

**37 Die BMW Group im Überblick**

37 Organisation und Geschäftsmodell

38 Segmente

38 Standorte

41 Die integrierte Strategie der BMW Group

41 Umfeldanalyse und Megatrends

42 Strategieprozess

46 Leistungsindikatoren und Steuerung

51 Finanzielle Leistung

51 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

55 Gesamtaussage zum Geschäftsjahr

56 Vergleich Prognose mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung

57 Finanzielle Lage

67 Geschäftsverlauf und Segmente

75 Erläuterungen zur BMW AG

79 EU-Taxonomie**90 Produkte**

90 Innovation, Digitalisierung und Kundenorientierung

95 Produktqualität und -sicherheit

97 CO₂-Emissionen

100 Elektromobilität

103 Produktion und Lieferantennetzwerk

103 Produktionsnetzwerk

106 Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien

110 Einkauf und Lieferantennetzwerk

114 Mitarbeitende und Gesellschaft

114 Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeiterentwicklung

117 Gesundheit und Leistungsfähigkeit

119 Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion

121 Gesellschaftliches Engagement

123 Prognose**127 Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems****128 Risiken und Chancen**

128 Risiko- und Chancenmanagement

131 Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen

138 Klimabezogene Risiken und Chancen

142 Zusammenfassung und Ausblick

143 Compliance und Menschenrechte**147 Internes Kontrollsystem****148 Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen**

2 – ZUSAMMEN - GEFASSTER LAGEBERICHT

DIE BMW GROUP IM ÜBERBLICK

ORGANISATION UND GESCHÄFTSMODELL

Die BMW Group entwickelt und produziert weltweit innovative Premiumautomobile und -motorräder. Sie steht für individuelle Mobilität und nimmt im Automobil- und im Motorradgeschäft zusammen mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft eine führende Marktposition im Premiumsegment ein. BMW, MINI, Rolls-Royce und BMW Motorrad zählen zu den bekanntesten Marken weltweit. Die BMW Group beschäftigte zum Ende des Berichtsjahres weltweit 149.475 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die BMW Group gestaltet die Transformation der Automobilindustrie aus einer führenden Position heraus – effizient, nachhaltig und digital. Wandelbarkeit und Resilienz bilden zusammen mit einem ganzheitlichen Blick das Fundament. Gemeinsam mit ihren Marken transformiert sich die BMW Group in hohem Tempo technologisch und strukturell. Das Ziel: individuelle Mobilität, die nachhaltig und klimaneutral ist.

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](#). Eine wesentliche Änderung in der Konzernstruktur ergab sich zu Beginn des Berichtsjahres durch die Mehrheitsübernahme am Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, (BMW Brilliance). Weitere Informationen zur Konsolidierung von BMW Brilliance finden sich im Konzernanhang [↗ Textziffer \[3\]](#). Die BMW Group gliedert sich in die Segmente [↗ Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen](#) sowie das Segment Sonstige Gesellschaften [↗ Segmentdarstellung](#). Die BMW AG übernimmt zentral die Steuerung der operativen Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen.



SEGMENTE

Segment Automobile

Die Marken BMW, MINI und Rolls-Royce decken ein weites Feld an Kundenwünschen ab. Das Modellangebot der Marke BMW umfasst Automobile von der Premiumkompaktklasse bis hin zur Oberklasse. Neben rein elektrischen Antrieben komplettieren moderne Plug-in-Hybride und hocheffiziente Verbrennungsmotoren die Vielfalt an Antriebsvarianten. BMW M schließlich rundet das Modellangebot mit innovativen Hochleistungsautomobilen in der High-Performance-Klasse ab.

Im Premiumkompaktsegment verspricht MINI Fahrspaß. Bei den Antrieben bietet auch MINI die gesamte Bandbreite an modernsten Antriebstechniken an. Im Berichtsjahr war der vollelektrische MINI Cooper SE* das volumenstärkste Modell der MINI Familie. Das 2022 vorgestellte Konzeptfahrzeug MINI Concept Aceman zeigt, wie sich MINI neu erfindet und wofür die Marke steht: eine

vollelektrische Zukunft, digitale Features mit Erlebnischarakter und den Fokus auf einen minimalen ökologischen Fußabdruck. Bis 2031 soll die Marke MINI komplett auf vollelektrische Antriebe umgestellt sein.

