieg in der Ukraine, wird jedoch eine leichte Reduzierung prognostiziert.

Die EBIT-Marge im Segment Automobile würde vor der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance und ohne Einfluss des Krieges in der Ukraine in einem Korridor von 8 bis 10 % liegen.

Obwohl, wie bereits beschrieben, ein Absatzwachstum prognostiziert würde, begründet sich die rückläufige EBIT-Marge unter anderem im Entfall der im Geschäftsjahr 2021 positiv wirkenden Effekte wie der anteiligen Auflösung der Rückstellung für das abgeschlossene Kartellverfahren, den Bewertungseffekten aus der Modernisierung der Altersvorsorge und der außergewöhnlichen Risikosituation im Leasinggeschäft. Umsatz und EBIT würden sich im Zuge der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance deutlich erhöhen. Für die EBIT-Marge im Segment Automobile würde aufgrund von Konsolidierungseffekten dagegen keine signifikante Auswirkung für das Geschäftsjahr 2022 erwartet werden. Die EBIT-Marge im Segment Automobile hätte daher mit der Vollkonsolidierung im Prognosezeitraum auch 8 bis 10 % betragen. Unter Berücksichtigung der negativen Effekte aus den Produktionsanpassungen und -unterbrechungen, ausgelöst durch den Krieg in der Ukraine, wird jedoch eine EBIT-Marge im Korridor von 7 bis 9 % erwartet.

Beim in der Methodik überarbeiteten RoCE im Segment Automobile würde aufgrund des rückläufigen Ergebnisses ohne Berücksichtigung der Anteilserhöhung an BMW Brilliance und ohne Einfluss des Krieges in der Ukraine ein Korridor von 19 bis 24 % erwartet werden. Jedoch erhöht das identifizierte Nettovermögen von BMW Brilliance zuzüglich der Bewertungseffekte aus der Kaufpreisallokation das eingesetzte Kapital. In Verbindung mit den Konsolidierungseffekten im Ergebnis 2022 ergäbe sich daher ein Korridor von 15 bis 20 %. Unter Berücksichtigung der negativen Effekte aus den Produktionsanpassungen und -unterbrechungen,

¹ Bei den Auslieferungen werden die Fahrzeuge von BMW Brilliance bereits berichtet.

² Bei den CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug ist BMW Brilliance bereits enthalten.

ausgelöst durch den Krieg in der Ukraine, wird ein RoCE im Korridor von 14 bis 19 % erwartet.

Bei den Auslieferungen im Segment Motorräder wird ein leichter Anstieg prognostiziert. Die EBIT-Marge wird sich im Zielkorridor von 8 bis 10 % bewegen und der Segment-RoCE wird in der überarbeiteten Methodik in einem Korridor von 19 bis 24 % liegen. Die Leistungsindikatoren des Segments Motorräder werden durch die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance nur unwesentlich beeinflusst. Es wird zudem aktuell keine signifikante Auswirkung aus dem Krieg in der Ukraine erwartet.

Für den RoE im Segment Finanzdienstleistungen wird ein Wert im Korridor von 14 bis 17 % erwartet. Gegenüber dem Berichtsjahr 2021 wird davon ausgegangen, dass sich die stark positiven Effekte aus der Wiedervermarktung von Leasingrückläufern, einhergehend mit einer Entspannung der Liefersituation bei den Halbleitern im zweiten Halbjahr, normalisieren werden. Im Segment Finanzdienstleistungen ergibt sich keine Auswirkung aus der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance. Die gemeinschaftlich mit BMW Brilliance gehaltenen Unternehmen in diesem Segment wurden aufgrund der Mehrheitsverhältnisse bereits bisher vollkonsolidiert berichtet. Es wird zudem aktuell keine signifikante Auswirkung aus dem Krieg in der Ukraine erwartet.

Das Konzernergebnis vor Steuern würde ohne die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance im Konzernabschluss der BMW Group deutlich zurückgehen. Ohne Einfluss des Krieges in der Ukraine würde erwartet, dass sich die Absatzsituation im Prognosezeitraum positiv entwickelt. Jedoch hätte dieses Wachstum die Vorjahreseffekte wie die anteilige Auflösung der Rückstellung für das abgeschlossene Kartellverfahren, die Bewertungseffekte aus der Modernisierung der Altersvorsorge und die außergewöhnliche Risikosituation im Kredit- und Leasinggeschäft nicht kompensieren können. Aufgrund der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance würde

das Konzernergebnis vor Steuern jedoch im Prognosezeitraum deutlich steigen. Ausschlaggebend hierfür sind das zusätzliche operative Ergebnis im Segment Automobile von BMW Brilliance und die Neubewertung der zuvor gehaltenen Eigenkapitalanteile mit einem positiven Effekt von ca. 7 bis 8 Mrd. € im Finanzergebnis. Diese Effekte würden den Entfall des bisherigen At-Equity-Ergebnisses von BMW Brilliance im Finanzergebnis und Belastungen aus Konsolidierungseffekten im Zusammenhang mit der Vollkonsolidierung überkompensieren. Auch unter Berücksichtigung der negativen Effekte aus den Produktionsanpassungen und -unterbrechungen, ausgelöst durch den Krieg in der Ukraine, wird ein deutlicher Anstieg des Konzernergebnisses erwartet.

Der Anteil von Frauen in Führungsfunktionen in der BMW Group sollte leicht steigen, unabhängig von der Anteilserhöhung an BMW Brilliance.

Die oben beschriebenen Ziele sollten ohne Berücksichtigung der Vollkonsolidierung mit einer leicht steigenden Mitarbeiterzahl erreicht werden. Aufgrund der Anteilserhöhung und der damit verbundenen Vollkonsolidierung von BMW Brilliance wird die Mitarbeiterzahl allerdings deutlich steigen.

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

BMW GROUP BEDEUTSAMSTE LEISTUNGSINDIKATOREN

		2021 berichtet	2021 angepasst	2022 Prognose
KONZERN				
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	16.060		Deutlicher Anstieg
Mitarbeiter am Jahresende		118.909		Deutlicher Anstieg
Frauenanteil in Führungsfunktionen in der BMW Group	%	18,8		Leichter Anstieg
SEGMENT AUTOMOBILE				
Auslieferungen ¹	Einheiten	2.521.514		Auf Vorjahresniveau
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen	%	13,0		Deutlicher Anstieg
CO ₂ -Emissionen EU-Neuwagenflotte ²	g/km	115,9		Leichte Reduzierung
CO ₂ -Emissionen je produziertes Fahrzeug ³	t	0,33		Leichte Reduzierung
EBIT-Marge	%	10,3		7 bis 9
Return on Capital Employed (RoCE) ⁴	%	59,9	24,0	14 bis 19
SEGMENT MOTORRÄDER				
Auslieferungen	Einheiten	194.261		Leichter Anstieg
EBIT-Marge	%	8,3		8 bis 10
Return on Capital Employed (RoCE) ⁴	%	35,9	21,9	19 bis 24
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN				
Return on Equity (RoE)	%	22,6		14 bis 17

¹ enthält Automobile aus dem Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2021: 651.236 Automobile)

² EU-27-Staaten einschließlich Norwegen und Island; seit 2021 Wert gemäß Umstellung auf WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure)

³ Effizienzkennzahl berechnet aus Scope-1- und Scope-2-CO₂-Emissionen (Market-based-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2-Guidance; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO₂) der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. und Motorrad, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) sowie weiteren BMW Group Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind (z. B. Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung)

⁴ neue Berechnungsmethode ab 2022 ^aSteuerung

RISIKO- UND CHANCENMANAGEMENT

Als Unternehmen ist die BMW Group zahlreichen Unsicherheiten und Veränderungen ausgesetzt. Die BMW Group geht bewusst Risiken ein und nutzt konsequent die sich ergebenden Chancen.

Das Management von Risiken und Chancen ist die Basis, um auf Änderungen politischer, wirtschaftlicher, ökologischer, gesellschaftlicher, technischer oder rechtlicher Rahmenbedingungen angemessen zu reagieren. Um die Beherrschung dieser Risiken zu gewährleisten, hat die BMW Group ein umfangreiches Risikomanagementsystem geschaffen.

Ziel des Risikomanagementsystems ist es, Risiken zu identifizieren, zu bewerten und aktiv zu steuern, die die Erreichung der Unternehmensziele gefährden könnten. Dabei werden alle einzelnen und kumulierten Risiken, die den Erfolg des Unternehmens gefährden könnten, überwacht und gesteuert.



Sofern erwartet wird, dass die identifizierten Chancen beziehungsweise Risiken eintreten, sind diese bereits in den Aussagen im Prognosebericht verarbeitet. Die nachfolgenden Ausführungen beinhalten mögliche künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer positiven (Chancen) beziehungsweise negativen (Risiken) Prognoseabweichung für die BMW Group führen können.

Grundsätzlich werden die Risiken für das laufende und das folgende Geschäftsjahr betrachtet. Mögliche kurzfristige Auswirkungen des Klimawandels werden dabei berücksichtigt.

Mittel- und langfristige Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Klimawandel werden im Abschnitt [7 Klimabezogene Chancen und Risiken](#) beschrieben.

Ab dem 11. Februar 2022 wird BMW Brilliance Automotive Ltd. (BMW Brilliance) im Konzernabschluss der BMW Group voll konsolidiert. Sollten sich durch die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance abweichende Klassifizierungen einzelner Risikokategorien ergeben, wird im vorliegenden Risikobericht gesondert darauf hingewiesen.

Gesamtbild der Risiko- und Chancenlage

Die Beurteilung der Gesamtrisikolage ist das Ergebnis der konsolidierten Betrachtung aller wesentlichen Risiken. Für die BMW Group (einschließlich der Integration von BMW Brilliance) hat sich die Gesamtrisikolage gegenüber dem Vorjahr moderat erhöht. Eine länger andauernde militärische Auseinandersetzung zwischen Russland und der Ukraine sowie eine Verschärfung der Corona-Pandemie könnten die Weltwirtschaft erneut stärker belasten und die Absatzsituation negativ beeinflussen. Dabei bestehen weiterhin erhebliche Unsicherheiten durch mögliche Lieferengpässe entlang der gesamten Lieferkette, insbesondere bei der Versorgung mit Halbleitern. Sollten sich die Auswirkungen dieser Effekte im Jahr 2022 als weniger gravierend erweisen, könnten sich auch Chancen für Umsatz und Ergebnis bieten.

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der BMW Group sehen den Bestand des Unternehmens nicht gefährdet. Die derzeit bestehenden Risiken werden wie im Vorjahr als beherrschbar angesehen, können sich – ähnlich wie die Chancen – bei einem Eintreten auf die zugrunde liegenden bedeutsamsten Leistungsindikatoren auswirken und damit von der Prognose abweichen. Die finanzielle Ausstattung des Konzerns ist unabhängig von der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance stabil; der Liquiditätsbedarf ist gegenwärtig durch vorhandene Liquidität und verfügbare Finanzierungsinstrumente gedeckt.

Neben den nachfolgend beschriebenen Risiken kann es unvorhersehbare Ereignisse geben, die sich negativ auf die Geschäftstätigkeit und somit auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW Group sowie die Reputation des Konzerns auswirken können.

Organisation des Risikomanagements

Das Risikomanagement ist in einem dezentralen unternehmensweiten Netzwerk organisiert und wird durch eine zentrale Risikomanagementfunktion gesteuert. Jedes Ressort der BMW Group ist über Netzwerkbeauftragte repräsentiert. Verantwortlichkeiten und Aufgaben der zentralen Risikomanagementfunktion sowie der Netzwerkbeauftragten sind klar dokumentiert und angenommen. Für die Risiken von BMW Brilliance erfolgt im vorliegenden Risikobericht eine zentrale Abschätzung; zukünftig wird BMW Brilliance ebenfalls in das Netzwerk Risikomanagement integriert. Aus dem Netzwerk gemeldete wesentliche Risiken werden zunächst dem Steuerkreis Risikomanagement unter Vorsitz des Konzerncontrollings zur Prüfung vorgelegt. Nach erfolgter Prüfung werden die wesentlichen Risiken an den Vorstand und an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berichtet.

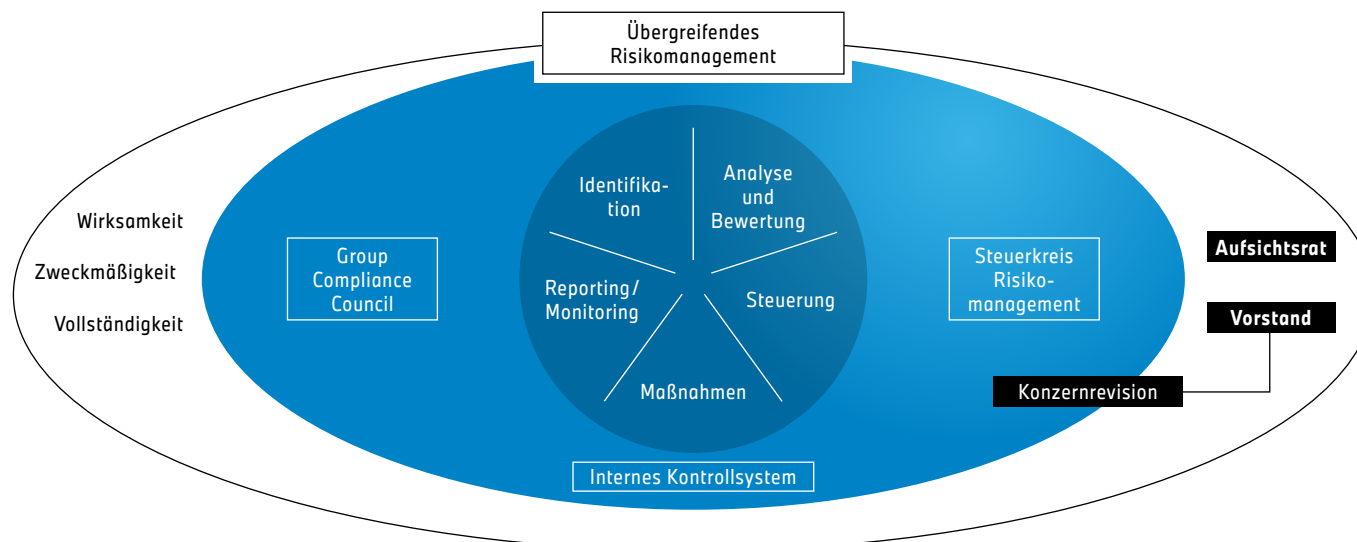
Weitere Funktionen wie Compliance und Menschenrechte und das Interne Kontrollsystem bilden wichtige Schnittstellen zum Risikomanagement. Die Konzernrevision überprüft das vom Vorstand eingerichtete Risikomanagementsystem jährlich als unabhängige Kontrollinstanz.

Basierend auf einem konzernweit gültigen Grundsatz ist jeder Mitarbeiter und jede Führungskraft verpflichtet, Risiken über die vorgesehenen Berichtswege zu melden. Die zentralen Elemente einer adäquaten Risikokultur sind in den Grundwerten der BMW Group, im BMW Group Grundsatz Risikomanagement, in der BMW Group Anweisung Risikomanagement sowie in der Risikostrategie verankert. Neue Erkenntnisse und Anforderungen fließen kontinuierlich in das Risikomanagement der BMW Group ein, womit eine Weiterentwicklung gewährleistet ist. Regelmäßig finden un-

ternehmensweite Weiterbildungsmaßnahmen und Informationsveranstaltungen insbesondere im Risikomanagementnetzwerk statt.

Der Risikomanagementprozess gilt unternehmensweit und umfasst die frühzeitige Identifikation von Risiken, die Analyse und Bewertung, den abgestimmten Einsatz geeigneter Steuerungsinstrumente sowie die Überwachung und Evaluierung der Maßnahmen.

RISIKOMANAGEMENT IN DER BMW GROUP



Risikobewertung

Für die Bewertung von Risiken nutzt die BMW Group standardisierte Methoden. Alle wesentlichen Risiken werden mit Value-at-Risk-Modellen bewertet und mit einheitlichen Schadensverteilungsmaßen beurteilt. Dies führt zu einer besseren Vergleichbarkeit der Risiken sowohl in der internen als auch in der externen Berichterstattung. Die Gesamtwirkung der Risiken auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage wird nachfolgend einheitlich als Ergebnisauswirkung bezeichnet.

Die Bewertung von Risiken erfolgt unter Berücksichtigung bereits wirksamer risikoreduzierender Maßnahmen (Nettobetrachtung).

Risiken werden nach ihrer Risikohöhe (durchschnittliche Ergebnisauswirkung unter Berücksichtigung der Eintrittswahrscheinlichkeit) klassifiziert. Die Ergebnisauswirkung kann bei einem tatsächlichen Risikoeintritt (Worst-Case-Betrachtung) deutlich höher ausfallen.

Aufgrund des Geschäftswachstums und der damit verbundenen Risiken wurden die seit 2013 im Geschäftsbericht verwendeten Wertgrenzen angepasst.

Für die Klassifizierung der Risikohöhe gelten folgende Wertgrenzen:

Klasse	Bisherige Wertgrenze	Neue Wertgrenze
Gering	0 – 50 Mio. €	0 – 200 Mio. €
Mittel	> 50 – 400 Mio. €	> 200 – 1.000 Mio. €
Hoch	> 400 Mio. €	> 1.000 Mio. €

Die Auswirkungen von Chancen und Risiken werden getrennt dargestellt und nicht miteinander verrechnet. Sofern kein Segment explizit hervorgehoben wird, betreffen die Chancen und Risiken das Segment Automobile. Der Risikokonsolidierungskreis entspricht dem Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses der BMW Group.

Überwachung der Risikotragfähigkeit

Durch die Aggregation aller wesentlichen Risiken auf Konzernebene mittels Value-at-Risk-Modellen können konzernweite Auswirkungen und Trends erkannt werden. Dazu werden die potenziellen Ergebnisauswirkungen der Risiken (Konfidenzniveau: 99 %) unter Berücksichtigung von Korrelationseffekten aggregiert. Zur Beurteilung der Risikotragfähigkeit der BMW Group werden die aggregierten Risiken der Risikodeckungsmasse (bilanziertes Eigenkapital der BMW Group) gegenübergestellt. Ein Limitsystem für diverse Risiken unterstützt die Überwachung der Risikotragfähigkeit.