Mit ihrem weit über einhundertjährigen Bestehen ist die Traditionsmarke Rolls-Royce die stärkste Marke in der absoluten Luxusklasse. Rolls-Royce Motor Cars ist auf individuelle Kundenwünsche spezialisiert und bietet allerhöchstes Serviceniveau. Erstmals in der Geschichte der Luxusmarke wird mit dem Spectre* ab 2023 ein vollelektrisches Modell Teil der Produktpalette sein, die bis 2030 vollständig auf rein elektrische Antriebe umgestellt sein soll. Der Spectre* ist damit ein wichtiges Element im nachhaltigen Transformationsprozess der Marke.

Das weltweite Vertriebsnetz für das Automobilgeschäft umfasst gegenwärtig über 3.600 BMW, mehr als 1.600 MINI und 150 Rolls-Royce Handelsbetriebe. [↗ Segment Automobile](#)

Segment Motorräder

Auch im Motorradgeschäft liegt der Fokus der BMW Group auf dem Premiumsegment. Dazu gehört darüber hinaus eine konsequente Elektrifizierungsstrategie. Die Modellpalette von BMW Motorrad umfasst Fahrzeuge aus den Bereichen Sport, Tour, Roadster, Heritage, Adventure und Urban Mobility. BMW Motorräder werden aktuell in über 90 Ländern von mehr als 1.200 Händlern und Importeuren verkauft. [↗ Segment Motorräder](#)

Segment Finanzdienstleistungen

Die BMW Group zählt im Automobilsektor zu den führenden Finanzdienstleistern. Finanzdienstleistungen werden über Tochtergesellschaften und Kooperationen mit lokalen Finanzdienstleistern und Importeuren in mehr als 50 Ländern weltweit angeboten. Das größte Geschäftsfeld bilden die Kreditfinanzierung und das Leasing von Automobilen und Motorrädern der Konzernmarken durch Privatkunden.

Unter der Markenbezeichnung Alphabet ist die BMW Group Partner im internationalen markenübergreifenden Flottengeschäft. Das Angebot umfasst hauptsächlich die Fuhrparkfinanzierung von Großkunden sowie das ganzheitliche Management von Firmenflotten und die Unterstützung der Kunden bei einem nachhaltigen und klimafreundlichen Flottenmanagement.

[↗ 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), die USA und China.



* ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben



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 (3 Werke)

- Partnerwerke außerhalb Europas

- Partnerwerk, Chongqing, China
- Partnerwerk, Chu Lai, Vietnam
- 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 Design, Technology and ConnectedDrive Lab China, Shanghai, China
- BMW Group Entwicklung China, Peking, China
- BMW Group Entwicklung und Technology Office, Tokio, Japan
- BMW Group Entwicklung USA, Woodcliff Lake, USA
- BMW Group IT Technology Office, Greenville, USA
- BMW Group IT Technology Office, Nanjing, China
- BMW Group IT Technology Office, Singapur
- BMW Group IT DevOps Hub, Chennai, Indien
- BMW Group IT DevOps Hub, Rosslyn, Südafrika
- BMW do Brasil Entwicklung, Araquari, Brasilien
- BMW Group Technology Office Tel Aviv, Tel Aviv, Israel
- BMW Group R&D Center Seoul, Seoul, Südkorea
- BMW Group Prototype Testing, Rosslyn, Südafrika
- BMW Brilliance Automotive, Shenyang, China

41

Vertriebsstandorte und Standorte Finanzdienstleistungen weltweit

31

Produktionsstandorte

17

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

* nur Vertrieb



■ 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)

▲ 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/Lissabon, Portugal

BMW France, S. A. S., Miramas, Frankreich

Rolls-Royce Motor Cars Ltd., Goodwood, UK

BMW Group Vehicle Testing, Arjeplog, Schweden

BMW Group Vehicle Testing, Granada, Spanien

BMW Group Vehicle Testing, Sokolov, Tschechien

DIE INTEGRIERTE STRATEGIE DER BMW GROUP

41 Umfeldanalyse und Megatrends

42 Strategieprozess

46 Leistungsindikatoren und Steuerung

DIE INTEGRIERTE STRATEGIE DER BMW GROUP

Die BMW Group bewegt sich im Spannungsfeld herausfordernder, zunehmend komplexer und weltweit differenzierter Einflussfaktoren. Dazu zählen neben gesamtwirtschaftlichen Faktoren wie zum Beispiel die Inflation oder das Zinsniveau auch die allgemein wachsende Unsicherheit und Volatilität der Rahmenbedingungen:

- geopolitische Herausforderungen mit Auswirkungen auf die Geschäftsaktivitäten und globale Lieferketten
- erhöhte Wettbewerbsdynamik
- Megatrends wie Elektrifizierung und Vernetzung
- der Fokus des Kapitalmarkts auf Profitabilität und Wachstum
- Nachhaltigkeit und Zirkularität
- gesellschaftliche Erwartungen vor dem Hintergrund des Klimawandels
- demografischer Wandel

Mit diesen Einflussfaktoren und ihrer zum Teil 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 Werten und Elementen wie der Integrität unseres Handelns und trägt durch einen fortlaufenden Prozess der zunehmenden Veränderungsdynamik Rechnung. **➤ Compliance und Menschenrechte** Sie hat ihren Ausgangspunkt in der Analyse der globalen Megatrends, die für die Transformation der Automobilbranche von entscheidender Bedeutung sind. Sie 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, die sich aus Veränderungen ergeben können, wahrzunehmen **➤ Risiken und Chancen**. Zu diesem Zweck beobachten wir kontinuierlich unser Umfeld in den für uns wichtigsten Regionen und analysieren auch datenbasiert 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 das Mobilitätsverhalten in der Gesellschaft, der Klimawandel sowie die Reduzierung von Kohlenstoffdioxid (CO₂)-Emissionen und Ressourcenverbrauch, die Elektromobilität sowie die Digitalisierung und Vernetzung, zu der auch das automatisierte/autonome Fahren gehört.



Mobilitätsverhalten

Individuelle Mobilität bleibt ein Bedürfnis des Menschen. Der Fahrzeugbesitz hängt jedoch stark vom Einkommen, von der Haushaltsgröße sowie dem Wohnort ab. Insbesondere in Ballungsräumen bleiben sogenannte On-Demand-Mobility (ODM)-Dienstleistungen relevant. Sie werden allerdings im Wesentlichen als Ergänzungsangebot genutzt.

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 unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten [↗ BMW Group und Kapitalmarkt](#). Auf EU-Ebene zielt die verabschiedete [↗ EU-Taxonomie](#) darauf ab, die Geschäftstätigkeit von Unternehmen anhand von Nachhaltigkeitskriterien zu klassifizieren.

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

Das moderne Fahrzeug ist bereits heute einer der komplexesten digitalen Gegenstände in Konsumentenhand. Die Implementierung von Software macht das Fahrzeug zunehmend auch zu einem Produkt, von dem entsprechende digitale Funktionen erwartet werden. Sie sollen verlässliche Hilfe und Unterstützung im Alltag sein, zusätzliche Möglichkeiten bieten und nahtlos in das persönliche Lebensumfeld passen. Entsprechend entwickeln sich weltweit die Kundenerwartungen und werden damit ein wichtiger Faktor für die Kaufentscheidung.

[↗ Innovation, Digitalisierung und Kundenorientierung](#)

Neben der Digitalisierung im Fahrzeug liegen in der Vernetzung entlang der Wertschöpfungskette weiter gehende Potenziale. Dazu hat die BMW Group gemeinsam mit anderen Herstellern, Systemlieferanten und Technologiepartnern die virtuelle Plattform Catena-X Automotive Network gegründet. Catena-X vernetzt globale Akteure zu durchgängigen Wertschöpfungsketten mit dem Ziel, auf standardisierter Basis Daten sicher auszutauschen.

[↗ Produktion 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.