Umgang mit Reputationsrisiken

Zusätzlich zu den finanziellen Effekten können sich Risiken auch auf das Ansehen der BMW Group auswirken. Dazu beurteilt die BMW Group sämtliche Risiken mit Hilfe eines Scoring-Modells bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Reputation. Ergänzend dazu werden weitere übergreifende Themen aus der regelmäßig durchgeführten Medienanalyse aufgezeigt. Sollten sich wesentliche Effekte auf die Reputation ergeben können, so werden sie in den nachfolgenden Kapiteln jeweils beschrieben.

Umgang mit nichtfinanziellen Risiken im Rahmen der nichtfinanziellen Erklärung (NFE)

Neben einem umfassenden Risikomanagement ist auch nachhaltiges Wirtschaften in den zentralen strategischen Unternehmensprinzipien enthalten. Aus Nachhaltigkeitsaspekten resultierende Risiken werden grundsätzlich über das unternehmensweite Risikomanagementnetzwerk identifiziert.

Nach § 289 c HGB erfolgt im Berichtsprozess eine Überprüfung von Risiken mit Auswirkungen auf die im Gesetz genannten nichtfinanziellen Aspekte. Wesentliche Risiken im Sinne dieses Gesetzes sind dabei Risiken, die mit der Geschäftstätigkeit, den Geschäftsbeziehungen und den Produkten und Dienstleistungen der BMW Group verknüpft sind und die sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen haben. Im Berichtsjahr wurden im Rahmen der Überprüfung keine wesentlichen nichtfinanziellen Risiken identifiziert.

Chancenmanagement

In einem dynamischen Marktumfeld ergeben sich auch Chancen. Die Identifikation von Chancen ist in den Strategie- und Planungsprozessen der BMW Group integriert. Auf Basis dieser Analysen wird die Ausrichtung des Produkt- und Serviceportfolios permanent überprüft.

Darüber hinaus sind die kontinuierliche Überprüfung wichtiger Geschäftsprozesse sowie eine strikte Kostenkontrolle von essenzieller Bedeutung, um eine hohe Profitabilität und Kapitalrendite zu gewährleisten.

Die Beurteilung der Bedeutung der Chancen für die BMW Group erfolgt durch eine qualitative Einordnung in die Kategorien wesentlich und unwesentlich. Wahrscheinliche Maßnahmen zur Steigerung der Profitabilität sind bereits in der Prognose unterstellt.

Risiken und Chancen

Die folgende Übersicht bietet einen Gesamtüberblick über die wesentlichen Risiken und Chancen für die Jahre 2022 und 2023 und zeigt deren Bedeutung für die BMW Group auf. Gesamthaft bestehen für die BMW Group weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung bestandsgefährdende Risiken.

Die Risiken und Chancen im Segment Finanzdienstleistungen werden aufgrund der Besonderheiten des Geschäftsmodells im Abschnitt Risikomanagementsystem im Segment Finanzdienstleistungen separat dargestellt.

Die Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel werden aufgrund des mittel- bis langfristigen Betrachtungshorizonts im Abschnitt [Klimabezogene Chancen und Risiken](#) aufgezeigt.

	Risiken		Chancen	
	Klassifizierung der Risikohöhe ¹	Veränderung zum Vorjahr ²	Klassifizierung	Veränderung zum Vorjahr
Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen	Mittel	Konstant	Unwesentlich	Niedriger
Strategische und branchenspezifische Risiken und Chancen				
Änderungen von Gesetzen und Regulierung	Hoch	Konstant	Unwesentlich	Konstant
Marktentwicklung	Mittel	Niedriger	Unwesentlich	Konstant
Risiken und Chancen aus betrieblichen Aufgabenbereichen				
Produktion und Technologie	Mittel	Konstant	Unwesentlich	Konstant
Einkauf	Hoch	Konstant	Unwesentlich	Konstant
Vertriebsnetz	Gering	Konstant	Unwesentlich	Konstant
Informationssicherheit, Datenschutz und IT	Hoch	Erhöht	Unwesentlich	Konstant
Finanzrisiken und -chancen				
Währungen	Gering	Niedriger	Wesentlich	Konstant
Rohstoffe	Hoch	Erhöht	Wesentlich	Konstant
Liquidität	Gering	Konstant	–	–
Sonstige Finanzrisiken	Mittel	Konstant	Unwesentlich	Niedriger
Pensionsverpflichtungen	Mittel	Niedriger	Wesentlich	Konstant
Rechtliche Risiken	Mittel	Konstant	–	–

¹ Die klassifizierte Risikohöhe verändert sich durch die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance nicht.

² Wie unter „Risikobewertung“ aufgezeigt, wurden die Wertgrenzen für die Risikoklassifizierung aktualisiert.

Die hier ausgewiesene Veränderung bezieht sich auf die Klassifizierung der Vorjahresrisiken unter Verwendung der aktualisierten Wertgrenzen.

Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und somit auf das Ergebnis der BMW Group. Unvorhersehbare Störungen innerhalb der globalen Wirtschaftsverflechtungen können zu schwer abschätzbaren Auswirkungen führen. Die Risikohöhe wird über den zweijährigen Betrachtungszeitraum als mittel klassifiziert.

Die Invasion russischer Truppen in die Ukraine hat unter anderem Liefereinschränkungen bei Komponenten aus der Ukraine ausgelöst, die bereits zu Produktionsanpassungen und -unterbrechungen in mehreren Werken geführt haben. Sollte die militärische Auseinandersetzung länger andauern, werden sich auch spürbare Auswirkungen auf den Absatz ergeben.

Es besteht die Gefahr einer weiteren Verschärfung der Konfliktsituation und damit einhergehender Sanktionen westlicher Staaten gegenüber Russland sowie möglicher Vergeltungsmaßnahmen Russlands. Zusätzliche Sanktionen mit Bezug auf den Kapitalmarkt sowie den Import und Export von Gütern und Rohstoffen werden spürbare Folgen haben. Dies wird auch außerhalb Russlands zu negativen Auswirkungen auf die Wirtschaft führen.

Die weltweiten Lieferengpässe – insbesondere bei Halbleitern – belasten die Wirtschaft weiterhin. Sie könnten sich im gesamten Jahr 2022 fortsetzen, und durch fehlende (Vor-)Produkte könnte die bisher kräftige Erholung der Weltwirtschaft ausgebremst werden.

Durch Mutation könnte eine sehr ansteckende Variante des Corona-Virus entstehen, die zu schweren Krankheitsverläufen führt. In diesem Fall könnten strikte Eindämmungsmaßnahmen die wirtschaftliche Erholung bremsen. Die BMW Group beobachtet die Situation kontinuierlich und ergreift entsprechende Maßnahmen.

Der Konflikt zwischen den USA und China dürfte auch weiterhin ein wichtiges Thema bleiben. Der Schwerpunkt verschiebt sich derzeit von reinen Zollerhöhungen zu weiteren Import- und Exportbeschränkungen für bestimmte Technologien. Dies könnte auch die Bedingungen für Importe und Exporte der BMW Group verschlechtern.

Ein weiteres Risiko stellt die in vielen Regionen aktuell sehr hohe Inflation dar. Sollte die Inflation längere Zeit hoch bleiben, würden die steigenden Preise die Nachfrage bremsen. Auch die zu erwartenden Zinserhöhungen durch die Notenbanken haben einen dämpfenden Effekt.

Volkswirtschaftliche Chancen, die die Ertragslage der BMW Group nachhaltig positiv beeinflussen können, werden als unwesentlich eingestuft.

Strategische und branchenspezifische Risiken und Chancen

Änderungen von Gesetzen und Regulierung

Ein bedeutendes Risiko für die Automobilindustrie besteht in Verschärfungen von Gesetzen und Regulierungen, insbesondere in Bezug auf Emissions-, Sicherheits- und Verbraucherschutzbestimmungen sowie regionale Fahrzeugerwerbs- und -gebrauchssteuern. Auch länder- oder branchenspezifische Handelshemmnisse können sich kurzfristig verändern. Kurzfristige Verschärfungen können deutlich erhöhte Investitionen sowie laufende Kosten nach sich ziehen oder das Kundenverhalten beeinflussen. Die Risikohöhe für den Eintritt des Risikos einer Angebotsunterbrechung durch nicht vorhersehbare kurzfristige Änderungen von Gesetzen und Regulierungen wird als hoch eingestuft.

Derzeit sieht die BMW Group insbesondere bei den konventionellen Antrieben eine kontinuierliche Verschärfung der gesetzlichen Rahmenbedingungen im Bereich der Emissionen zur Verbesserung der Luftqualität vor allem in Ballungsge-

bieten. In der Europäischen Union wird ein Gesetzesvorschlag zur neuen Abgasnorm Euro 7 diskutiert, dessen technische Anforderungen und Umsetzungszeitplan noch offen sind und damit Risiken beinhalten. Eine Diskussion um Verbrauchswerte und CO₂-Emissionen könnte sich auf die Reputation des Unternehmens auswirken.

Weitere Risiken können aus Verschärfungen bestehender Import- und Exportbestimmungen resultieren. Diese führen in erster Linie zu zusätzlichen Aufwendungen, können aber auch den Import beziehungsweise Export von Fahrzeugen und Teilen einschränken.

Als Folge von Änderungen handelspolitischer Rahmenbedingungen können kurz- bis mittelfristig auch positive Ergebniseffekte für die BMW Group entstehen. Ein möglicher Abbau von tarifären Handelshemmnissen, Importbeschränkungen oder eine Herabsetzung von direkten Verbrauchssteuern bieten das Potenzial für günstigere Herstellkosten oder auch die Möglichkeit, Produkte und Dienstleistungen dem Kunden günstiger anzubieten. Zusätzliche Chancen aus Änderungen von Gesetzen und Regulierung werden als unwesentlich eingestuft.

Marktentwicklung

Eine steigende Wettbewerbsintensität unter den etablierten Anbietern sowie der Marktzugang neuer Konkurrenten kann zu schwer abschätzbaren Auswirkungen führen. Auch nicht vorhergesehene Konsumentenpräferenzen und eine veränderte Markenwahrnehmung können sowohl Chancen als auch Risiken bergen. Die Risikohöhe für den Eintritt von Marktrisiken über den zweijährigen Betrachtungszeitraum ist als mittel einzustufen.

Eine zunehmende Wettbewerbsintensität könnte den Druck auf den Absatz und die Preise erhöhen. So könnte die BMW Group bei dem Wandel von konventionell angetriebenen Fahrzeugen zu alternativen Antriebskonzepten mit

kurzfristigen Angebots- und Nachfrageverwerfungen konfrontiert werden. Auch das Kundenverhalten kann sich ändern, beispielsweise aufgrund anderer gesellschaftlicher Werte und Normen oder auch durch politische Rahmenbedingungen zur Nutzung von Fahrzeugen.

Die Absatzmärkte werden kontinuierlich beobachtet, um Kundenanforderungen zu erfüllen und dabei Chancen bezüglich Absatzwachstum und Preisrealisierung wahrzunehmen. Die BMW Group schätzt die sich daraus ergebenden Chancen im Betrachtungszeitraum als unwesentlich ein.

Risiken und Chancen aus betrieblichen Aufgabenbereichen

Risiken und Chancen aus Produktion und Technologie

Risiken in Produktionsprozessen und aus Technologiefeldern können zu ungeplanten Produktionsunterbrechungen oder zusätzlichen Kosten aufgrund von Rückrufaktionen führen. Die Risikohöhe für den Eintritt von solchen Risiken über den zweijährigen Betrachtungszeitraum wird als mittel eingeschätzt.

Als Auslöser von Produktionsunterbrechungen kommen Brand- und Naturgefahren, Beschädigungen der Infrastruktur sowie Maschinen- und Werkzeugbrüche in Betracht. Aber auch Lieferengpässe bei Produktionsmaterial oder -komponenten, ein Ausfall der Medienversorgung, Störungen in Transport und Logistik oder IT-Störungen, die auch durch Cyberangriffe verursacht werden können, können zu Beeinträchtigung der Produktion führen.

Sämtliche Produktionseinheiten bereiten sich auf potenzielle Produktionsunterbrechungen und -ausfälle anhand von diversen Maßnahmen vor, die teilweise bereits im Planungsprozess aufgesetzt, aber auch flexibel im operativen Betrieb ergriffen werden. Die Maßnahmen wirken dabei sowohl auf Schadenshöhen als auch auf die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken.

Der technische Brandschutz, die Transparenz über mögliche Naturgefahren bei der Standortauswahl und im Betrieb in

Verbindung mit der Umsetzung geeigneter Maßnahmen (zum Beispiel bauliche Maßnahmen), eine schnelle Reaktion durch Betriebsfeuerwehren und Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stellen Bausteine für die Vermeidung beziehungsweise die Minderung potenzieller Schäden durch Brände und Naturgefahren dar. Für den Fall von Sachschäden durch Brand- und Naturereignisse, die zu signifikanten Betriebsunterbrechungen in der eigenen Produktion oder auch bei Lieferanten führen, wurden Verträge mit Versicherungsunternehmen hoher Bonität abgeschlossen.

Durch die Implementierung von passenden Maßnahmen wird der Bedrohung von gezielten Cyberangriffen entgegengewirkt, da Cyberangriffe zur Beschädigung von Fertigungsanlagen und damit zu längeren Ausfalldauern und hohen Schadenswerten führen könnten.

Beim Transport von Fahrzeugen aus den Produktionswerken in die Vertriebsregionen können Fahrzeuge aufgrund von Naturgefahren und anderen Risiken beschädigt oder zerstört werden. Prämien und Selbstbehalte von Transportversicherungspolice verharren derzeit auf einem konstant hohen Niveau. Ein weiterer Anstieg könnte dazu führen, dass der Abschluss einer Versicherung wirtschaftlich nicht mehr vertretbar ist und die BMW Group diese Risiken selbst tragen müsste.

Die BMW Group bildet angemessene Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen. Es kann dennoch nicht ausgeschlossen werden, dass darüber hinaus zusätzliche Kosten aufgrund von Rückrufaktionen eintreten können, die nicht oder nicht vollständig durch Rückstellungen abgedeckt sind. Solche Risiken können immer dann entstehen, wenn eingesetzte Materialien und Verarbeitungsverfahren trotz intensivster Qualitätssicherungsprozesse sich – auch noch Jahre nach Produkteinführung – als ungenügend herausstellen. Eine hohe Zahl an Rückrufen könnte sich auch negativ auf die Reputation des Unternehmens auswirken. Ergänzende Informationen zu Risiken im Zusam-

menhang mit Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sind im Konzernanhang unter Textziffer [33] enthalten.

Die Entwicklung und der Test von neuen Technologien sind grundsätzlich mit Risiken behaftet. Ein Unfall – beispielsweise mit einem Fahrzeug im automatisierten Fahrbetrieb – könnte sich, unabhängig von der Unfallursache, negativ auf die Reputation des Unternehmens auswirken. Die Vermeidung dieser Risiken hat bei der BMW Group oberste Priorität.

Die BMW Group sieht Chancen in Produktionsprozessen und aus Technologiefeldern vor allem in Wettbewerbsvorteilen durch die Beherrschung neuer und komplexer Technologien. Aufgrund des zeitlichen Vorlaufs zur Entwicklung neuer Produkte und Prozesse werden die zusätzlichen Chancen im Betrachtungszeitraum als unwesentlich für die Ertragslage der BMW Group bewertet.

Risiken und Chancen aus dem Einkauf

Risiken aus dem Einkauf beziehen sich vor allem auf Versorgungsengpässe durch Lieferantenausfälle sowie auf die Gefährdung von BMW Group relevantem Know-how im Lieferantennetzwerk. Produktionsprobleme bei den Lieferanten können zu erhöhten Aufwendungen für die BMW Group bis hin zu Produktionsunterbrechungen mit entsprechender Reduzierung des Fahrzeugabsatzes führen. Die BMW Group setzt ein umfangreiches Instrumentarium von Kontroll- und aktiven Steuerungsmaßnahmen ein, um den aktuellen Herausforderungen in der Zulieferindustrie zu begegnen. Die Risikohöhe resultierend aus Einkaufsrisiken über den zweijährigen Betrachtungszeitraum wird als hoch klassifiziert.

Mögliche Gründe für den Ausfall einzelner Lieferanten sind insbesondere IT-Risiken, Verstöße gegen Nachhaltigkeits- oder Qualitätsstandards, die mangelnde Verfügbarkeit von Rohstoffen und Vormaterialien sowie das Auftreten von Naturgefahren und Bränden. Auch mangelnde finanzielle Leis-

tungsfähigkeit einzelner Lieferanten kann die Werkeversorgung gefährden; die BMW Group stellt die finanzielle Unterstützung produktionskritischer Zulieferer sicher. Außerdem fließt die dynamische Entwicklung der Sicherheitslage eines Landes als potenzieller Ausfallgrund einer Wertschöpfungs- / Lieferkette in die Risikoquantifizierung ein.

Die militärische Auseinandersetzung zwischen Russland und der Ukraine führt unter anderem zu Lieferschwierigkeiten von Komponenten aus der Ukraine. Eine weitere Eskalation könnte sowohl direkte Lieferanten als auch Vorlieferanten aus angrenzenden Ländern betreffen und die Liefersituation weiter verschärfen. Darüber hinaus könnte auch die Verfügbarkeit von Rohstoffen aus Russland eingeschränkt sein.

Die zunehmende Komplexität im Lieferantennetzwerk insbesondere bei den nur indirekt durch die BMW Group steuerbaren Vorlieferanten ist eine weitere mögliche Ursache für den Ausfall von direkten Lieferantenstandorten. Aufgrund der hohen Nachfrage auf den internationalen Halbleitermärkten ist es auch bei der BMW Group bereits zu temporären Engpässen bei der Versorgung mit elektronischen Bauteilen gekommen.

Die unverändert angespannte Versorgungslage entlang der gesamten Lieferkette – insbesondere aufgrund von Engpässen bei Halbleitern – könnte auch weiterhin zu Anpassungen im Produktionsprogramm führen. Eine damit verbundene Berichterstattung könnte sich auch negativ auf die Reputation des Konzerns auswirken. Die BMW Group beobachtet die Situation sehr aufmerksam, bewertet die Entwicklung fortlaufend und sorgt für die enge Anbindung der entsprechenden Lieferketten an die Produktion.

Auch die weiter gestiegene Bedrohungslage durch Cyberangriffe entlang der gesamten Wertschöpfungskette betrifft sowohl die Versorgungssicherheit der BMW Group als auch den Schutz des für die BMW Group relevanten Know-hows.

Um ein einheitliches Informationssicherheitsniveau aller Beteiligten entlang der Wertschöpfungs- und Lieferkette sicherzustellen, forciert die BMW Group bei ihren Lieferanten den Nachweis einer angemessenen Informationssicherheitszertifizierung.

Bei der Auswahl ihrer Lieferanten berücksichtigt die BMW Group nicht nur externe Vorgaben wie die Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes, sondern achtet auch auf die Erfüllung der intern gesetzten Nachhaltigkeitsstandards.

Den Risiken bei der Rohstoffversorgung wird mit einer Reduzierung des Rohstoffeinsatzes oder dem Ersatz durch alternative Rohstoffe begegnet.

Chancen entstehen im Ressort Einkauf und Lieferantennetzwerk vor allem aus dem globalen Sourcing und der daraus resultierenden Effizienzsteigerung. Die Erschließung von standortspezifischen Faktorkostenvorteilen, insbesondere im Zuge des Aufbaus von lokalen Lieferantenstrukturen im Umfeld neuer und bestehender BMW Fertigungsstätten, und die Einführung neuer, innovativer Fertigungstechnologien könnten zu niedrigeren Materialkosten für die BMW Group führen.

Die BMW Group schätzt die sich daraus ergebenden Chancen im Betrachtungszeitraum als unwesentlich ein.

Risiken und Chancen im Vertriebsnetz

Die BMW Group nutzt für den Absatz ihrer Produkte und Dienstleistungen ein weltweites Vertriebsnetz, das vor allem aus eigenständigen Händlern, Niederlassungen, Tochterunternehmen sowie Importeuren besteht. Sollte eine Bedrohung für den Fortbestand von Teilen des Vertriebsnetzes bestehen, beispielsweise aufgrund einer möglichen Insolvenz von großen Handelsbetrieben, würden Risiken für die BMW Group entstehen. Die Risikohöhe aus Vertriebsrisiken über den zweijährigen Betrachtungszeitraum ist als gering einzustufen.

Die BMW Group gestaltet auch im Vertrieb die Zukunft und stellt das Kundenerlebnis in den Mittelpunkt aller Aktivitäten. Das Ziel ist das beste Premium Marken- und Kundenerlebnis der Industrie. Ein wichtiger Baustein auf diesem Weg ist die Digitalisierung der Customer Journey. Gemeinsam mit der Handelsorganisation bieten sich hier Chancen, die aber als unwesentlich eingeschätzt werden.

Informationssicherheit, Datenschutz und IT

Die Digitalisierung und Automatisierung in allen Geschäftsbereichen und Produkten bietet Chancen für das Unternehmen und unterstützt die strategische Ausrichtung auf dem Weg zur Nachhaltigkeit. Parallel dazu steigen die Anforderungen an die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Informationen, was sich auch auf die damit verbundene Informationstechnologie (IT) auswirkt. Die Bedrohungslage hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich verschärft. Die Auswirkungen der militärischen Auseinandersetzung zwischen Russland und der Ukraine können zu einem weiteren Anstieg von Cyberangriffen führen. Darüber hinaus steigen auch weltweit die gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen. Beispiele hierfür sind das Zweite Gesetz zur Erhöhung der Sicherheit informationstechnischer Systeme (IT-Sicherheitsgesetz 2.0) und neue Datenschutzgesetze in China.

Aufgrund des Anstiegs der beobachteten Angriffe auf Applikationen und Systeme der BMW Group wird die Risikohöhe – trotz umfangreicher Sicherheitsmaßnahmen – als hoch eingestuft.

Neben Bedrohungen in Form von Cyberangriffen und physischen Eingriffen können Informationen und Daten auch durch fehlendes Risikobewusstsein und Fehlverhalten gefährdet sein. Unmittelbare Folgen wären im Wesentlichen negative Auswirkungen auf der Umsatzseite, Ausfälle in der Produktion von Teilen und Fahrzeugen oder Reputationsschäden.

Der Schutz von Geschäftsinformationen, zum Beispiel gegen unberechtigte Zugriffe und Missbrauch, hat einen sehr

hohen Stellenwert. Die Informationssicherheit ist fester Bestandteil der Geschäftsprozesse und richtet sich nach der internationalen Norm ISO/IEC 27001. Im Rahmen des Risikomanagements werden Informationssicherheits-, Datenschutz- und IT-Risiken systematisch erfasst, von den Fachstellen mit Maßnahmen versehen und hinsichtlich Bedrohungslage und Risikoreduktion permanent überwacht. Regelmäßige Analysen und Kontrollen sowie ein konsequentes Sicherheitsmanagement gewährleisten ein adäquates Sicherheitsniveau.

Trotz kontinuierlicher Überprüfung und vorbeugender Sicherheitsmaßnahmen können Risiken in diesem Umfeld nicht vollständig ausgeschlossen werden. Alle Berechtigten sind verpflichtet zum sorgfältigen Umgang mit Informationen wie vertraulichen Geschäfts-, Kunden- und Mitarbeiterdaten, zur sicheren Nutzung von Informationssystemen und zu einem transparenten Umgang mit Risiken. Die konzern-

weit gültigen Vorgaben sind in einem umfassenden Regelwerk dokumentiert. Die konsequente Anpassung des Regelwerks an aktuelle Situationen und regelmäßige Kommunikations-, Sensibilisierungs- und Schulungsmaßnahmen schaffen die Grundlage für ein hohes Sicherheitsverständnis und Risikobewusstsein.

Bei Kooperationen und Partnerbeziehungen schützt die BMW Group ihr geistiges Eigentum und die Kunden- und Beschäftigtendaten durch klar definierte Vorgaben zum Informations- und Datenschutz. Informationen, die Geschäftsgeheimnisse darstellen, sowie sensible personenbezogene Informationen unterliegen besonders strengen Sicherheitsvorkehrungen.

Der Verlust oder der Diebstahl von sensiblen Geschäftsinformationen könnte sich negativ auf die Reputation des Unternehmens auswirken.

Finanzrisiken und Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten

Währungsrisiken und -chancen

Die BMW Group schließt als international tätiger Konzern Geschäfte in verschiedenen Währungen ab, woraus grundsätzlich Währungsrisiken und -chancen resultieren. Ein beträchtlicher Anteil der Konzernumsätze, der Produktion und der Material- und Finanzmittelbeschaffung erfolgt außerhalb der Eurozone (vor allem in China und den USA). Zur Ermittlung der Währungsrisiken und -chancen werden Cash-flow-at-Risk-Modelle und Szenarioanalysen eingesetzt und fortlaufend weiterentwickelt. Die Risikohöhe im Hinblick auf Währungsrisiken wird als gering eingeschätzt. Die Risikosituation hat sich gegenüber dem Vorjahr verbessert, da sich die Wechselkurse im Vergleich zu den in der Planung unterstellten Kursen positiv entwickelt haben.

Die Analyse der Währungsrisiken bildet die Entscheidungsgrundlage für das operative Währungsmanagement. Währungsrisiken steuert die BMW Group sowohl strategisch (mittel- und langfristig) als auch operativ (kurz- und mittelfristig). Mittel- und langfristig sind als Maßnahmen sowohl die Erhöhung der Produktion in Fremdwährungsländern als auch die Steigerung der Einkaufsvolumen im Fremdwährungsraum zu nennen (Natural Hedging). Die Sicherung auf den Finanzmärkten dient der operativen beziehungsweise kurz- und mittelfristigen Steuerung von Währungsrisiken. Die wesentliche Zielsetzung dieses Steuerungsprozesses ist eine Erhöhung der Planungssicherheit für die BMW Group. Die Sicherungsgeschäfte werden ausschließlich mit Finanzmarktpartnern hoher Bonität abgeschlossen.

Abhängig von der Wechselkursentwicklung können sich wesentliche Chancen ergeben.

Rohstoffpreisrisiken und -chancen

Als produzierendes Industrieunternehmen ist die BMW Group Preisrisiken, insbesondere hinsichtlich der für die Fahrzeugherstellung notwendigen Rohstoffe, ausge-



setzt. Zur Erhöhung der Planungssicherheit überwacht die BMW Group die Änderung von Rohstoffpreisen mittels eines umfangreich definierten Steuerungsprozesses.

Die Ausgangsbasis für die Analyse des Rohstoffpreisrisikos sind die geplanten Einkäufe für Rohstoffe oder Komponenten mit Rohstoffinhalten. Zur Ermittlung der Rohstoffrisiken und -chancen werden Cashflow-at-Risk-Modelle und Szenarioanalysen eingesetzt. Die Preisschwankungen für Edelmetalle (Platin, Palladium, Rhodium), Buntmetalle (Aluminium, Kupfer), Batterierohstoffe (Blei, Nickel, Kobalt), teilweise Stahl beziehungsweise Stahlgrundstoffe (Eisenerz, Koks-Kohle) und Energie (Gas, Strom) werden durch Finanzderivate beziehungsweise Lieferverträge mit Preisbindungen abgesichert.

Auf den Rohstoffmärkten war und ist die Preisentwicklung vieler Rohstoffe aufgrund der hohen Nachfrage von starken Ausschlägen gekennzeichnet und mit einer hohen Risikohöhe verbunden. Sollten sich entgegen der aktuellen Einschätzung Rohstoffpreise positiv entwickeln, könnten sich daraus wesentliche Chancen ergeben.

Liquiditätsrisiken

Das Finanzierungs- und Leasinggeschäft im Segment Finanzdienstleistungen wird zum größten Teil durch den Kapitalmarkt refinanziert. Liquiditätsrisiken können zum einen in Form steigender Refinanzierungskosten, zum anderen in Form einer eingeschränkten Mittelverfügbarkeit aufgrund der generellen Marktsituation eintreten. Die Risikohöhe wird als gering eingeschätzt.

Auf Basis der Erkenntnisse aus der Finanzkrise wurde ein Liquiditätskonzept erarbeitet, das konsequent eingehalten und kontinuierlich weiterentwickelt wird. Im Segment Finanzdienstleistungen werden Liquiditätsrisiken durch die fristenkongruente Kapitalbindungsdauer (Matched-Funding-Prinzip) grundsätzlich vermieden.

Die konzernweite Sicherstellung der jederzeitigen Zahlungsfähigkeit der BMW Group wird durch das Einhalten von Liquiditätskennzahlen sowie durch eine breite Streuung der Refinanzierungsquellen gewährleistet. Dabei wird durch regelmäßige Messung und Überwachung sichergestellt, dass sich Zahlungseingänge und -ausgänge in den unterschiedlichen Laufzeiten und Währungen ausgleichen. Diese Vorgehensweise ist in das Liquiditätskonzept der BMW Group eingebunden.

Die Liquiditätssituation wird fortwährend überwacht und durch eine konzernweite Planung des Finanzbedarfs sowie der Finanzmittelbeschaffung erfasst und gesteuert. Derzeit werden in Bezug auf die Liquidität keine nennenswerten Chancen für die Ertragslage gesehen. Ergänzende Informationen zu Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten sind im Konzernanhang unter Textziffer [39] enthalten.

Sonstige Finanzrisiken

Unter die sonstigen Finanzrisiken fallen im Wesentlichen Kontrahentenrisiken sowie Risiken im Zusammenhang mit Firmenbeteiligungen.

Die BMW Group arbeitet mit Banken bei der Anlage der Liquidität, bei der derivativen Absicherung von Finanzmarktrisiken (insbesondere Währungen, Rohstoffe, Zinsen) sowie bei der Absicherung von Vorleistungen zusammen. Das Kontrahentenrisiko beschreibt das Risiko, dass die BMW Group die ihr zustehenden Zahlungen aus den beschriebenen Anlage- und Absicherungsgeschäften nicht oder nicht vollumfänglich erhält. Zur Ermittlung des Kontrahentenrisikos wird ein weiterentwickeltes Value-at-Risk-Modell eingesetzt, das die Bonität (Rating) der Banken sowie das zugehörige Geschäftsvolumen berücksichtigt. Die Steuerung des Risikos erfolgt über ein Limitsystem sowie ein tägliches Monitoring der Limitauslastung auf Ebene der einzelnen Kontrahenten.

Die BMW Group hält Kapitalbeteiligungen in unterschiedlicher Höhe an einer Reihe von Unternehmen. Daraus können sich Risiken aus außerplanmäßigen Wertminderungen ergeben.

Die Risikohöhe im Zusammenhang mit sonstigen Finanzrisiken wird als mittel eingeschätzt. Grundsätzlich könnten sich aus Aufwertungen von Beteiligungen unwesentliche Chancen für die Ertragslage ergeben.

Risiken und Chancen aus Pensionsverpflichtungen

Zukünftige Pensionsverpflichtungen werden größtenteils in von der BMW Group rechtlich getrennten Pensionsfonds oder Treuhandkonstrukten ausfinanziert. Dafür werden die treuhänderisch verwalteten Gelder in einem breit diversifizierten Portfolio am Kapitalmarkt angelegt, um die zukünftigen Pensionszahlungen aus dem Pensionsvermögen zu entnehmen. Der künftige Mittelbedarf für Pensionszahlungen aus dem operativen Geschäft wird dadurch erheblich reduziert.

Risiken entstehen durch Schwankungen der Pensionsverpflichtungen und des zugehörigen Pensionsvermögens. Chancen entstehen durch eine positive Entwicklung des Pensionsvermögens am Kapitalmarkt oder durch einen stärkeren Rückgang der Verpflichtungen.

Die Höhe der Pensionsverpflichtungen bestimmt sich wesentlich durch einen Diskontzins, der auf Basis der Renditen von Unternehmensanleihen mit hoher Bonität bestimmt wird. Die Renditen unterliegen Marktwertschwankungen und beeinflussen damit die Höhe der Pensionsverpflichtungen. Auch Veränderungen weiterer Parameter wie beispielsweise steigende Inflationsraten und eine höhere Lebenserwartung haben Einfluss auf die Höhe und die Dauer der zukünftigen Pensionszahlungen. Ebenso können regulatorische Anforderungen oder Änderungen die Höhe der Pensionsverpflichtungen beeinflussen.

Die Höhe des Pensionsvermögens schwankt durch die Volatilität der einzelnen Anlageklassen am Kapitalmarkt. Das breit diversifizierte Portfolio umfasst dabei Anlagen in verzinsliche Wertpapiere, Aktien sowie Immobilien und sonstige Anlageklassen.

Das Risiko aus Pensionsverpflichtungen konnte durch die Neuordnung der Pensionszusagen in Deutschland im Jahr 2021 deutlich reduziert werden. Hierbei wurde den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine freiwillige Wechseloption in den Beitragsorientierten Pensionsplan eröffnet. Dieser Pensionsplan beinhaltet eine Risikokomponente aus einer Mindestverzinsungszusage, ist aber insgesamt risikoärmer als der Leistungsorientierte Pensionsplan.

Die Risikohöhe aus Pensionsverpflichtungen wird als mittel klassifiziert.

Neubewertungseffekte auf Verpflichtungs- und Vermögensseite werden unter Berücksichtigung latenter Steuern im sonstigen Ergebnis erfasst und bilanziell in den Gewinnrücklagen im Eigenkapital der BMW Group dargestellt. Ergänzende Informationen zu Risiken im Zusammenhang mit Rückstellungen für Pensionen sind im Konzernanhang unter Textziffer [32] enthalten.

Rechtliche Risiken

Aufgrund ihrer globalen Geschäftstätigkeit kann die BMW Group mit unterschiedlichen rechtlichen Risiken konfrontiert werden. Diese können aus Verstößen gegen gesetzliche oder andere rechtliche Anforderungen sowie aus Rechtsstreitigkeiten mit Geschäftspartnern oder anderen Marktteilnehmern resultieren. Der Eintritt von rechtlichen Risiken könnte mit hohen Ergebnisauswirkungen über den zweijährigen Betrachtungszeitraum verbunden sein. Die Risikohöhen der identifizierten wesentlichen rechtlichen Risiken werden als mittel eingestuft.

Durch die fortschreitende Internationalisierung der Geschäftstätigkeit der BMW Group und der allgemeinen Wirtschaftsverflechtungen sowie die Vielzahl und Komplexität rechtlicher Vorschriften, unter anderem verstärkt zu Import- und Exportbestimmungen, steigt die Gefahr von möglichen Rechtsverstößen. Die BMW Group verfügt über ein Compliance-Management-System, das darauf abzielt, rechtmäßi-

ges Handeln ihrer Organe, Führungskräfte und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nachhaltig und weltweit sicherzustellen. Weiterführende Informationen zu Compliance bei der BMW Group und zum Compliance-Management-System finden sich im Kapitel [Compliance und Menschenrechte](#).

Wie jedes weltweit tätige Unternehmen ist die BMW Group mit Rechtsstreitigkeiten, behaupteten Ansprüchen, insbesondere aus Gewährleistungs- und Produkthaftungsumfängen oder Schutzrechtsverletzungen und behördlichen Verfahren, konfrontiert. Diese können sich unter anderem auf die Reputation des Konzerns auswirken. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Verfahren, die branchentypisch oder durch die Anpassung der Produkt- oder Einkaufsstrategie an veränderte Marktbedingungen bedingt sind, oder kartellrechtliche Verfahren. Vor allem im US-amerikanischen Markt können sich aus Sammelklagen und Produkthaftungsrisiken erhebliche finanzielle Auswirkungen und Reputationsschäden ergeben. Eine mögliche schärfere Anwendung, Auslegung oder Veränderung bestehender Verbraucherschutzregelungen könnte zu einer Zunahme bei den Rückrufen führen.