Es ist davon auszugehen, dass die Vorgaben und Regelungen für autonomes Fahren in den einzelnen Ländern und Regionen bis 2025 konkretisiert sein werden. Ziel sämtlicher Regulatorien dürfte sein, autonomen Fahrsystemen mittelfristig die Zulassung zu erteilen. [↗ Produkte](#)

STRATEGIEPROZESS

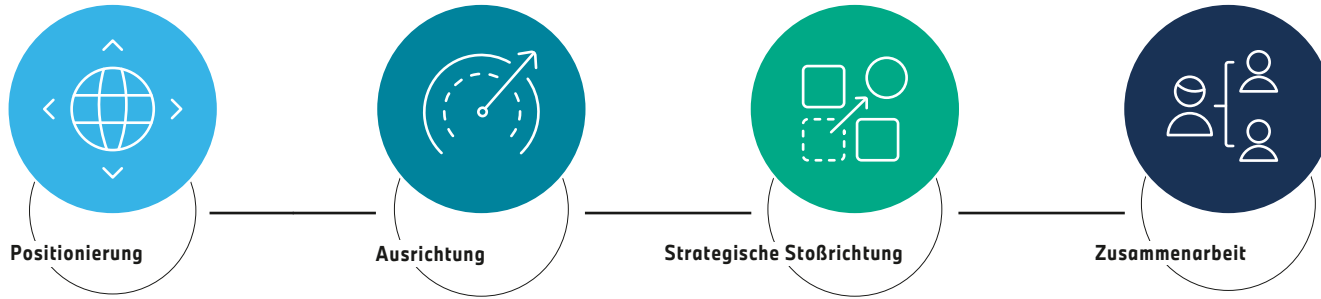
Die BMW Group sieht im Strategieprozess eine kontinuierliche Aufgabe. Der Vorstand befasst sich deshalb regelmäßig mit strategischen Fragen. Die zugrunde liegenden Prämissen werden auf Basis der Umfeldanalyse regelmäßig überprüft. Die Unternehmens- einschließlich der Produktstrategie und die strategischen Ziele der BMW Group bilden für die Fachbereiche den Anknüpfungspunkt, konkrete Stoßrichtungen und Umsetzungsmaßnahmen zu definieren. Dieser Prozess erfolgt über ein regelkreisbasiertes Planungs- und Steuerungssystem. Die Strategie wird dabei in eine jährlich überarbeitete, längerfristige Unternehmensplanung überführt. Ihre Umsetzung wird durch ein Zielssystem mit den Aspekten Finanzen, Kunden, Prozesse, Lernen und Entwicklung kontrolliert [↗ Leistungsindikatoren und Steuerung](#). Der Strategieprozess ermöglicht eine Planung in Szenarien, um zunehmend volatile und herausfordernde Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Er sichert damit Flexibilität und Reaktionsfähigkeit.

Unternehmensstrategie

Die BMW Group Strategie orientiert sich am Unternehmenszweck. Er ist Antrieb, Leitbild und Orientierung für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Und er ist unser Anspruch an unsere aktive Rolle in der Gesellschaft: „Die BMW Group existiert, weil sie Menschen bewegt, Herzen berührt und den Verstand beflügelt.“

Vor diesem Hintergrund definiert die Unternehmensstrategie der BMW Group, kurz „BMW Group Strategie“, den strategischen Rahmen und legt die Basis dafür, dass das Unternehmen auch in einem zunehmend dynamischen Umfeld konsequent und marktorientiert auf Profitabilität, Wachstum und Nachhaltigkeit ausgerichtet bleibt. Die BMW Group Strategie formuliert die Zielansprüche in den vier Elementen Positionierung, Ausrichtung, strategische Stoßrichtung und Zusammenarbeit.

BMW Group Strategie



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. Die BMW Group verpflichtet sich, das Pariser Klimaabkommen zu erfüllen, mit nachweisbaren, stetigen Verbesserungen. Dazu treibt das Unternehmen die Reduzierung von CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus seiner Produkte sowie die Kreislaufwirtschaft voran – von der Lieferkette über die Produktion und die Nutzungsphase bis hin zum Recycling der Produkte. Die BMW Group hat sich zu diesem Zweck messbare, wissenschaftsbasierte und im Unternehmen fest verankerte Ziele bis 2030 gesetzt (Basisjahr je 2019). So sollen die CO₂-Emissionen wie folgt reduziert werden:

1. CO₂-Reduzierung um 80 % in den eigenen Werken und Standorten (Scope 1 und 2) im Durchschnitt je produziertes Fahrzeug ↗ CO₂-Emissionen an den Standorten
2. CO₂-Reduzierung in der Nutzungsphase des Fahrzeugs (Scope 3 downstream) im Durchschnitt um mehr als 50 % je gefahrenen Kilometer. Dies wird ermöglicht durch weitere Effizienzverbesserungen bei unseren elektrifizierten