Gegen die BMW Bank GmbH (BMW Bank) werden seit einigen Jahren Klagen erhoben, mit denen Verbraucher den Widerruf ihrer Darlehens- und Leasingverträge unter Berufung auf behauptete fehlerhafte und unzureichende vorvertragliche Informationen geltend machen. Der Schwerpunkt liegt hierbei im Bereich der Darlehensverträge. Seit 2017 hat die BMW Bank die weit überwiegende Anzahl dieser gerichtlichen Verfahren gewonnen. Im November 2019 hat der Bundesgerichtshof (BGH) eine Grundsatzentscheidung zugunsten der BMW Bank getroffen, in der die Richtigkeit der verbraucherrelevanten Informationen in den Darlehensverträgen bestätigt wurde. Zudem hat der BGH im Oktober 2020 in einem Verfahren, an dem die BMW Bank nicht beteiligt war, u. a. entschieden, dass Verbraucher nach einem erfolgreichen Widerruf grundsätzlich Wertersatz zu leisten haben. Seit Anfang 2020 sind mehrere Vorabentscheidungs-

ersuchen zum Umfang der Informationspflichten an den Europäischen Gerichtshof (EuGH) gerichtet worden. Am 9. September 2021 entschied der EuGH in einem Vorabentscheidungsverfahren über die von Darlehensgebern in Kreditverträgen abstrakt einzuhaltenden Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf den Verzugszins und die Vorfälligkeitsentschädigung. Auf Basis dessen legt der BGH dem EuGH eine weitere Frage, ob unter bestimmten Voraussetzungen der Einwand des Rechtsmissbrauchs nach wie vor möglich ist, vor. Obwohl dies technisch gesehen noch keine finale materielle Entscheidung ist, erwähnt der BGH in den Entscheidungsgründen, dass die Anforderungen des EuGH an die von Darlehensgebern zu tätigen Pflichtinformationen in den BMW Bank Kreditverträgen nicht vollumfänglich eingehalten werden. Deshalb besteht ein rechtliches Risiko, dass Kunden ihre Kreditverträge mit der BMW Bank aufgrund der Vorlagefrage und der EuGH-Entscheidung vom 9. September 2021 widerrufen können. Für die Zeit der Nutzung des Fahrzeuges müssen die Kunden aber jedenfalls Wertersatz leisten. Die möglichen finanziellen Auswirkungen lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilen.

Im internationalen Warenverkehr sind umfangreiche Vorschriften zur Exportkontrolle zu beachten. Neben güterbezogenen Restriktionen existieren auch personen-, länder- sowie endverwendungsbezogene Restriktionen. Insbesondere Verstöße gegen geltende EU- und US-Exportkontrollvorschriften können erhebliche rechtliche Konsequenzen für die BMW Group nach sich ziehen. Bedingt durch die starke Präsenz der BMW Group in den USA und China könnte ein sich verschärfender Handelsstreit zwischen den beiden Ländern zusätzliche Risikopotenziale schaffen.

Die BMW Group unterliegt in allen Ländern, in denen sie tätig ist, Steuer- und Zollprüfungen. Diese können zu Steuer- und Zollnachforderungen, Zinsen, Strafen und ähnlichen Zahlungen führen. Solche Zahlungen können beispielsweise aus der vollständigen oder teilweisen Nichtanerkennung von konzerninternen Verrechnungspreisen in den jeweiligen

Ländern resultieren. Weitere materiell-rechtliche Risiken können auch durch Änderungen von Steuer- oder Zollgesetzen oder deren Auslegung durch Steuer- und Zollbehörden oder Gerichte entstehen. Solche Änderungen wirken häufig auch rückwirkend für alle Kalenderjahre, die noch nicht verjährt sind. Für die Minimierung der prozessualen Steuer- und Zollrisiken hat die BMW Group jüngst ein umfassendes Tax and Customs Control Framework eingerichtet, das in Deutschland bereits zur Anwendung kommt und sukzessive in weiteren Ländern ausgerollt werden wird.

Die BMW Group bildet für rechtliche Verfahren und Risiken angemessene Rückstellungen. Soweit wirtschaftlich sinnvoll, wird ein Teil der Risiken zudem über Versicherungen abgedeckt. Es kann dennoch nicht ausgeschlossen werden, dass Schäden eintreten können, die über diese Umfänge hinausgehen. Zu Rechtsrisiken werden gemäß International Financial Reporting Standards (IFRS) geforderte Angaben nicht gemacht, sofern das Unternehmen zu dem Schluss kommt, dass diese Angaben das Ergebnis des jeweiligen rechtlichen Verfahrens ernsthaft beeinträchtigen können. Ergänzende Informationen zu Eventualverbindlichkeiten sind im Konzernanhang unter Textziffer [38] enthalten.

Grundsätzlich könnten sich behauptete oder tatsächliche Gesetzesverstöße auch negativ auf die Reputation der BMW Group auswirken.

Risikomanagementsystem im Segment Finanzdienstleistung

Die Grundlage für das Risikomanagement im Finanzdienstleistungsgeschäft bilden das Rahmenwerk zur Risikokultur, die Risikostrategie mit dem definierten Risikoappetit, das Internal-Capital-Adequacy Assessment Process-Framework sowie ein Regelwerk aus Grundsätzen und Richtlinien. Das zentrale Steuerungsinstrument der Risiken im Segment Finanzdienstleistungen ist die Sicherstellung der Risikotragfähigkeit.

Dabei müssen zu jeder Zeit alle Risiken im Sinne unerwarteter Verluste abgedeckt sein. Dies erfolgt durch entsprechende aus der Risikoneigung abgeleitete Risikodeckungsmassen und Puffer in Form von Eigenkapital. Die unerwarteten Verluste werden durch verschiedene in regelmäßigen Abständen validierte Value-at-Risk-Modelle gemessen. Die Aggregation der Risiken erfolgt unter Berücksichtigung von Korrelationseffekten. Darüber hinaus ergänzen Stressszenarien die Betrachtung der Risikotragfähigkeit. Durch ein integriertes Limitsystem für die einzelnen Risikoarten wird die Risikotragfähigkeit regelmäßig überwacht.

Durch die enge Verflechtung im Konzernverbund sind Entwicklungen, die im ersten Schritt das Industriegeschäft der BMW Group betreffen, im zweiten Schritt auch relevant für das Segment Finanzdienstleistungen. Zudem fordern weltweite Bankenaufsichtsbehörden, Nachhaltigkeitsrisiken angemessen zu berücksichtigen. Nachhaltigkeitsrisiken, wie beispielsweise Naturereignisse oder eine geänderte CO₂-Bepreisung, wirken auf bestehende Risikoarten ein und können sich auch kurzfristig auswirken.

Die folgende Übersicht bietet einen Gesamtüberblick über die wesentlichen Risiken und Chancen im Segment Finanzdienstleistungen:

Risiken und Chancen im Segment Finanzdienstleistungen

Die Risikoarten im Finanzdienstleistungsgeschäft umfassen das Kredit- beziehungsweise Adressenausfallrisiko, das Restwertrisiko, das Zinsänderungsrisiko, operationelle Risiken und das Liquiditätsrisiko. Die Bewertung des Liquiditätsrisikos des Segments Finanzdienstleistungen ist in der Kategorie Liquidität des Gesamtkonzerns inkludiert.

Kreditrisiken und -chancen im Segment Finanzdienstleistungen

Kredit- beziehungsweise Adressenausfallrisiken entstehen im Segment Finanzdienstleistungen dadurch, dass ein Vertragspartner, zum Beispiel ein Kunde oder Händler, seine Vertragsverpflichtungen nicht oder nur teilweise erfüllen kann und deshalb weniger Ertrag beziehungsweise Verluste generiert werden. So könnte beispielsweise die militärische Auseinandersetzung zwischen Russland und der Ukraine zu Kreditverlusten führen. Die Risikohöhe für den Eintritt von

	Risiken		Chancen	
	Klassifizierung der Risikohöhe ¹	Veränderung zum Vorjahr ²	Klassifizierung	Veränderung zum Vorjahr
Kreditausfall	Mittel	Konstant	Unwesentlich	Konstant
Restwert	Hoch	Konstant	Wesentlich	Konstant
Zinsänderungen	Gering	Konstant	Wesentlich	Konstant
Operationelle Risiken	Mittel	Erhöht	–	–

¹ Die klassifizierte Risikohöhe verändert sich durch die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance nicht.

² Wie unter „Risikobewertung“ aufgezeigt, wurden die Wertgrenzen für die Risikoklassifizierung aktualisiert.

Die hier ausgewiesene Veränderung bezieht sich auf die Klassifizierung der Vorjahresrisiken unter Verwendung der aktualisierten Wertgrenzen.

unerwarteten Kredit- beziehungsweise Adressenausfallrisiken über den zweijährigen Betrachtungszeitraum wird als mittel eingestuft. Die BMW Group schätzt potenzielle Chancen in diesem Bereich als unwesentlich ein.

Im Geschäftsjahr 2021 profitierte das Segment Finanzdienstleistungen unter anderem von einer günstigen Risikosituation und dem daraus resultierenden geringeren Wertberichtigungsbedarf. Die Kreditverluste lagen auf einem historisch niedrigen Niveau.

Die initiale und fortlaufende Prüfung der Bonität ist ein wesentlicher Bestandteil des Kreditrisikomanagements der BMW Group. Zu diesem Zweck führt die BMW Group eine Beurteilung der Bonität eines jeden Kreditnehmers bei sämtlichen Kredit- und Leasingverträgen durch. Chancen können hierbei entstehen, wenn sich das gemanagte Portfolio im Zeitablauf besser darstellt, als bei Gewährung des Kredits geschätzt wurde. Während der Kreditlaufzeit entstehende Bonitätsveränderungen der Kunden werden durch Risikovorsorgeverfahren abgedeckt. Hierbei wird das Kreditrisiko der einzelnen Kunden monatlich quantifiziert und abhängig davon in der Risikovorsorge berücksichtigt. Die gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen unterliegen derzeit einer höheren Volatilität. Sofern diese über der Prognose liegen, können sie zu geringeren Ausfallraten und damit zu positiven Ergebnisauswirkungen führen.

Restwertrisiken und -chancen im Segment Finanzdienstleistungen

Im Zusammenhang mit Leasingverträgen entstehen Risiken und Chancen, wenn der Vermarktungswert eines Leasingfahrzeugs am Ende der Vertragslaufzeit von der ursprünglich bei Vertragsabschluss kalkulierten Restwertprognose abweicht. Ein Restwertrisiko besteht, sobald der erwartete Marktwert des Fahrzeugs am Ende der Vertragslaufzeit geringer ist als die bei Vertragsabschluss kalkulierte Restwertprognose. Die Risikohöhe für den Eintritt von unerwarteten

Restwertrisiken über den zweijährigen Betrachtungszeitraum wird als hoch klassifiziert. Chancen können sich aus einer positiven Abweichung von der Restwertprognose ergeben. Die potenzielle Bedeutung der Restwertchance stuft die BMW Group als wesentlich ein.

Für jedes Fahrzeug wird zu Vertragsbeginn eine Restwertprognose auf der Basis historischer externer und interner Daten ermittelt. Die Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte ist ein wichtiger Einflussfaktor. Die BMW Group hat spezielle Methoden und Prozesse entwickelt und implementiert, um die Nachhaltigkeitsaspekte im Restwertrisiko angemessen zu bewerten und zu steuern.

Während der Vertragslaufzeit wird die Marktentwicklung stetig beobachtet und die Risikobewertung aktualisiert. Die Restwert- risikosteuerung erfolgt, unabhängig von der Antriebsvariante, grundsätzlich nach dem gleichen und etablierten Prozess.

Die außergewöhnliche Belegung des Gebrauchtwagenmarktes, insbesondere in den USA und im UK, verbunden mit hohen Erlösen aus dem Verkauf von Leasingrückläufern, wirkte sich entsprechend positiv auf die Restwertsituation im Segment Finanzdienstleistungen im Geschäftsjahr 2021 aus. Diese Entwicklung spiegelt sich im geringeren Bedarf an Restwertrisikovorsorge wider.

Zinsänderungsrisiken und -chancen im Segment Finanzdienstleistungen

Zinsänderungsrisiken im Segment Finanzdienstleistungen umfassen potenzielle Verluste durch die Veränderung von Marktzinsen. Sie können entstehen, wenn Zinsbindungsfristen zwischen der Aktiv- und Passivseite der Bilanz nicht kongruent sind. Die Risikohöhe aus Zinsänderungsrisiken wird als gering klassifiziert. Positive Zinsentwicklungen im Vergleich zur Prognose stellen Chancen dar, die die BMW Group als wesentlich einstuft. Im Finanzdienstleistungsgeschäft

werden Zinsänderungsrisiken durch eine weitgehend fristenkongruente Zinsbindung sowie den Einsatz von Zinsderivaten gesteuert. Die von der BMW Group eingesetzten Derivate werden, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind, grundsätzlich auch bilanziell als Sicherungsbeziehungen abgebildet. Ergänzende Informationen zu Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten sind im Konzernanhang unter Textziffer [39] enthalten.

Operationelle Risiken im Segment Finanzdienstleistungen

Operationelle Risiken werden im Segment Finanzdienstleistungen als die Gefahr von Verlusten definiert, die infolge der Unangemessenheit oder des Versagens von internen Verfahren (Prozessrisiken), Menschen (Personalrisiken) und Systemen (Infrastruktur- und IT-Risiken) oder infolge externer Ereignisse (externe Risiken) eintreten. Durch die Erfassung und Bewertung von Risikoszenarien und Schadensfällen sowie Gegenmaßnahmen im operationellen Risikomanagementsystem wird die systematische Analyse und Steuerung potenzieller beziehungsweise eingetretener operationeller Risiken ermöglicht. Zusätzlich werden jährliche Self-Assessments durchgeführt.

Aufgrund der engeren Verzahnung mit weiteren Risikotypen, wie zum Beispiel Outsourcing-Risiken oder Informationssicherheitsrisiken, ist die Risikohöhe gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegen. Dabei hat sich die Klassifizierung der Risikohöhe auf mittel geändert, da der zugehörige Schwellenwert von 200 Mio. € erstmals leicht überschritten wurde.

Klimabezogene Chancen und Risiken

[i] Zahlreiche Entwicklungen im Umfeld der BMW Group sind direkt und indirekt mit klimabezogenen Aspekten verknüpft. Die BMW Group ergreift Maßnahmen, um den Klimawandel einzudämmen und sich an Klimaveränderungen anzupassen. Dazu gehört, klimabezogene Risiken und Chancen zu identifizieren und in der strategischen Ausrich-

tung des Unternehmens, der Unternehmensführung und im Rahmen des unternehmensweiten Risikomanagements zu berücksichtigen. Seit 2019 orientiert sich die BMW Group an den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) und entwickelt die Berichterstattung über das Management klimabezogener Risiken und Chancen kontinuierlich weiter.

Bei der Betrachtung der klimabezogenen Risiken unterscheiden wir zwischen physischen und transitorischen Risiken. Physische Risiken beziehen sich auf die tatsächlichen Auswirkungen des Klimawandels. Als chronisch werden physische Risiken bezeichnet, die auf grundlegende Veränderungen klimatischer Bedingungen wie zum Beispiel steigende Temperaturen oder sich verändernde Niederschlagsmuster zurückzuführen sind. Sie wirken sich vor allem längerfristig aus. Daher beobachten wir diese Risiken über einen Zeitraum von bis zu 30 Jahren. Extremwetterereignisse wie Stürme, Überschwemmungen oder Hitzewellen mehren sich jedoch schon heute.

Transitorische Risiken hingegen ergeben sich aus dem Übergang zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft. Dazu gehören beispielsweise neue und zusätzliche rechtliche Anforderungen im Zusammenhang mit dem Klimaschutz. Die Veränderungen, die sich aus dem Übergang in eine kohlenstoffarme Zukunft ergeben, sehen wir zugleich als Chance. Mit innovativen Produkten und Dienstleistungen können wir neue Geschäftsfelder erschließen, zur Dekarbonisierung des Mobilitätssektors beitragen und damit zugleich unsere Wettbewerbsfähigkeit steigern.

Organisation und Prozesse zum Management klimabezogener Risiken

In der BMW Group trägt der Vorstand die direkte Verantwortung für sämtliche Belange im Zusammenhang mit dem Klimawandel. Dies schließt den Umgang mit den Folgen des Klimawandels ein. Die einzelnen Mitglieder des Vorstands

stellen sicher, dass ihre Ressorts strategisch entsprechend ausgerichtet werden. Auch jede Vorstandsentscheidung ist aus Nachhaltigkeitssicht und damit auch im Hinblick auf klimabezogene Aspekte zu bewerten. [↗ Steuerung im Strategiekapitel](#)

Durch die fortlaufende Umfeldanalyse im Rahmen des Strategieprozesses berücksichtigt die BMW Group kontinuierlich transitorische Risiken in ihrem regulatorischen Umfeld. Im Berichtsjahr schloss die BMW Group unter Beteiligung der Bereichsleitersebene das Projekt Anpassung an den Klimawandel erfolgreich ab. Die physischen Klimarisiken wurden mittels eines externen Bewertungstools analysiert und bewertet.

Szenarioanalysen zur Identifikation von klimabezogenen Chancen und Risiken

Die BMW Group nimmt sowohl die Eindämmung des Klimawandels (Mitigation) als auch die Anpassung an die Folgen des Klimawandels (Adaption) in den Blick.

Im Projekt Anpassung an den Klimawandel identifizierten und bewerteten wir erstmals umfassend physische Risiken auf Basis unterschiedlicher Zeithorizonte (2030 und 2050) sowie verschiedener Klimaszenarien. Es wurden drei Erwärmungspfade des Weltklimarats (Intergovernmental Panel on Climate Change IPCC) angewandt und gemäß TCFD-Empfehlung die Auswirkungen physischer Risiken auf die einzelnen Wertschöpfungsstufen (u. a. Liegenschaften, Logistik, Lieferanten) untersucht.

Die sog. RCP-Szenarien* reichen von einem emissionsarmen Szenario gemäß dem 2°C-Ziel (RCP 2.6) über ein mittleres Szenario mit einer Erderwärmung von 2,4-2,7°C bis zum Jahr 2100 (RCP 4.5) bis hin zu einem 5°C-Szenario (RCP 8.5). Das RCP-2.6-Szenario bedeutet für die BMW Group einerseits hohe transitorische Risiken aufgrund der strikteren regulatorischen Anforderungen in Bezug auf die CO₂-Emissionen, andererseits ist bei anspruchsvolleren Klimaschutzmaßnahmen mit weniger physischen Risiken zu

rechnen. Im RCP-8.5-Szenario dominieren hingegen aufgrund mangelnden Klimaschutzes die physischen Risiken. Nach Einschätzung der BMW Group hat das RCP-4.5-Szenario aktuell die höchste Eintrittswahrscheinlichkeit. Dieses Szenario entspricht in etwa den derzeit national festgelegten Beiträgen der einzelnen Länder.

Physische Klimarisiken

- Aufgrund des Klimawandels können an unseren Standorten häufiger Naturkatastrophen auftreten, wie zum Beispiel Starkregen und Hitzewellen. Dabei können Sachschäden an Lagerbeständen und Produkten entstehen. Um Produktionsausfälle zu vermeiden, haben wir bereits präventive Vorkehrungen an unseren Produktionsstandorten und Liegenschaften getroffen, wie zum Beispiel die Errichtung von Schleusentoren in unserem Werk in Chennai.
- Extremwetterereignisse an den weltweiten Standorten der Lieferanten können sich auf die Teilleistungen und damit die Versorgung der Produktionsstätten auswirken. Unter diesen Umständen können wichtige Transportrouten blockiert sein – mit Auswirkungen sowohl auf die Teilleistung als auch die Distribution der Fahrzeuge.
- Physische Klimarisiken können das Wirtschaftswachstum in den betroffenen Regionen negativ beeinflussen und zu spürbaren volkswirtschaftlichen Auswirkungen führen. Mögliche Folgen bei den Konsumenten sind Einkommenseinbußen und drohende Arbeitslosigkeit. Dadurch könnte die Kaufkraft in einzelnen Regionen sinken. Dies hätte negative Auswirkungen auf den Absatz sowie das Geschäftsergebnis der BMW Group.

Transitorische Klimarisiken

- Eine spürbare Verschärfung von Gesetzen und Regulierungen in den Hauptmärkten der BMW Group (EU, USA und

* RCP: Representative Concentration Pathways

- China), insbesondere bei CO₂-Emissionsbestimmungen – die sich auch aus möglichen rechtlichen Verfahren oder Gerichtsentscheidungen ergeben können – sowie regionale Fahrzeugerwerbs- und Gebrauchssteuern können sich auf die Produkt- und Servicepalette des Unternehmens auswirken und höhere Kosten beziehungsweise einen geringeren Absatz ergeben. [↗ Änderungen von Gesetzen und Regulierung](#)
- Gravierende Verstöße gegen Nachhaltigkeits- oder Qualitätsstandards können für eine Unterbrechung der Lieferkette beziehungsweise den Ausfall einzelner Lieferanten sorgen.
 - Bei der Reduzierung von CO₂-Emissionen in den Lieferketten wird auf eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Lieferanten gesetzt. Dabei muss jedoch festgehalten werden, dass die BMW Group hier auf korrekte Angaben der Lieferanten angewiesen ist.
 - Falls der CO₂-Preis ohne hinreichenden Planungsvorlauf über das erwartete Maß hinaus ansteigt, führt dies zu steigenden Herstellungskosten und wirkt sich dementsprechend negativ auf die Profitabilität beziehungsweise den Absatz der BMW Group aus. Darüber hinaus kann eine CO₂-Bepreisung in einer geringeren Kaufkraft resultieren und damit das Wirtschaftswachstum in den jeweiligen Regionen beeinträchtigen.
 - Mit der weltweiten Verbreitung der Elektromobilität können Engpässe bei der Verfügbarkeit von Rohstoffen entstehen. Dies betrifft insbesondere Rohstoffe, die für die Herstellung von Batteriezellen benötigt werden. In der Folge können sich erhöhte Rohstoffpreise auch auf die Ergebnissituation der BMW Group auswirken.
 - Regulatorische Verschärfung mit erhöhten Anforderungen an Emittenten können die Attraktivität des Unternehmens als nachhaltiges Investment herabsetzen.

- Die Transformation zu einer emissionsärmeren Wirtschaft verändert einzelne Branchen grundsätzlich. Damit einhergehende Nachhaltigkeitsrisiken werden als gesamtwirtschaftliche Bedrohung für die Finanzmarktstabilität angesehen. Dies kann unter anderem negative Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation und die finanzielle Lage ausgewählter Branchen und deren Beschäftigten haben.

Klimabezogene Chancen

- Durch unsere flexiblen Fahrzeugarchitekturen und Produktionssysteme hat die BMW Group das Ziel, eine veränderte Kundennachfrage oder regulatorische und infrastrukturelle Unterschiede in den Märkten bestmöglich, schnell und flexibel zu berücksichtigen. [↗ Produktionsnetzwerk](#)
- Die BMW Group sieht in der steigenden Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen eine wesentliche Chance. Diese nutzen wir mit dem kontinuierlichen Ausbau unseres elektrifizierten Produktportfolios und verbinden sie mit der Eigenentwicklung und -produktion von Elektroantrieben, Batterien und Batteriezellprototypen. Somit können wir uns Know-how bei neuen Technologien frühzeitig sichern, wichtige Systemkompetenz hinzugewinnen und Kostenvorteile nutzen. Daraus können sich entscheidende Wettbewerbsvorteile ergeben. [↗ Produktionsnetzwerk](#)
- Die BMW Group wird in ihren strategischen Prämissen sowohl steigende CO₂-Preise in Form von Steuern und Abgaben als auch eine mögliche Verknappung von Emissionsrechten im Rahmen von Emissionshandelssystemen antizipieren. Das Unternehmen berücksichtigt die Prämissen sowohl bei eigenen Entscheidungen als auch bei der Zusammenarbeit mit Lieferanten [↗ Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien.](#)
- Innerhalb unseres weltweiten Lieferantennetzwerks kann die BMW Group ihren Einfluss unmittelbar nutzen,

um CO₂-Emissionen zu reduzieren und auf CO₂-mindernde Maßnahmen hinzuwirken. Mit den Herstellern ihrer Batteriezellen hat das Unternehmen beispielsweise vertraglich vereinbart, dass bei der Produktion der fünften Generation von Batteriezellen nur noch Grünstrom zu verwenden ist [↗ Einkauf und Lieferantennetzwerk, CO₂-Emissionen reduzieren.](#)

- Durch die Umstellung auf CO₂-ärmere Prozesse und Technologien in der eigenen Produktion realisiert die BMW Group weitere Effizienzen und senkt darüber hinaus auch Kosten. Die Eigenerzeugung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen verbessert zum Beispiel die Umweltbilanz und vermindert die Abhängigkeit von externen Stromquellen und Preisschwankungen am Energiemarkt. [↗ Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien](#)
- In der Kreislaufwirtschaft werden wir den Einsatz von Sekundärmaterial schrittweise erhöhen und damit gleichzeitig CO₂-Emissionen senken. Damit tragen wir nicht nur zum Erreichen des CO₂-Ziels in der Lieferkette bei, sondern verringern auch unsere Abhängigkeit von Primärmaterial mit Blick auf dessen Verfügbarkeit und Kosten. [↗ Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien](#)
- Über eine umfassende und transparente Berichterstattung, die mögliche gesetzliche Anforderungen frühzeitig erfüllt, wollen wir zum einen den Zugang zum Kapitalmarkt sicherstellen und dadurch zum anderen nachhaltig attraktive Finanzierungskonditionen erreichen. [↗ BMW Group und Kapitalmarkt](#)

Durch die konsequente Ausrichtung unserer Unternehmensstrategie an konkreten Nachhaltigkeitszielen werden Risiken und Chancen bei Investitionen, Innovationen und unternehmerischen Entscheidungen angemessen berücksichtigt. [1\]](#)

INTERNES KONTROLLSYSTEM

Das Interne Kontrollsystem* (IKS) ist Bestandteil der internen Governance im Sinne prozessintegrierter und organisatorischer Überwachungsmaßnahmen und Kontrollaktivitäten, die die Richtigkeit der externen finanziellen und nichtfinanziellen Berichterstattung sicherstellen sollen. Das IKS der BMW Group definiert konzernweite Vorgaben zur Ausgestaltung des Internen Kontrollsystems für Rechnungslegungsprozesse und Prozesse für ausgewählte nichtfinanzielle Kennzahlen im Integrierten Bericht der BMW Group.

Das finanzielle IKS hat die Aufgabe, im Hinblick auf die Rechnungslegungsprozesse der BMW Group die Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit der Rechnungslegung sicherzustellen. Schwerpunkt im nichtfinanziellen IKS ist die Weiterentwicklung der Datenerhebungs- und Berichtsprozesse, aus denen nichtfinanzielle Kennzahlen für den Integrierten Bericht erhoben und konsolidiert werden.

Das IKS der BMW Group basiert auf dem „Three Lines of Defense“-Modell. Dieses Modell beschreibt das Zusammenwirken zur Steuerung des Risikomanagements. Dabei stellt das IKS als wesentlicher Bestandteil der zweiten Linie die Verbindung zwischen den operativen Einheiten (erste Linie), der internen Revision (dritte Linie) und dem externen Wirtschaftsprüfer dar.

In der Gestaltung der Elemente für das Interne Kontrollsystem wurden international anerkannte Rahmenwerke für interne Kontrollsysteme berücksichtigt. Das System umfasst

- konzernweit gültige Vorgaben für die Rechnungslegung
- in Prozesse und IT-Systeme integrierte Kontrollen
- Prinzipien der risikoorientierten Funktionstrennung als organisatorische Maßnahmen
- prozessunabhängige Überwachungsmaßnahmen

Grundsätzlich gilt für jedes IKS, dass es die Eintrittswahrscheinlichkeit potenzieller Risiken verhindern oder reduzieren soll. Das System und die angewandten Methoden werden kontinuierlich weiterentwickelt und regelmäßig hinsichtlich ihrer Funktionsfähigkeit durch zentrale und dezentrale Prozessanalysen, Analysen der Daten in den Finanzsystemen und Prüfungstätigkeiten beurteilt.

Im Folgenden werden die wesentlichen Merkmale des Internen Kontrollsystems dargestellt.

Bilanzierungs-, Bewertungs- und Kontierungsvorgaben sowie Definitionen der nichtfinanziellen Kennzahlen stehen allen Mitarbeitern über das Intranet zur Verfügung. Neue Bilanzierungsstandards werden hinsichtlich ihrer Auswirkung auf die Rechnungslegung der BMW Group beurteilt. Die Vorgaben werden laufend überprüft und mindestens jährlich, bei Bedarf häufiger, angepasst.

Die Implementierung von präventiven Kontrollen dient der Verhinderung von Fehlern und Auslassungen in den Prozessen. Detektivische Kontrollen dienen im Gegensatz dazu der Aufdeckung und Korrektur von Fehlern in den Ergebnissen. Sie folgen grundsätzlich dem Prinzip der Funktionstrennung. In den wichtigen beziehungsweise relevanten IT-Systemen sind Kontrollen integriert, die unter anderem die inkorrekte

Erfassung von Geschäftsvorfällen verhindern und die vollständige Erfassung und korrekte Bewertung von Geschäftsvorfällen entsprechend den Rechnungslegungsvorschriften sicherstellen oder die Überprüfung der Konsolidierung unterstützen sollen.

Im Rahmen der Weiterentwicklung der IT-Systeme für Rechnungslegungsprozesse werden diese Kontrollen an neue Anforderungen und erweiterte IT-technische Möglichkeiten angepasst. Weiterhin werden in der BMW Group Datenanalysen genutzt, um etwaige Prozess- und Kontrollschwächen zu erkennen und zu beseitigen.

Die Verantwortung für die Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems der Rechnungslegungsprozesse sowie die Weiterentwicklung der Prozesse der nichtfinanziellen Kennzahlen ist in einem Rollenmodell klar geregelt und liegt bei den verantwortlichen Führungskräften und Prozessverantwortlichen. Die verantwortlichen Führungskräfte berichten jährlich über ihre Einschätzung zum Internen Kontrollsystem der Rechnungslegungsprozesse. In die Beurteilung fließen Ergebnisse der internen und externen Revision sowie die Ergebnisse eines kontinuierlich durchgeführten Monitorings ein. Die Ergebnisse hieraus werden in einem zentralen IT-System erhoben und dokumentiert. Schwächen im Kontrollsystem werden unter Berücksichtigung ihrer möglichen Auswirkungen behoben. Der Vorstand und der Prüfungsausschuss werden jährlich über das Interne Kontrollsystem unterrichtet. Bei wesentlichen Veränderungen des Internen Kontrollsystems erfolgt eine unverzügliche Berichterstattung an den Vorstand und gegebenenfalls an den Aufsichtsrat.

* Angaben nach den §§ 289, 315 HGB

ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN* UND ERLÄUTERUNGEN

Zusammensetzung des Gezeichneten Kapitals

Das Gezeichnete Kapital (Grundkapital) der BMW AG belief sich zum 31. Dezember 2021 auf 661.399.500 € (2020: 659.684.500 €) und ist gemäß § 4 Ziffer 1 der Satzung eingeteilt in 601.995.196 (91,02 %) (2020: 601.995.196 / 91,26 %) Stammaktien im Nennbetrag von 1 € und 59.404.304 (8,98 %) (2020: 57.689.304 / 8,74 %) Vorzugsaktien ohne Stimmrecht im Nennbetrag von 1 €. Die Aktien der Gesellschaft lauten auf den Inhaber.

Die Rechte und Pflichten der Aktionäre ergeben sich aus dem Aktiengesetz (AktG) in Verbindung mit der Satzung der Gesellschaft, die unter www.bmwgroup.com im Volltext zur Verfügung steht. Der Anspruch der Aktionäre auf Verbriefung ihrer Aktien ist satzungsgemäß ausgeschlossen. Das Stimmrecht jeder Aktie entspricht ihrem Nennbetrag. Je 1 € Nennbetrag des bei der Abstimmung vertretenen Grundkapitals gewährt eine Stimme (§ 18 Ziffer 1 der Satzung).

Die Vorzugsaktien der Gesellschaft sind Aktien im Sinne der §§ 139 ff. AktG, die mit einem nachzuzahlenden Vorzug bei der Verteilung des Gewinns ausgestattet sind und für die das Stimmrecht ausgeschlossen wurde. Das heißt, sie verleihen das Stimmrecht nur in den gesetzlich vorgesehenen Ausnahmefällen, insbesondere wenn der Vorzugsbetrag in einem Jahr nicht oder nicht vollständig gezahlt und der Rückstand im nächsten Jahr nicht neben dem vollen Vorzug dieses Jahres nachgezahlt wird. Mit Ausnahme des Stimm-

rechts gewähren die Vorzugsaktien dieselben Rechte wie die Stammaktien. Den Vorzugsaktien ohne Stimmrecht stehen zudem bei der Verteilung des Bilanzgewinns die in § 24 der Satzung bestimmten Vorrechte zu. Danach wird der Bilanzgewinn in der Reihenfolge verwendet, dass

- (a) etwaige Rückstände von Gewinnanteilen auf die Vorzugsaktien ohne Stimmrecht in der Reihenfolge ihrer Entstehung nachgezahlt werden,
- (b) auf die Vorzugsaktien ohne Stimmrecht ein Vorabgewinnanteil von 0,02 € je 1 € Nennwert gezahlt wird und
- (c) etwaige weitere Gewinnanteile gleichmäßig auf die Stamm- und Vorzugsaktien gezahlt werden, soweit die Hauptversammlung keine andere Verwendung beschließt.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen

Die Gesellschaft hat neben Stammaktien auch Vorzugsaktien ohne Stimmrecht ausgegeben. Nähere Informationen finden sich unter: Zusammensetzung des Gezeichneten Kapitals.

Soweit die Gesellschaft im Rahmen ihres Mitarbeiteraktienprogramms Vorzugsaktien ohne Stimmrecht an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausgegeben hat, unterliegen diese Aktien grundsätzlich einer firmenseitigen privatrechtlichen Veräußerungssperre von vier Jahren, gerechnet ab dem Beginn des Kalenderjahres der Ausgabe.

* Angaben gemäß den §§ 289a, 315a HGB

Darüber hinaus bestehen vertragliche Vereinbarungen mit den Vorstandsmitgliedern und bestimmten Bereichsleitern über Haltefristen für Stammaktien, die diese im Rahmen aktienbasierter Vergütungsprogramme erwerben [↗ Vergütungsbericht](#).

Direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital, die 10 % der Stimmrechte überschreiten

Es bestanden nach Kenntnis der Gesellschaft zum angegebenen Stichtag folgende direkte oder indirekte Beteiligungen am stimmberechtigten Kapital, die zum Bilanzstichtag 10 % der Stimmrechte überschreiten:¹

in %	Direkter Anteil der Stimmrechte	Indirekter Anteil der Stimmrechte
Stefan Quandt, Deutschland	0,2	25,6 ²
AQTON SE, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	9,0	16,6 ³
AQTON Verwaltung GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland		16,6 ⁴
AQTON GmbH & Co. KG für Automobilwerte, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	16,6	
Susanne Klatten, Deutschland	0,2	20,7 ⁵
Susanne Klatten Beteiligungs GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	20,7	

¹ freiwillige Bestandsmitteilungen der aufgeführten Aktionäre zum Stichtag 31. Dezember 2021

² kontrollierte Unternehmen, von denen 3% oder mehr zugerechnet werden: AQTON SE, AQTON Verwaltung GmbH, AQTON GmbH & Co. KG für Automobilwerte

³ kontrollierte Unternehmen, von denen 3% oder mehr zugerechnet werden: AQTON Verwaltung GmbH, AQTON GmbH & Co. KG für Automobilwerte

⁴ kontrollierte Unternehmen, von denen 3% oder mehr zugerechnet werden: AQTON GmbH & Co. KG für Automobilwerte

⁵ kontrollierte Unternehmen, von denen 3% oder mehr zugerechnet werden: Susanne Klatten Beteiligungs GmbH

Bei den genannten Stimmrechtsanteilen können sich nach dem angegebenen Zeitpunkt Veränderungen ergeben haben, die der Gesellschaft gegenüber nicht meldepflichtig waren. Da die Aktien der Gesellschaft Inhaberaktien sind, werden der Gesellschaft Veränderungen beim Aktienbesitz grundsätzlich nur bekannt, soweit sie Meldepflichten unterliegen.

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen bei der Gesellschaft nicht.

Art der Stimmrechtskontrolle, wenn Arbeitnehmer am Kapital beteiligt sind und ihre Kontrollrechte nicht unmittelbar ausüben

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter üben ihre Kontrollrechte aus Aktien, die sie im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms und / oder des aktienbasierten Vergütungsprogramms erworben haben, wie andere Aktionäre unmittelbar nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen und der Satzung aus.

Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern und die Änderung der Satzung

Die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands richtet sich nach den §§ 84 f. AktG in Verbindung mit § 31 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG).

Bei Satzungsänderungen sind die §§ 179 ff. AktG zu beachten. Über Satzungsänderungen hat die Hauptversammlung zu entscheiden (§§ 119 Abs. 1 Nr. 6, 179 Abs. 1 AktG). Der Aufsichtsrat ist befugt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur die Fassung betreffen (§ 14 Ziffer 3 der Satzung). Die Beschlüsse der Hauptversammlung werden, soweit nicht das Gesetz zwingend etwas Abweichendes bestimmt, mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen beziehungsweise, soweit eine Kapitalmehrheit vorgeschrieben ist, mit der einfachen Mehrheit des vertretenen Kapitals gefasst (§ 20 Ziffer 1 der Satzung).

Befugnisse des Vorstands insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Der Vorstand ist in den in § 71 AktG gesetzlich geregelten Fällen zum Rückkauf von Aktien und zur Veräußerung zurückgekaufter Aktien befugt, beispielsweise zur Abwendung eines schweren, unmittelbar bevorstehenden Schadens und/oder um die Aktien Personen zum Erwerb anzubieten, die im Arbeitsverhältnis zu der Gesellschaft oder einem mit ihr verbundenen Unternehmen stehen oder standen.

Gemäß § 4 Ziffer 5 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital für die Zwecke eines Mitarbeiteraktienprogramms in der Zeit bis zum 15. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats gegen Bareinlagen um bis zu 1.722.600 € durch Ausgabe neuer Vorzugsaktien ohne Stimmrecht, die den bisher ausgegebenen Vorzugsaktien ohne Stimmrecht gleichstehen, zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2019). Das Bezugsrecht der Aktionäre auf die neuen Aktien ist ausgeschlossen. Ein bedingtes Kapital besteht zum Berichtszeitpunkt nicht.

Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen

Die BMW AG ist Partei folgender wesentlicher Vereinbarungen, die Regelungen für den Fall des Kontrollwechsels beziehungsweise Kontrollenerwerbs infolge eines Übernahmeangebots enthalten:

- Der mit einem internationalen Konsortium mehrerer Banken geschlossene Vertrag über eine zum Stichtag nicht beanspruchte syndizierte Kreditlinie berechtigt die kreditgebenden Banken zur außerordentlichen Kündigung der Kreditlinie mit der Folge der sofortigen Fälligkeit aller ausstehenden Beträge und Zinsen für den Fall, dass eine oder mehrere Personen gemeinsam direkt oder indirekt die Kontrolle über die BMW AG übernehmen. Der Begriff der Kontrolle ist definiert als Erwerb von mehr als 50 % der Kapitalanteile an der BMW AG oder der Berechtigung zum Bezug von mehr als 50 % der Dividenden oder des Rechts zur Führung der Geschäfte oder zur Benennung der Mehrheit der Aufsichtsratsmitglieder.
- Ein mit der Peugeot SA geschlossener Kooperationsvertrag betreffend kleine 1- bis 1,6-Liter-Benzinmotoren berechtigt jeden Kooperationspartner zur außerordentlichen Kündigung für den Fall, dass ein Wettbewerber die Kontrolle über die jeweils andere Vertragspartei erlangt und die Bedenken des anderen Vertragspartners betref-

fend die Auswirkungen des Kontrollwechsels auf die Kooperation während eines zunächst zu initiiierenden Diskussionsprozesses nicht ausgeräumt werden.

- Die BMW AG ist Garantiegeberin in Bezug auf sämtliche Pflichten aus der Vereinbarung betreffend das Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. in China. Diese sieht ein Kündigungsrecht der Joint-Venture-Partner für den Fall vor, dass ein Kontrollwechsel bei einem der Partner eintritt oder dass direkt oder indirekt mehr als 25 % der Anteile an der jeweils anderen Partei von einem Dritten erworben oder auf einen Dritten verschmolzen werden. Eine Kündigung des Joint-Venture-Vertrags kann zur Auseinandersetzung des Joint Ventures mit einem optionalen Ankaufsrecht für BMW (oder für den Partner) an den Geschäftsanteilen des jeweils anderen Partners oder zur Liquidation der Joint-Venture-Gesellschaft führen.
- Betreffend den Handel mit derivativen Finanzinstrumenten bestehen Rahmenverträge mit Kreditinstitutionen und Banken (ISDA Master Agreements), die jeweils ein außerordentliches Kündigungsrecht mit der Folge der Abwicklung aller laufenden Transaktionen für den Fall vorsehen, dass eine wesentliche Verschlechterung der Kreditwürdigkeit der betreffenden Vertragspartei Folge eines direkten oder indirekten Erwerbs des wirtschaftlichen Eigentums an Kapitalanteilen, die die Berechtigung zur Wahl der Mehrheit der Mitglieder des Aufsichtsrats einer Vertragspartei vermitteln, oder einer sonstigen Beteiligung, die die Kontrolle über eine Vertragspartei ermöglicht, oder einer Verschmelzung oder Vermögensübertragung ist.
- Die BMW AG und die Mercedes-Benz Group AG haben ein Joint Venture Agreement betreffend Mobilitätsdienstleistungen u. a. in den Geschäftsbereichen Carsharing, Ride-Hailing und Laden abgeschlossen, das für die Mercedes-Benz Group AG und die BMW AG (Prinzipale) jeweils das Recht vorsieht, ein Bieterverfahren für den Fall einzuleiten, dass (i) dem anderen Prinzipal gem. § 33

WpHG das Erreichen von Stimmrechten unter Einschluss einer Zurechnung nach § 34 WpHG von mehr als 50 % oder gem. § 20 AktG ein Anteilsbesitz von mehr als 50 % mitgeteilt wird oder (ii) ein Aktionär oder ein Dritter Stimmrechte oder Anteile an dem anderen Prinzipal unter Berücksichtigung einer Zurechnung gem. § 30 WpHG von mehr als 50 % hält oder (iii) der andere Prinzipal einen Beherrschungsvertrag als abhängiges Unternehmen abgeschlossen hat. Das Ergebnis eines solchen Bieterverfahrens ist, dass der höchstbietende Prinzipal den Zuschlag für das Gemeinschaftsunternehmen erhält.

- Mehrere einzelne Liefer- und Entwicklungsverträge zwischen der BMW AG und verschiedenen Industriekunden, die alle den Verkauf von Antriebssystemkomponenten betreffen, berechtigen den jeweiligen Industriekunden zur außerordentlichen Kündigung bei bestimmten Fällen eines Kontrollwechsels bei der BMW AG (zum Beispiel die BMW AG fusioniert mit einem dritten Unternehmen oder wird von einem dritten Unternehmen übernommen; ein Automobilhersteller erwirbt mehr als 50 % der Stimmrechte oder Kapitalanteile an der BMW AG).
- Die BMW AG ist Partei der Gesellschaftervereinbarung betreffend die There Holding B.V., die der Mehrheitsgesellschafter der HERE-Gruppe ist. Nach der Gesellschaftervereinbarung muss eine Vertragspartei im Falle eines Kontrollwechsels ihre (direkt oder indirekt gehaltenen) Anteile an der There Holding B.V. den anderen Gesellschaftern zum Kauf anbieten. Ein Kontrollwechsel liegt in Bezug auf die BMW AG vor, wenn eine Person die Kontrolle über die BMW AG übernimmt oder verliert, wobei Kontrolle definiert ist als (i) das Innehaben von oder die Kontrolle über mehr als 50 % der Stimmrechte, (ii) die Möglichkeit, mehr als 50 % der auf Hauptversammlungen ausübenden Stimmrechte zu allen oder nahezu allen Angelegenheiten zu steuern, oder (iii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder von Vorstand oder Aufsichtsrat zu bestimmen. Des Weiteren liegt ein Kontrollwechsel

vor, wenn Wettbewerber der HERE-Gruppe beziehungsweise bestimmte mögliche Wettbewerber der HERE-Gruppe aus der Technologiebranche mindestens 25 % an der BMW AG erwerben. Wenn keiner der anderen Gesellschafter diese Anteile übernimmt, haben die anderen Gesellschafter das Recht, die Auflösung der There Holding B.V. zu beschließen.

- Der zwischen der BMW AG, Intel Corporation und Mobile Vision Technologies Ltd. abgeschlossene Entwicklungskooperationsvertrag zur Entwicklung von Technologien für hoch und voll automatisierte Fahrzeuge kann durch jeden Partner gekündigt werden, wenn ein Wettbewerber eines Partners mindestens 30 % der stimmberechtigten Anteile eines der Partner erwirbt und dann auch hält.
- Der zwischen der BMW AG, FCA US LLC und FCA Italy S.p.A. abgeschlossene Entwicklungskooperationsvertrag zur Entwicklung von Technologien für automatisierte Fahrzeuge kann durch jeden Partner gekündigt werden, wenn bestimmte Wettbewerber der Technologiebranche mindestens 30 % der stimmberechtigten Anteile des anderen Partners erwerben und dann auch halten.
- Die BMW AG hat mit der Great Wall Motor Company Limited die Gründung des Joint Ventures Spotlight Automotive Ltd. in China vereinbart. Der zugrunde liegende Joint-Venture-Vertrag sieht ein außerordentliches Kündigungsrecht beider Joint-Venture-Partner für den Fall vor, dass direkt oder indirekt mehr als 25 % der Anteile an der jeweils anderen Partei von einer dritten Person erworben werden oder die andere Partei mit einer anderen rechtlichen Person verschmolzen wird. Eine Kündigung des Joint-Venture-Vertrags kann zum Verkauf der Gesellschaftsanteile an den jeweils anderen Joint-Venture-Partner oder zur Liquidation der Joint-Venture-Gesellschaft führen.

Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft, die für den Fall eines Übernahmeangebots mit den Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern getroffen sind

Entschädigungsvereinbarungen mit den Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots hat die Gesellschaft nicht getroffen.

**248 Grundzüge der Corporate Governance
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)**

248 Grundlegendes zur Unternehmensverfassung

248 Vorstand

249 Aufsichtsrat

250 Aktionäre und Hauptversammlung

250 Erklärung zur Unternehmensführung

251 Amtierende Mitglieder des Vorstands

251 Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands

252 Amtierende Mitglieder des Aufsichtsrats

255 Ausgeschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats

256 Gremien des Aufsichtsrats und ihre Zusammensetzung
im Überblick

258 Versicherung der gesetzlichen Vertreter

259 Bestätigungsvermerk des unabhängigen
Abschlussprüfers

267 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

C O R P O R A T E G O V E R N A N C E

GRUNDZÜGE DER CORPORATE GOVERNANCE (TEIL DES ZUSAMMENGEFASSTEN LAGEBERICHTS)

Corporate Governance, das Handeln nach den Prinzipien verantwortungsvoller, an nachhaltiger Wertschöpfung orientierter Unternehmensführung, ist für die BMW Group ein umfassender Anspruch, der alle Bereiche des Unternehmens einbezieht. Transparente Berichterstattung und Unternehmenskommunikation, eine an den Interessen aller Stakeholder ausgerichtete Unternehmensführung, die vertrauensvolle Zusammenarbeit sowohl von Vorstand, Aufsichtsrat und Mitarbeitenden sowie die Einhaltung geltenden Rechts sind wesentliche Eckpfeiler der Unternehmenskultur.

Vorstand und Aufsichtsrat berichten nachfolgend über die Grundzüge der Corporate Governance. Ein ausführlicher Corporate Governance-Bericht ist in der Erklärung zur Unternehmensführung enthalten. Diese kann unter www.bmwgroup.com/ezu (Corporate Governance) abgerufen werden.

GRUNDLEGENDES ZUR UNTERNEHMENS- VERFASSUNG

Die Bezeichnung BMW Group umfasst die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) und ihre Konzerngesellschaften. Die BMW AG ist eine Aktiengesellschaft gemäß deutschem Aktiengesetz mit Sitz in München. Sie hat drei Organe: Hauptversammlung, Aufsichtsrat und Vorstand. Deren Aufgaben und Befugnisse ergeben sich aus dem Aktiengesetz und der Satzung der BMW AG. Die Aktionäre als die Eigentümer des Unternehmens üben ihre Rechte in der Hauptversammlung aus. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dabei wird er vom Aufsichtsrat überwacht und beraten. Der Aufsichtsrat bestellt die Mitglieder des Vorstands und kann sie bei Vorliegen eines wichtigen Grundes jederzeit abberufen. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat und berichtet ihm regelmäßig, zeitnah und umfassend entsprechend den Grundsätzen einer gewissenhaften und getreuen Rechenschaft nach Maßgabe des Gesetzes und der vom Aufsichtsrat festgelegten Berichtspflichten. Der Vorstand bedarf für bestimmte, wichtige Geschäfte der Zustimmung des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat ist jedoch nicht befugt, Maßnahmen der Geschäftsführung zu ergreifen.

Das enge Zusammenspiel zwischen Vorstand und Aufsichtsrat zum Wohl des Unternehmens wird auch als duales Führungssystem (Two-Tier Board Structure) bezeichnet.

VORSTAND

Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung und im Unternehmensinteresse mit dem Ziel nachhaltiger Wertschöpfung. Dies beinhaltet die Berücksichtigung der Belange der Aktionäre, der Arbeitnehmer und der sonstigen dem Unternehmen verbundenen Gruppen (Stakeholder).

➔ [GRI 102-43](#)

Der Vorstand der BMW AG besteht gemäß §7 der Satzung aus zwei oder mehr Personen; im Übrigen wird die Anzahl der Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat bestimmt. Zum 31. Dezember 2021 bestand der Vorstand aus sieben Mitgliedern. Der Vorstand entscheidet über die wesentlichen Leistungsmaßnahmen des Unternehmens, legt die strategische Ausrichtung des Unternehmens fest, stimmt sie mit dem Aufsichtsrat ab und setzt sie um. Der Vorstand sorgt auch für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien. Näheres zur Compliance bei der BMW Group findet sich im Kapitel [➔ Compliance und Menschenrechte](#) in der BMW Group. Der Vorstand trägt für ein angemessenes Risikomanagement, Risikocontrolling und Compliance Management System im Unternehmen Sorge.

Vorstandsmitglieder sind dem Unternehmensinteresse verpflichtet und dürfen bei ihren Entscheidungen keine persönlichen Interessen verfolgen, insbesondere nicht Geschäftschancen für sich nutzen, die dem Unternehmen zustehen. Jedes Vorstandsmitglied der BMW AG ist verpflichtet, Interessenkonflikte dem Aufsichtsrat gegenüber unverzüglich offenzulegen und die anderen Vorstandsmitglieder hierüber zu informieren.

Die Beratung und Entscheidungsfindung des Vorstands als Kollegialorgan erfolgt in der Vorstandssitzung und der „Vorstandssitzung Produkt und Kunde“. Darüber hinaus berät und entscheidet der Vorstand in den drei Vorstands Ausschüssen „Customer“, „Operations“ und „Führungskräfte“. Dabei definiert die Vorstandssitzung den Strategie- und Ressourcenrahmen und entscheidet alle Maßnahmen zur Strategieumsetzung und zu Themen mit besonderer Bedeutung für die BMW AG.

Der Vorstand hat sich eine Geschäftsordnung gegeben. Die Aufteilung der Vorstandsressorts unter den Mitgliedern des Vorstands und die Zuordnung der Geschäftsbereiche zu den Ressorts sind im Ressort- und Geschäftsverteilungsplan geregelt.

Weitere Informationen zur Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands und seiner Ausschüsse werden in der Erklärung zur Unternehmensführung unter www.bmwgroup.com/ezu (Corporate Governance) zur Verfügung gestellt.

AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat der BMW AG besteht aus zehn von der Hauptversammlung gewählten Vertretern der Aktionäre und zehn nach dem Mitbestimmungsgesetz gewählten Vertretern der Arbeitnehmer. Die zehn Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmer setzen sich zusammen aus sieben unternehmensangehörigen Arbeitnehmern, einschließlich eines leitenden Angestellten, sowie drei Aufsichtsratsmitgliedern, die auf Vorschlag von Gewerkschaften gewählt werden. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Vorstand bei der Leitung der BMW AG zu beraten und zu überwachen. Er wird in Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für die BMW AG eingebunden. Der Aufsichtsrat bestellt die Mitglieder des Vorstands und setzt ihre Vergütung fest. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstandsmitglied widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

Jedes Mitglied des Aufsichtsrats der BMW AG ist dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Es darf bei seinen Entscheidungen weder persönliche Interessen verfolgen noch Geschäftschancen für sich nutzen, die dem Unternehmen zustehen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind verpflichtet, Interessenkonflikte unverzüglich gegenüber dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats offenzulegen. In seinem Bericht an die Hauptversammlung informiert der Aufsichtsrat über die Behandlung solcher Interessenkonflikte. Zu den offlegungspflichtigen Interessenkonflikten gehören insbesondere solche, die aufgrund einer Organfunktion oder Beratungsaufgabe bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Geschäftspartnern entstehen können. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte eines Aufsichtsratsmitglieds führen zur Beendigung des Mandats.

Anhand eines Fragebogens sowie ergänzender Gespräche mit dem Vorsitzenden überprüft der Aufsichtsrat regelmäßig die Wirksamkeit seiner Tätigkeit und der Arbeit seiner Ausschüsse. Die Erkenntnisse und Ableitungen aus dieser Selbstbeurteilung werden anschließend im Plenum erörtert.

Der Aufsichtsrat hat für seine Zusammensetzung konkrete Ziele benannt, ein Diversitätskonzept beschlossen und ein Kompetenzprofil festgelegt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats nehmen die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen eigenverantwortlich wahr. Dabei unterstützt sie die Gesellschaft in angemessener Weise.

Unter Berücksichtigung der spezifischen Gegebenheiten der BMW Group und der Anzahl seiner Mitglieder hat der Aufsichtsrat der BMW AG ein Präsidium und vier Ausschüsse gebildet, nämlich einen Personal-, Prüfungs-, Nominierungs- und Vermittlungsausschuss. Diese dienen der Steigerung der Wirksamkeit der Aufsichtsratsarbeit und der Behandlung komplexer Sachverhalte.