Modellen sowie der neuen Generation der Verbrennertechnologien. Hinzu kommt die dynamisch zunehmende Nachfrage nach unseren elektrifizierten Fahrzeugen ↗ Elektromobilität, ↗ Segment Automobile

3. CO₂-Reduzierung um mehr als 20 %* in der Lieferkette (Scope 3 upstream) im Durchschnitt je Fahrzeug ↗ CO₂-Emissionen in der Lieferkette

Wir haben uns zu diesem Zweck der Science Based Targets initiative (SBTi) angeschlossen. So gewährleisten wir Transparenz und Vergleichbarkeit bei der Validierung und Messbarkeit der Ziele. Zugleich stellen wir sicher, dass die Ziele den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechen. ↗ CO₂-Emissionen

Bei unseren Fahrzeugprojekten zählen bereits in der Entwicklungsphase ↗ Steuerungsgrößen wie die ↗ CO₂-Emissionen über den gesamten Produktlebenszyklus zu wichtigen ↗ Leistungsindikatoren. Der Vorstand erhält und diskutiert jedes Quartal einen Statusbericht zur Nachhaltigkeit und leitet bei Bedarf entsprechende Maßnahmen ab.

Die BMW Group arbeitet zudem in zahlreichen Projekten und Initiativen aktiv daran, die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität zu verbessern. Dazu zählt der flächendeckende Ausbau der Ladeinfrastruktur. Die ambitionierten Ziele des Pariser Klima-

abkommens zur Eindämmung des Klimawandels im Verkehrssektor erfordern einen Mix moderner Antriebstechnologien, der eng auf Kundenbedürfnisse und die weltweit unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen abgestimmt ist. Neben rein elektrischen Antrieben leisten auch Plug-in-Hybride und moderne Verbrennertechnologien einen wichtigen Beitrag zur Verringerung der weltweiten CO₂-Emissionen. Zudem treibt die BMW Group ihre Aktivitäten im Bereich Wasserstoff kontinuierlich voran. ↗ Produkte

In unserer weltweiten Organisation ist die Berücksichtigung der ESG-Kriterien über die einzelnen Marktstrategien fest verankert. In unserem internationalen Nachhaltigkeitsnetzwerk werden zudem Best Practices zu den Themen Umweltschutz, soziale Nachhaltigkeit, Corporate Citizenship und Governance ausgetauscht.



Ausrichtung – was treibt die BMW Group an?

Die BMW Group bietet begeisternde Produkte – heute und für zukünftige Generationen – und sichert sich durch eine hohe Ertragskraft ihre unternehmerische Eigenständigkeit. Mit ihrer starken Innovationskraft und Leidenschaft gestaltet die BMW Group die Zukunft nachhaltiger Mobilität. Begeisternde Produkte ermöglichen höchste Kundenzufriedenheit, Stärkung der Marken und eine Steigerung des Marktanteils der BMW Group.

Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit hat in unserer Unternehmenssteuerung eine hohe Bedeutung. Für die Profitabilität der BMW Group stehen unsere ambitionierten 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 und Steuerung

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

Im Rahmen der Effizienzorientierung bewerten wir zudem regelmäßig die Möglichkeiten, um im Unternehmen Synergien und Effizienzen bestmöglich zu nutzen. Damit reduzieren wir Komplexitäten, die zum einen aus steigenden, zum anderen aus heterogenen regulatorischen Anforderungen entstehen. Beschleunigte, digitalisierte Prozesse bei schlanken Strukturen sind dabei wichtige Voraussetzungen, um Effizienzen konsequent zu erschließen.



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. Die Themenfelder Elektrifizierung, Digitalisierung sowie Zirkularität stehen dabei im Vordergrund.

Die Bedeutung der Elektromobilität haben wir früh erkannt und setzen die Transformation konsequent im Unternehmen um. Die BMW Group investiert sowohl in den Umbau der bestehenden Werke als auch in den Kompetenzaufbau ihrer Belegschaft. Eine fortlaufende Qualifizierung sichert weltweit Arbeitsplätze [↗ Mitarbeitende und Gesellschaft](#). Die Neuausrichtung unseres Münchener Stammwerks ist ein Beispiel dafür, wie die BMW Group bis zum Jahr 2026 und bei laufender Produktion die Transformation eines Vollwerks inklusive Motorenfertigung von Verbrennern auf 100 % Elektromobilität erfolgreich gestalten wird. In diesem Zusammenhang investiert die BMW Group in erheblichem Umfang, um die kontinuierliche Transformation auch in allen Nachhaltigkeitsaspekten (ESG-Kriterien) voranzutreiben. [↗ Produktion und Lieferantennetzwerk](#), [↗ Mitarbeitende und Gesellschaft](#)

Die BMW Group stellt das Kundenerlebnis in den Mittelpunkt ihrer Marketing- und Vertriebsaktivitäten. Ziel ist es, das beste Premium-Kundenerlebnis der Industrie zu bieten. In einem immer digitaler werdenden Umfeld mit sich ändernden Kundenbedürfnissen setzt das Unternehmen dabei auf eine zukunftsgerichtete Vertriebsstruktur mit Fokus auf die Digitalisierung der Kundenschnittstelle und den direkten Kundenzugang. In diesem Rahmen sind die My BMW App und die MINI App mit derzeit bereits fast zehn Millionen Nutzerinnen und Nutzern ein wesentlicher Bestandteil. Mehr als zwei Millionen Kundinnen und Kunden greifen täglich auf die Anwendungen zu. Über das Smartphone interagieren sie mit ihren BMW und MINI Fahrzeugen, der BMW Group selbst sowie den BMW und MINI Händlern und erhalten personalisierte Angebote. So wird die Beziehung zu den Kundinnen und Kunden noch enger.

Ein weiteres wesentliches Element der neu ausgerichteten Vertriebsstruktur bildet künftig der Direktvertrieb mit Agenten als Handelsvertretern in Europa und China. Zunächst wird MINI als erste Konzernmarke das neue Vertriebsmodell in Europa und China umsetzen. Für die Marke BMW ist die Umstellung ab 2026 in Europa geplant. Damit treibt die BMW Group den Online-Verkauf von Fahrzeugen entscheidend voran.

Kundinnen und Kunden sind frei in ihrer Wahl, ob sie ihr Fahrzeug beim Agenten oder online bestellen. Zudem können sie nahtlos zwischen beiden Welten wechseln. Gleichzeitig streben wir damit ein konsistentes Preisniveau über die Vertriebskanäle an – eine Transparenz, von der unsere Kundinnen und Kunden profitieren. Die Umsetzung erfolgt unter enger Einbindung der Handelspartner. Ihnen wird mit der neuen Vertriebsstruktur ein attraktives und zukunftsfähiges Geschäftsmodell geboten. Sie sind auch zukünftig das Gesicht für Kundinnen und Kunden und können sich bestmöglich auf die Beratung und Betreuung konzentrieren. Die BMW Group wiederum verbessert durch den Direktvertrieb den direkten Kundenzugang – die Grundvoraussetzung, um das beste Kundenerlebnis der Industrie zu bieten [↗ Segment Automobile](#). Auch im Segment Finanzdienstleistungen erweitern wir unser

Angebot kontinuierlich um digitale und modulare Dienste. Im Rahmen der strategischen Ausrichtung im Finanzdienstleistungsgeschäft wollen wir unser Produktangebot allen Kundengruppen auf sämtlichen Kanälen zugänglich machen. [↗ Segment Finanzdienstleistungen](#)



Zusammenarbeit – wie erreicht das die BMW Group?

Die BMW Group strebt permanent nach besten Ergebnissen, unterstützt die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dabei, ihre Potenziale zu entdecken, diese weiterzuentwickeln und ihre Leistungsfähigkeit zu erhalten. Wir fördern und fordern starke Teams mit komplementären Stärken, die vernetzt zusammenarbeiten, um in einem komplexen Umfeld beste Lösungen zu bringen. Wir sehen in der Vielfalt ein wichtiges Element unserer Wettbewerbsfähigkeit [↗ Mitarbeitende und Gesellschaft](#). Die Messgröße Diversity definiert den Frauenanteil in Führungsfunktionen als eine strategische Zielgröße, die auch einen bedeutenden Leistungsindikator darstellt. Der Frauenanteil in Führungsfunktionen soll in der BMW Group bis 2025 auf 22 % steigen. [↗ Leistungsindikatoren und Steuerung](#)