Die Besetzung von Präsidium und Ausschüssen erfolgt nach Maßgabe von Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung sowie ergänzenden Corporate-Governance-Grundsätzen, insbesondere unter Berücksichtigung der fachlichen Qualifikation der Mitglieder.

Die Gesellschaft sorgt dafür, dass der Aufsichtsrat und seine Gremien mit angemessenen Mitteln ausgestattet sind, um ihre Aufgaben wahrnehmen zu können. Dazu gehört auch die Einrichtung eines zentralen Aufsichtsratsbüros zur Unterstützung der Vorsitzenden bei ihren Koordinationsaufgaben.

Weitere Informationen zur Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse werden in der Erklärung zur Unternehmensführung unter www.bmwgroup.com/ezu (Corporate Governance) zur Verfügung gestellt. [GRI-Index: 102-23](#)

AKTIONÄRE UND HAUPTVERSAMMLUNG

Die Aktionäre der BMW AG nehmen ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr. Die Hauptversammlung beschließt insbesondere über die Verwendung des Bilanzgewinns, die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, die Bestellung des Abschlussprüfers, Satzungsänderungen sowie bestimmte Kapitalmaßnahmen und wählt Vertreter der Aktionäre in den Aufsichtsrat.

Darüber hinaus wird der Hauptversammlung bei wesentlichen Änderungen, mindestens jedoch alle vier Jahre, das System zur Vergütung der Vorstandsmitglieder und der Aufsichtsratsmitglieder zur Billigung vorgelegt. Dies ist zuletzt in der Hauptversammlung 2021 erfolgt. Ab der ordentlichen Hauptversammlung 2022 beschließt die Hauptversammlung zudem über die Billigung des Vergütungsberichts.

Die Aktionäre können ihr Stimmrecht in der Hauptversammlung entweder selbst, durch einen Bevollmächtigten oder durch einen von der BMW AG benannten Stimmrechtsvertreter ausüben. Das Stimmrecht kann auch per Briefwahl ausgeübt werden.

Die ordentliche Hauptversammlung 2021 wurde aufgrund der COVID-19-Pandemie als virtuelle Hauptversammlung durchgeführt, d. h. ohne physische Präsenz von Aktionären und Aktionärsvertretern mit Ausnahme der an die Weisungen der Aktionäre gebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft. Die Gesellschaft hat den Aktionären die Ausübung des Stimmrechts in diesem Fall durch Weisungen an die Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft sowie im Wege der Briefwahl (sowohl schriftlich als auch online) ermöglicht.

Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG geben jährlich gemäß § 161 AktG eine Entsprechenserklärung zu den amtlich veröffentlichten und zum Erklärungszeitpunkt maßgeblichen Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex ab. Die aktuelle und frühere Entsprechenserklärungen der BMW AG können online unter www.bmwgroup.com/entsprechenserklaerung abgerufen werden. In der Entsprechenserklärung vom Dezember 2021 erklären Vorstand und Aufsichtsrat, auch künftig sämtlichen Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (Kodexfassung vom 16. Dezember 2019) zu entsprechen.

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Weitere Informationen zur Unternehmensführung und -überwachung, einschließlich der Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG, finden sich in der Erklärung zur Unternehmensführung (§§ 289 f, 315 d HGB) unter www.bmwgroup.com/ezu.

AMTIERENDE MITGLIEDER DES VORSTANDS

OLIVER ZIPSE (*1964)

Vorsitzender

ILKA HORSTMEIER (*1969)

Personal- und Sozialwesen, Arbeitsdirektorin

DR.-ING. MILAN NEDELJKOVIĆ (*1969)

Produktion

Mandate

- BMW (South Africa) (Pty) Ltd. **, Vorsitzender
- BMW Motoren GmbH **, Vorsitzender

PIETER NOTA (*1964)

Kunde, Marken, Vertrieb

Mandate

- Rolls-Royce Motor Cars Limited **, Vorsitzender

DR. NICOLAS PETER (*1962)

Finanzen

Mandate

- BMW Brilliance Automotive Ltd. **, Vorsitzender (bis 10. Februar 2022 stellv. Vorsitzender)

DR.-ING. JOACHIM POST (*1971)

Einkauf und Lieferantennetzwerk (seit 1. Januar 2022)

FRANK WEBER (*1966)

Entwicklung

AUSGESCHIEDENE MIT- GLIEDER DES VORSTANDS

DR.-ING. ANDREAS WENDT (*1958)Einkauf und Lieferantennetzwerk
(bis 31. Dezember 2021)

Chefjustiziar:

DR. ANDREAS LIEPE

* nicht börsennotiert

** Konzernmandat

— Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

— Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

AMTIERENDE MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

DR.-ING. DR.-ING. E. H. NORBERT REITHOFER (*1956)

Mitglied seit 2015, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2025
Vorsitzender des Aufsichtsrats
ehem. Vorsitzender des Vorstands der BMW AG

Mandate

- Siemens Aktiengesellschaft
- Henkel Management AG *
- Henkel AG & Co. KGaA (Gesellschafterausschuss)

MANFRED SCHOCH¹ (*1955)

Mitglied seit 1988, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats
Vorsitzender des Euro- und Gesamtbetriebsrats
Dipl.-Wirtschaftsingenieur

STEFAN QUANDT (*1966)

Mitglied seit 1997, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats
Unternehmer

Mandate

- DELTON Health AG *, **, Vorsitzender
- DELTON Technology SE *, **, Vorsitzender
- Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH *
- AQTON SE *, **, Vorsitzender
- Entrust Corp. *, **
- SOLARWATT GmbH *, **

Anmerkung: Herr Quandt hält sämtliche Anteile an der DELTON Health AG, der DELTON Technology SE und der AQTON SE. An der Entrust Corp. und der SOLARWATT GmbH hält Herr Quandt jeweils eine Mehrheitsbeteiligung.

STEFAN SCHMID¹ (*1965)

Mitglied seit 2007, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats
Vorsitzender des Betriebsrats Standort Dingolfing

DR. RER. POL. KURT BOCK (*1958)

Mitglied seit 2018, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2023
stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 12. Mai 2021)
Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF SE

Mandate

- BASF SE, Vorsitzender
- FUCHS PETROLUB SE, Vorsitzender (bis 3. Mai 2022)

CHRISTIANE BENNER² (*1968)

Mitglied seit 2014, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
Zweite Vorsitzende der IG Metall

Mandate

- Continental AG, stellv. Vorsitzende

DR. MARC BITZER (*1965)

Mitglied seit 12. Mai 2021, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2025
Chairman und Chief Executive Officer der Whirlpool Corporation

Mandate

- Whirlpool Corp. **, Vorsitzender
- Simex Trading AG *

¹ Arbeitnehmer des Unternehmens

² Vertreter von Gewerkschaften

³ leitender Angestellter des Unternehmens

* nicht börsennotiert

** Konzernmandat

— Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

— Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

BERNHARD EBNER¹ (*1978)

Mitglied seit 8. Oktober 2021, bestellt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024

Vorsitzender des Betriebsrats Standort Landshut

RACHEL EMPEY (*1976)

Mitglied seit 12. Mai 2021, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2025

Mitglied im Vorstand der Fresenius Management SE (Ressort Finanzen)

Mandate

- Fresenius Kabi AG^{*,**}, stellv. Vorsitzende
- Fresenius Medical Care Management AG^{*,**}

DR.-ING. HEINRICH HIESINGER (*1960)

Mitglied seit 2017, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2022

Vorsitzender des Aufsichtsrats der ZF Friedrichshafen AG

Mandate

- Deutsche Post AG
 - Fresenius Management SE *
 - ZF Friedrichshafen AG *
- (seit 1. Januar 2022 Vorsitzender)

JOHANN HORN² (*1958)

Mitglied seit 14. Mai 2021, bestellt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024

Bezirksleiter der IG Metall Bayern

Mandate

- EDAG Engineering GmbH * (bis 28. Mai 2021)
- Siemens Healthcare GmbH *

SUSANNE KLATTEN (*1962)

Mitglied seit 1997, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024

Unternehmerin

Mandate

- ALTANA AG^{*,**}, stellv. Vorsitzende
- SGL Carbon SE, Vorsitzende
- SprinD GmbH *
- UnternehmerTUM GmbH *, Vorsitzende

JENS KÖHLER¹ (*1964)

Mitglied seit 3. August 2021, bestellt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024

Vorsitzender des Betriebsrats Standort Leipzig

DR. DOMINIQUE MOHABEER¹ (*1963)

Mitglied seit 2012, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024

Mitglied des Betriebsrats Standort München

ANKE SCHÄFERKORDT (*1962)

Mitglied seit 2020, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2025

Aufsichtsrätin

Mandate

- BASF SE (bis 29. April 2022)
- Serviceplan Group Management SE *
- Wayfair Inc.

PROF. DR. DR. H. C. CHRISTOPH M. SCHMIDT (*1962)

Mitglied seit 12. Mai 2021, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2025

Präsident des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und Universitätsprofessor

Mandate

- Basalt-Actien-Gesellschaft *
- Thyssen Vermögensverwaltung GmbH *

DR. VISHAL SIKKA (*1967)

Mitglied seit 2019, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024

CEO & Founder, Vianai Systems, Inc.

Mandate

- Oracle Corporation

¹ Arbeitnehmer des Unternehmens

² Vertreter von Gewerkschaften

³ leitender Angestellter des Unternehmens

* nicht börsennotiert

** Konzernmandat

— Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

— Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

SIBYLLE WANKEL² (*1964)

Mitglied seit 4. Januar 2022, bestellt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024

1. Bevollmächtigte und Geschäftsführerin der IG Metall
Geschäftsstelle München

Mandate

— KraussMaffei Group GmbH*, stellv. Vorsitzende
(seit 31. Mai 2021)

DR. THOMAS WITTIG³ (*1960)

Mitglied seit 2019, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024

Leiter Finanzdienstleistungen

Mandate

— BMW Bank GmbH*, **, Vorsitzender
— BMW Automotive Finance (China) Co. Ltd.*, **, Vorsitzender

WERNER ZIERER¹ (*1959)

Mitglied seit 2001, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024

Mitglied des Betriebsrats Standort Regensburg
(bis 31. Oktober 2021 Vorsitzender)

¹ Arbeitnehmer des Unternehmens

² Vertreter von Gewerkschaften

³ leitender Angestellter des Unternehmens

* nicht börsennotiert

** Konzernmandat

— Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

— Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

AUSGESCHIEDENE MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

DR. JUR. KARL-LUDWIG KLEY (*1951)

Mitglied von 2008 bis 12. Mai 2021

stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats (bis 12. Mai 2021)

Vorsitzender des Aufsichtsrats der E.ON SE

und der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

Mandate

- E.ON SE, Vorsitzender
- Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Vorsitzender

VERENA ZU DOHNA² (*1975)

Mitglied von 2019 bis 31. Dezember 2021

Leiterin des Ressorts Betriebsverfassung und

Mitbestimmungspolitik beim Vorstand der IG Metall /

(Syndikus-)Rechtsanwältin

Mandate

- ABB AG

PROF. DR. DR. H. C. REINHARD HÜTTL (*1957)

Mitglied von 2008 bis 12. Mai 2021

Wissenschaftlicher Direktor und geschäftsführender

Gesellschafter der EUREF Energy Innovation GmbH

HORST LISCHKA² (*1963)

Mitglied von 2009 bis 12. Mai 2021

ehem. Sekretär beim Vorstand der IG Metall

Mandate

- KraussMaffei Group GmbH*,
stellv. Vorsitzender (bis 10. Mai 2021)
- MAN Truck & Bus SE*

WILLIBALD LÖW¹ (*1956)

Mitglied von 1999 bis 16. Juli 2021

Mitglied des Betriebsrats Standort Landshut

(bis 13. Juli 2021 Vorsitzender)

SIMONE MENNE (*1960)

Mitglied von 2015 bis 12. Mai 2021

Aufsichtsrätin

Mandate

- Deutsche Post AG
- Henkel AG & Co. KGaA
- Johnson Controls International plc
- Russell Reynolds Associates Inc.*

BRIGITTE RÖDIG¹ (*1963)

Mitglied von 2013 bis 1. Oktober 2021

Mitglied des Betriebsrats Standort Dingolfing

¹ Arbeitnehmer des Unternehmens

² Vertreter von Gewerkschaften

³ leitender Angestellter des Unternehmens

* nicht börsennotiert

** Konzernmandat

— Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

— Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

GREMIEN DES AUFSICHTSRATS UND IHRE ZUSAMMENSETZUNG IM ÜBERBLICK

Wesentliche Aufgaben, Grundlage

PRÄSIDIUM

- Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen, soweit die Themen nicht in den Aufgabenbereich eines Ausschusses fallen
- Grundlage ist Geschäftsordnung

PERSONALAUSSCHUSS

- Vorbereitung der Entscheidungen über die Bestellung und gegebenenfalls Abberufung von Vorstandsmitgliedern, über die Vergütung sowie die regelmäßige Überprüfung des Vergütungssystems für den Vorstand
- Abschluss, Änderung und Aufhebung von Anstellungsverträgen (im Rahmen der Festsetzungen des Aufsichtsrats zur Vergütung) und sonstigen Verträgen mit den Mitgliedern des Vorstands
- Entscheidung über die Zustimmung zu Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern, insbesondere zur Übernahme von Aufsichtsratsmandaten außerhalb des Unternehmens, sowie über die Zustimmung zu bestimmten kraft Gesetzes der Zustimmung des Aufsichtsrats unterliegenden Geschäften (zum Beispiel Kreditgewährung an Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder)
- Grundlage ist Geschäftsordnung

PRÜFUNGAUSSCHUSS

- Prüfung der Rechnungslegung und Überwachung des Rechnungslegungsprozesses
- Vorbereitung der Beschlussfassung des Aufsichtsrats über den Jahres- und den Konzernabschluss sowie Erörterung der Zwischenberichte und -mitteilungen mit dem Vorstand vor deren Veröffentlichung
- Überwachung der Abschlussprüfung, insbesondere der Auswahl und der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Qualität der Abschlussprüfung und der vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen
- Vorbereitung des Vorschlags zur Wahl eines Abschlussprüfers an die Hauptversammlung
- Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer und Abschluss der Honorarvereinbarung sowie Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten
- Vorbereitung der Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung durch den Aufsichtsrat, Vorbereitung der Prüferauswahl für die nichtfinanzielle Berichterstattung und Erteilung des Prüfungsauftrags
- Überwachung der Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des Revisionsystems sowie Wahrnehmung der Aufgaben des Aufsichtsrats in Zusammenhang mit Prüfungen gemäß § 32 WpHG
- Überwachung der Compliance sowie Prüfung und Überwachung etwaiger Handlungsbedarfe im Zusammenhang mit möglichen Pflichtverletzungen von Vorstandsmitgliedern zur Vorbereitung einer Beschlussfassung im Aufsichtsrat
- Entscheidung über die Zustimmung zur Ausnutzung des Genehmigten Kapitals 2019 sowie zu Festsetzungen betreffend die Form von Aktienurkunden und Gewinnanteilscheinen
- Änderungen der Satzung, die nur die Fassung betreffen
- Einrichtung entspricht Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex, Grundlage ist Geschäftsordnung

Mitglieder

Norbert Reithofer¹, Manfred Schoch, Stefan Quandt, Stefan Schmid, Karl-Ludwig Kley (bis 12. Mai 2021), Kurt Bock (seit 12. Mai 2021)

Norbert Reithofer¹, Manfred Schoch, Stefan Quandt, Stefan Schmid, Karl-Ludwig Kley (bis 12. Mai 2021), Kurt Bock (seit 12. Mai 2021)

Kurt Bock^{1,2}, Norbert Reithofer³, Manfred Schoch, Stefan Quandt, Stefan Schmid

¹ Vorsitz

² besondere Kenntnisse und Erfahrungen entsprechend Empfehlung D.4 DCGK und Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung i. S. v. § 100 Abs. 5 AktG

³ Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung i. S. v. § 100 Abs. 5 AktG

Wesentliche Aufgaben, Grundlage

NOMINIERUNGSAUSSCHUSS

- Ermittlung geeigneter Kandidaten für die Wahl in den Aufsichtsrat als Vertreter der Aktionäre, die dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung vorgeschlagen werden sollen
- Einrichtung entspricht Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex, Grundlage ist Geschäftsordnung

VERMITTLUNGSAUSSCHUSS

- Vorschlag an den Aufsichtsrat, wenn ein Beschluss über die Bestellung eines Vorstandsmitglieds nicht die erforderliche Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen der Mitglieder des Aufsichtsrats erreicht hat
- Einrichtung ist gesetzlich vorgesehen

Mitglieder

Norbert Reithofer *, Kurt Bock (seit 12. Mai 2021), Susanne Klatten, Karl-Ludwig Kley (bis 12. Mai 2021), Stefan Quandt

(Gemäß der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex ist der Nominierungsausschuss ausschließlich mit Vertretern der Aktionäre besetzt.)

Norbert Reithofer, Manfred Schoch, Stefan Quandt, Stefan Schmid

(Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen gehören dem Vermittlungsausschuss der Vorsitzende und der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats sowie je ein von den Vertretern der Aktionäre und den Vertretern der Arbeitnehmer gewähltes Mitglied an.)

* Vorsitz

VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

Erklärung gemäß § 117 Nr. 1 WpHG i. V. m. §§ 297 Abs. 2 Satz 4 und 315 Abs. 1 Satz 5 HGB

„Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht 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 beschrieben sind.“

München, den 8. März 2022

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Oliver Zipse

Ilka Horstmeier

Dr.-Ing. Milan Nedeljković

Pieter Nota

Dr. Nicolas Peter

Dr.-Ing. Joachim Post

Frank Weber

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

**An die Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft, München**

**Vermerk über die Prüfung des
Konzernabschlusses und des
Konzernlageberichts**

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, München, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2021, der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns, der Gesamtergebnisrechnung des Konzerns, der Entwicklung des Eigenkapitals und der Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Anhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs.1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2021 sowie seiner Ertragslage für das Ge-

schäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 und

- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs.3 Satz1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr.537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend be-

schrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

1 Bewertung vermieteter Erzeugnisse

2 Bewertung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen

3 Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie für Produktgarantien

4 Darstellung des Erwerbs der BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, China, nach dem Bilanzstichtag im Anhang

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

- 1 Sachverhalt und Problemstellung
- 2 Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- 3 Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

1 Bewertung vermieteter Erzeugnisse

- 1 Der BMW Konzern vermietet im Rahmen von Operating-Lease-Verhältnissen Fahrzeuge an Endkunden (vermietete Erzeugnisse). Zum Bilanzstichtag beläuft sich der Wert der unter dem Bilanzposten „Vermietete Erzeugnisse“ ausgewiesenen Operating-Lease-Verhältnisse auf € 44.700 Mio. (ca. 19,5 % der Bilanzsumme). Die Bewertung vermieteter Erzeugnisse erfolgt zu Anschaffungsbeziehungsweise Herstellungskosten, die linear über die Vertragslaufzeit auf den erwarteten Restwert abgeschrieben werden (erzielbarer Betrag). Zentraler Schätzwert im Rahmen der Folgebewertung ist der zum Ende der Vertragslaufzeit erwartete Restwert der vermieteten Erzeugnisse. Für die Restwertprognosen zieht der BMW Konzern intern verfügbare Daten über historische Erfahrungswerte, aktuelle Marktdaten und Markteinschätzungen sowie Prognosen von externen Marktforschungsinstituten heran. Die Schätzung künftiger Restwerte ist aufgrund der Vielzahl der durch die gesetzlichen Vertreter zu treffenden Annahmen und des Umfangs der in die Ermittlung einfließenden Daten ermessensbehaftet.

Vor diesem Hintergrund und der daraus resultierenden erheblichen Schätzunsicherheiten bei der Bewertung der Restwerte der vermieteten Erzeugnisse war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- 2 Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem durch Befragungen und Einsichtnahme von Unterlagen zu den internen Berechnungsmethoden ein Verständnis von der Entwicklung der Operating-Lease-Verhältnisse, der zugrunde liegenden Restwertrisiken sowie der Geschäftsprozesse zur Identifizierung, Steuerung, Überwachung und Bewertung der Restwertrisiken erlangt. Zudem haben wir die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems insbesondere in Bezug auf die Ermittlung der erwarteten Restwerte beurteilt. Dies umfasste die Würdigung der Ordnungsmäßigkeit der relevanten IT-Systeme sowie der darin implementierten Schnittstellen durch unsere IT-Spezialisten. Darüber hinaus haben wir die Angemessenheit der Prognoseverfahren, die Modellannahmen sowie die verwendeten Parameter für die Bewertung der Restwerte anhand der vom BMW Konzern durchgeführten Validierungen gewürdigt. Hierzu führten wir Befragungen der für die Steuerung und Überwachung von Restwertrisiken befassten Experten des BMW Konzerns durch und nahmen Einsicht in die internen Analysen zu Restwertentwicklungen, Restwertprognosen sowie in die Validierungsergebnisse. Die rechnerische Richtigkeit der Prognosewerte haben wir anhand der wesentlichen Berechnungsschritte nachvollzogen.

Auf Basis der von uns durchgeführten Prüfungshandlungen konnten wir uns davon überzeugen, dass die der Bewertung zugrunde liegenden Methoden und Prozesse zur Ermittlung der erwarteten Restwerte der vermieteten Erzeugnisse sachgerecht sind und die in das Prognosemodell für den Restwert einfließenden Annahmen und Parameter insgesamt angemessen sind.

Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen“ sind im Anhang unter Anmerkung 6 und zu den vermieteten Erzeugnissen unter Anmerkung 23 enthalten.

2 Bewertung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Der BMW Konzern bietet Endkunden, Händlern und Importeuren verschiedene Finanzierungsmodelle für Fahrzeuge an. In diesem Zusammenhang werden in der Bilanz zum Bilanzstichtag kurz- und langfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von insgesamt € 87.417 Mio. (ca. 38,1 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Zum Bilanzstichtag bestehen hierauf Wertberichtigungen in Höhe von € 1.599 Mio. Zur Ermittlung der Höhe der erforderlichen Wertberichtigung auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden unter anderem die Bonität der Händler, Importeure und Endkunden sowie etwaige Verlustquoten vom BMW Konzern eingeschätzt und Risikovorsorgeparameter aus historischen Ausfallwahrscheinlichkeiten und Verlustquoten abgeleitet.

Die Ermittlung der Wertberichtigungen durch die gesetzlichen Vertreter ist aufgrund mehrerer wertbestimmender Faktoren, wie der Bonitätseinschätzung, der Bestimmung der Ausfallwahrscheinlichkeiten sowie der Verlustquoten in erheblichem Umfang ermessensbehaftet und war daher im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem durch Befragungen, Einsichtnahme von Unterlagen zu den internen Berechnungsmethoden und Auswertungen ein umfassendes Verständnis von der Entwicklung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, der damit verbundenen adressenausfallbezogenen Risiken sowie von

den Geschäftsprozessen zur Identifizierung, Steuerung, Überwachung und Bewertung der Adressenausfallrisiken erlangt. Darüber hinaus haben wir die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems in Bezug auf die Höhe der zu erfassenden Wertberichtigung beurteilt. Dazu haben wir auch die relevanten IT-Systeme und internen Abläufe gewürdigt. Die Würdigung umfasste neben der Ordnungsmäßigkeit der betroffenen Systeme und zugehörigen Schnittstellen zur Sicherstellung der Vollständigkeit der Daten auch die Beurteilung von automatisierten Kontrollen zur Datenverarbeitung durch unsere IT-Spezialisten. Im Rahmen unserer Prüfung haben wir insbesondere die Angemessenheit der Risikoklassifizierungsverfahren sowie der verwendeten Risikovorsorgeparameter beurteilt. Dazu haben wir vor allem die regelmäßig von der Gesellschaft durchgeführten Validierungen der Parameter analysiert. Zur Beurteilung der Adressenausfallrisiken haben wir zudem mittels einer bewussten Auswahl anhand von Einzelfällen nachvollzogen, ob unter anderem die Merkmale für die Zuordnung zu den jeweiligen Risikoklassen entsprechend vorlagen und die Wertberichtigungen unter Anwendung der für diese Risikoklassen festgelegten Parameter berechnet wurden.

Die in die Bewertung der Forderungen für Finanzdienstleistungen einfließenden Annahmen und Parameter sind aus unserer Sicht insgesamt angemessen.

Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen“ sind im Anhang unter Anmerkung 6 und zu den „Forderungen aus Finanzdienstleistungen“ unter Anmerkung 25 enthalten.

2 Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie für Produktgarantien

Die Vorsorgen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie für Produktgarantien sind im Konzernabschluss des BMW Konzerns als wesentlicher Betrag in den sonstigen Rückstellungen enthalten. Die Verpflichtungen betragen zum 31. Dezember 2021 € 6.600 Mio. (ca. 2,9 % der Bilanzsumme). Der BMW Konzern ist für die gesetzlich vorgeschriebene Gewährleistung und die Produktgarantien im jeweiligen Absatzmarkt verantwortlich. Zur Schätzung von ungewissen Verpflichtungen aus Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie aus Produktgarantien für abgesetzte Fahrzeuge werden Informationen über Art und Volumen aufgetretener Schäden sowie deren Behebung auf Fahrzeugmodellebene erfasst und ausgewertet. Die erwartete Höhe der Verpflichtungen wird aus den Aufwendungen der Vergangenheit extrapoliert und sofern die Ansatzkriterien des IAS 37 erfüllt sind, eine Rückstellung in entsprechender Höhe gebildet. Für konkrete oder zu erwartende Einzel Sachverhalte, wie zum Beispiel Rückrufaktionen für abgesetzte Fahrzeuge, werden, sofern nicht bereits berücksichtigt, zusätzliche Rückstellungen gebildet.

Die Ermittlung der Rückstellungen ist mit unvermeidbaren Schätzunsicherheiten verbunden und unterliegt einem hohen Änderungsrisiko, abhängig unter anderem vom Bekanntwerden festgestellter Mängel sowie der Inanspruchnahme durch die Fahrzeughalter. Vor diesem Hintergrund war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

Um die Angemessenheit der im Rahmen der Ermittlung der Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie aus Produktgarantien verwendeten Bewertungsmethode inklusive der Annahmen und Parameter zu beurteilen, haben wir in Gesprächen mit den

verantwortlichen Mitarbeitern des BMW Konzerns vor allem ein Verständnis über den Prozess zur Bestimmung der Annahmen und Parameter erlangt. Darüber hinaus haben wir die Angemessenheit sowie Wirksamkeit der Kontrollen zur Bestimmung der Annahmen und Parameter gewürdigt. Unter Einbindung unserer IT-Spezialisten haben wir die verwendeten IT-Systeme auf ihre Ordnungsmäßigkeit überprüft. Die Aufwendungen für Schadensfälle sowie technische Aktionen haben wir hierbei mit den tatsächlich eingetretenen Kosten verglichen, um einen Rückschluss auf die Prognosequalität zu ermöglichen. Anhand bewusst ausgewählter Fahrzeugmodelle wurde die rechnerische Richtigkeit des konzernweit eingesetzten Bewertungsmodells nachvollzogen. Die Annahmen des BMW Konzerns, inwieweit die Vergangenheitswerte repräsentativ für die zu erwartenden Schadensanfälligkeiten, den zu erwartenden wertmäßigen Schaden pro Fahrzeug (bestehend aus Material- und Arbeitsaufwand) sowie für die zu erwartende Geltendmachung von Ansprüchen aus Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sind, haben wir nachvollzogen und gewürdigt.

Die Methode zur Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie für Produktgarantien ist aus unserer Sicht insgesamt geeignet. Die von den gesetzlichen Vertretern verwendeten Bewertungsparameter und Annahmen sind unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen aus unserer Sicht insgesamt sachgerecht.

3 Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen“ sind im Anhang unter Anmerkung 6 und zu den „Sonstige Rückstellungen“ unter Anmerkung 33 enthalten.

4 Darstellung des Erwerbs der BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, China, nach dem Bilanzstichtag im Anhang

1 Der BMW Konzern hält bislang 50 % an der BMW Brilliance Automotive Ltd., China. Am 11. Oktober 2018 wurde ein Kaufvertrag zum Erwerb von weiteren 25 % der Anteile an der BMW Brilliance Automotive Ltd. abgeschlossen. Die Akquisition stand unter dem Vorbehalt des Wegfalls der Joint-Venture-Pflicht für Automobilproduktion in China, welche im Januar 2022 erfolgte. Der Vollzug der Transaktion fand am 11. Februar 2022 statt. Der Erwerbszeitpunkt fällt somit in die Aufstellungsphase des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2021. Die bisher gehaltenen Anteile werden zum Erwerbszeitpunkt zum Fair Value bewertet, was im Geschäftsjahr 2022 zu einem Aufwertungseffekt von €7,0 Mrd. bis €8,0 Mrd. führen wird. Aufgrund der Kontrollerlangung nach dem Bilanzstichtag, aber vor der Genehmigung der Veröffentlichung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2021 sind gemäß IFRS 3 und IAS 10 dennoch bereits ausführliche Anhangangaben für den Unternehmenszusammenschluss (wie sie auch für Erwerbe während der Berichtsperiode vorgesehen sind) erforderlich.

Aufgrund der von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Schätzungen bei der Ermittlung des Aufwertungseffekts der bisher gehaltenen Anteile und den damit verbundenen Unsicherheiten sowie der Bedeutung dieses Sachverhalts für die Beurteilung der künftigen Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

2 Im Rahmen unserer Prüfung der Darstellung des Unternehmenserwerbs der BMW Brilliance Automotive Ltd. Shenyang, China, haben wir zunächst die vertraglichen Vereinbarungen eingesehen sowie darauf aufbauend den Erwerbszeitpunkt unter Einbezug unserer Spezialisten für internationale Rechnungslegung gewürdigt. Dar-

über hinaus haben wir die Ermittlung des Aufwertungseffekts nachvollzogen. Angesichts der Besonderheiten bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte im Rahmen der vorläufigen Kaufpreisallokation haben uns dabei unsere Bewertungsspezialisten unterstützt. Mit diesen gemeinsam haben wir den Aufwertungseffekt nachvollzogen, sowie durch die Verwendung von Checklisten die Vollständigkeit und Richtigkeit der nach IFRS 3 und IAS 10 geforderten Anhangangaben gewürdigt.

Wir konnten uns insgesamt davon überzeugen, dass die Darstellung dieses Unternehmenserwerbs im Anhang unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen sachgerecht ist und die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen insgesamt für die Darstellung des Unternehmenserwerbs geeignet sind.

3 Die Angaben der Gesellschaft zum Unternehmenserwerb sind im Abschnitt 3 „Anteilserhöhung BMW Brilliance Automotive Ltd.“ des Anhangs enthalten.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts:

- der Abschnitt „Corporate Governance“ des Konzernlageberichts
- die mit „[i ...]“ gekennzeichneten Angaben der nichtfinanziellen Erklärung nach § 289b Abs. 1 HGB und § 315 b Abs. 1 HGB

Die sonstigen Informationen umfassen zudem

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289 f HGB und § 315 d HGB

- den Vergütungsbericht nach § 162 AktG, für den zusätzlich auch der Aufsichtsrat verantwortlich ist
- alle übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungs-schlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Konzernlageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter

verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prü-

fungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen

auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315 e Abs.1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen

Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3 a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3 a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei BMW_AG_KA+KLB_ESEF-2021-12-31.zip enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben ent-

haltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3 a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3 a HGB (IDW PS 410 (10.2021)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU)

2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 12. Mai 2021 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 24. Juni 2021 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2019 als Konzernabschlussprüfer der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, München, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

HINWEIS AUF EINEN SONSTIGEN SACHVERHALT – VERWENDUNG DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die im Bundesanzeiger bekanntzumachenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3 a HGB“ und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Andreas Fell.

München, den 9. März 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Petra Justenhoven
Wirtschaftsprüferin

Andreas Fell
Wirtschaftsprüfer

VERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS

Betriebswirtschaftliche Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung und von Nachhaltigkeitsinformationen im Integrierten Konzernbericht 2021

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit von Angaben der nichtfinanziellen Berichterstattung und Nachhaltigkeitsangaben

An die BMW AG, München

Wir haben die im „BMW Group Bericht 2021“ für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 (im Folgenden der „Integrierte Konzernbericht“) der BMW AG, München, (im Folgenden die „Gesellschaft“) mit „[i ...]“ gekennzeichneten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung der Gesellschaft, die in den im Integrierten Konzernbericht enthaltenen zusammengefassten Lagebericht integriert ist (im Folgenden die „Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung“) sowie die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern“ und „Weitere GRI Informationen“ des Integrierten Konzernberichts enthaltenen Nachhaltigkeitsangaben (im Folgenden die „Nachhaltigkeitsangaben“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Unser Auftrag bezieht sich dabei ausschließlich auf die mit dem Symbol „[i ...]“ gekennzeichneten Angaben sowie die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern“ und „Weitere GRI Informationen“ enthaltenen Angaben.

Nicht Gegenstand unserer Prüfung sind die im Integrierten Bericht genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V.m. 289c bis 289e HGB und Artikel 8 der VERORDNUNG (EU) 2020/852 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (im Folgenden die „EU-Taxonomieverordnung“) und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie mit deren eigenen in Abschnitt „EU-Taxonomie“ der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung dargestellten Auslegung der in der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten enthaltenen Formulierungen und Begriffe und der Nachhaltigkeitsangaben in Übereinstimmung mit den in den Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative genannten Grundsätzen (im Folgenden „GRI-Kriterien“) sowie für die Auswahl der Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung und der Nachhaltigkeitsangaben.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung und Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben und Nachhaltigkeitsangaben der Gesellschaft die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Integrierten Konzernberichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation des Integrierten Konzernberichts) oder Irrtümern ist.

Die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Daher haben die gesetzlichen Vertreter ihre Auslegung der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte im Abschnitt „EU-Taxonomie“ der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung niedergelegt. Sie sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegung. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheiten behaftet.

Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP /vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards 1 „Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis“ (IDW QS 1) – an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die mit „[...]“ gekennzeichneten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung sowie die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern“ und „Weitere GRI Informationen“ enthaltenen Nachhaltigkeitsangaben im Integrierten Konzernbericht abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): "Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information", herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass

- die mit „[...]“ gekennzeichneten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung der Gesellschaft, die in den im Integrierten Konzernbericht enthaltenen zusammengefassten Lagebericht integriert ist, mit Ausnahme der in den mit „[...]“ gekennzeichneten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen, in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für diese Angaben relevanten Regelungen der §§ 315c i. V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „EU-Taxonomie“ der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden sind, oder
- die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern“ und „Weitere GRI Informationen“ des Integrierten Konzernberichts der Gesellschaft enthaltenen Nachhaltigkeitsangaben in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den relevanten GRI-Kriterien aufgestellt worden sind.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u. a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern

- Befragung von Mitarbeitern, die in die Aufstellung des Integrierten Konzernberichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über Angaben im Integrierten Konzernbericht
- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben im Integrierten Konzernbericht
- Prüfung von Prozessen zur Erfassung, Kontrolle, Analyse und Aggregation ausgewählter Daten verschiedener Standorte des Konzerns auf Basis von Stichproben
- Analytische Beurteilung von Angaben im Integrierten Konzernbericht
- Beurteilung des Prozesses zur Identifikation der taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung
- Befragung zur Relevanz von Klimarisiken
- Beurteilung der Darstellung der Angaben

Die gesetzlichen Vertreter haben bei der Ermittlung der Angaben gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomieverordnung unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, sind die Rechtskonformität der Auslegung und dementsprechend unsere diesbezügliche Prüfung mit Unsicherheiten behaftet.

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass

- die mit „[... 1]“ gekennzeichneten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021, die in den im Integrierten Konzernbericht enthaltenen zusammengefassten Lagebericht integriert ist, in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für diese Angaben relevanten Regelungen der §§ 315c i. V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt EU-Taxonomie der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden sind, oder
- die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern“ und „Weitere GRI Informationen“ des Integrierten Konzernberichts der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 enthaltenen Nachhaltigkeitsangaben in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den relevanten GRI-Kriterien aufgestellt worden sind.

Wir geben kein Prüfungsurteil zu den mit „[... 1]“ gekennzeichneten Angaben in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen ab.

Verwendungsbeschränkung für den Vermerk

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt wurde und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

München, den 9. März 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Andreas Fell
Wirtschaftsprüfer

Nicolette Behncke
Wirtschaftsprüferin