Die Belegschaft der BMW Group arbeitet 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. So erzielen wir maximale Wirksamkeit und führen das Unternehmen gemeinsam zum Erfolg. Dies hat sich in den Krisenjahren und zuletzt auch 2022 bewährt: Unsere [↗ Lieferketten](#) hielten stand und das Händlernetzwerk zeigte seine Stärke trotz der herausfordernden Bedingungen wie der Verknappung von Halbleiter-Komponenten, pandemiebedingten Lockdowns in China und weiterer Lieferengpässe aufgrund des Krieges in der Ukraine.



Catena-X

Als Mitinitiator und Mitglied von Catena-X ist die BMW Group Teil eines kollaborativen und offenen Daten-ökosystems, das Zulieferer, Automobilhersteller und Recyclingunternehmen digital vernetzt. Ziel von Catena-X ist es, über die gesamte Wertschöpfungskette einen durchgängigen, digitalen Informationsfluss zu ermöglichen. Die datenbasierte Vernetzung der Catena-X-Nutzer erfolgt auf der Basis europäischer Werte und Prinzipien (GAIA-X und IDSA) sowie gemeinsamer Standards und ermöglicht erstmals unterschiedliche Anwendungsfälle entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette. Durch einen souveränen Datenaustausch behält jedes Unternehmen die Hoheit über seine eigenen Daten.

Der aktuelle Fokus von Catena-X liegt auf den Bereichen Kreislaufwirtschaft, Resilienz, Profitabilität und Kundenerlebnis. Auch für die Transparenz von Nachhaltigkeits- und Regulatorikanforderungen wie dem CO₂-Fußabdruck wird eine Datenbasis gelegt. Einheitliche Standards und Prozesse ermöglichen es, schrittweise weitere Partner unabhängig von der Größe für eine unternehmensübergreifende Zusammenarbeit aufzunehmen. Eine Mitgliedschaft im Catena-X-Netzwerk könnte im Lieferantennominierungsprozess zukünftig eine größere Rolle spielen, um die Durchgängigkeit in der Lieferkette sicherzustellen. Aktuell hat das Catena-X-Netzwerk 133 Mitglieder (Stand 1. Januar 2023).

Gemeinsam mit unseren Kooperationspartnern realisieren wir Potenziale hinsichtlich Know-how-Zugang, Profitabilität und Technologie-Footprint. Kooperationen bauen wir kontinuierlich aus. So erschließen wir zusätzliche Potenziale für die Wertschöpfung im Konzern. [↗ Innovationen, Digitalisierung und Kundenorientierung](#)

Produktstrategie und die elektrische Zukunft mit der NEUEN KLASSE

Die BMW Group setzt die Transformation zur vollelektrischen und vernetzten Mobilität konsequent um. Bereits 2013 hat das Unternehmen mit dem project i als Pionier der E-Mobilität die Technologie erschlossen und mit dem BMW i3 und BMW i8 in den Serieneinsatz gebracht.

Im Jahr 2020 startete die Modelloffensive vollelektrischer Fahrzeuge und bis Ende 2022 hatten bereits sieben Modelle ihre Markteinführung: der BMW iX3¹, der BMW iX¹, der BMW i4¹, der BMW i7¹, der BMW iX1¹, die Langversion des BMW 3er für den chinesischen Markt und der MINI Cooper SE¹. Im Berichtsjahr 2022 hat sich die Zahl der Auslieferungen mit 215.752² vollelektrifizierten Fahrzeugen mehr als verdoppelt (2021: 103.854² Fahrzeuge/+107,7%). Auch BMW M arbeitet an verschiedenen Formen der Elektrifizierung. Bereits 2021 hat die Marke mit dem BMW i4 M50¹ ein Performance-Automobil mit vollelektrifiziertem Antrieb auf den Markt gebracht. Im Jahr 2022 folgte der BMW iX M60¹.

Die BMW i5 Limousine und die Langversion des BMW iX¹ für den chinesischen Markt kommen 2023 in den Handel. Rolls-Royce bringt als weltweit führende Marke in der Luxusklasse mit dem Spectre¹ sein erstes vollelektrisches Fahrzeug auf den Markt [↗ Segment Automobile](#). Damit wird die BMW Group 2023 in fast allen wesentlichen Modellreihen mindestens ein vollelektrisches Modell auf der Straße haben. Bereits bis 2025 soll der Anteil elektrifizierter Automobile an den Gesamtauslieferungen auf über 30 % ansteigen. Grundlage unserer Offensive sind intelligente Fahrzeugarchitekturen und das hochflexible [↗ Produktionsnetzwerk](#).

BMW Motorrad setzte mit der erfolgreichen Einführung des Elektro-Scooters BMW CE 04 im März 2022 seine Elektrifizierungsstrategie fort. Darüber hinaus gibt das vollelektrische Konzeptfahrzeug BMW CE 02 einen Ausblick auf weitere Angebote im Bereich der urbanen Mobilität. [↗ Segment Motorräder](#)

Neben der Produktsubstanz bieten wir unseren Kundinnen und Kunden mit dem passenden Ladeökosystem einen 360°-Ansatz. Über das Angebot von Lademöglichkeiten zu Hause und am Arbeitsplatz hinaus setzen wir im Bereich öffentliches Laden mit unseren Angeboten BMW Charging und MINI Charging an.

[↗ Elektromobilität](#)

Ab 2025 gehen wir mit der NEUEN KLASSE den nächsten Schritt der Transformation. Sie soll Maßstäbe bei Elektrifizierung, Digitalisierung sowie Zirkularität setzen.

Sie zeichnet sich durch eine ausschließlich auf BEV (Battery Electric Vehicle) ausgerichtete Neue Cluster-Architektur (NCAR) aus. Die sechste Generation unseres elektrischen Antriebs soll mit einem völlig neu entwickelten Hochvolt-Speicher-Konzept sowie optimiertem Zeldesign und einer optimierten Zellchemie kommen. Die Neuentwicklungen führen zu rund 30 % mehr Reichweite bei bis zu 30 % geringerer Ladezeit und circa 50 % geringeren Herstellkosten. Die neue Antriebsgeneration wird aus hoch skalierbaren Baukästen bestehen, die die gesamte Bandbreite unseres Produktangebots abdecken können. Die auf BEV ausgerichtete Fahrzeugarchitektur und die neue Antriebs- und Batteriegeneration sollen in der NEUEN KLASSE signifikante Effizienzsprünge ermöglichen.

¹ [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

² einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd



Als Teil des revolutionären User-Experience-Konzepts der NEUEN KLASSE kommt mit dem BMW Panoramic Vision eine neue Generation von Head-Up Displays zum Einsatz, die Kundinnen und Kunden eine Projektion umfangreicher, relevanter Informationen auf der vollen Breite der Windschutzscheibe anbietet. Diese Neuinterpretation der Fahrerorientierung schafft ein neues Bedienkonzept und erhöht die Fahrsicherheit im Sinne des Ansatzes „Eyes on the road and hands on the wheel“. Ferner umfasst die NEUE KLASSE eine neu definierte Elektrik-/Elektronik-Architektur für Hard- und Software sowie einen neuen Baukasten für automatisiertes Fahren. Dies soll auch die Grundlage schaffen, einen künftig weiter steigenden Teil des Umsatzes über den Lebenszyklus des Fahrzeugs hinweg durch individuell konfigurierbare und buchbare Features zu erzielen.

Darüber hinaus wird mit der NEUEN KLASSE ein neues Niveau an Nachhaltigkeit über den gesamten Lebenszyklus angestrebt. Dazu setzt die BMW Group auf das Konzept der Zirkularität mit einem steigenden Anteil an Sekundärmaterialien.

[↗ Materialkreisläufe schließen](#)

Die Produktion der Fahrzeuge der NEUEN KLASSE startet 2025 im neu errichteten BMW Group Werk Debrecen und wird ab 2026 auf das BMW Group Werk in München ausgeweitet. Zusätzliches Volumen wird durch die Integration der NEUEN KLASSE im BMW Group Werk San Luis Potosí ab 2027 erreicht. Bis 2030 soll der Anteil vollelektrifizierter Fahrzeuge an den Gesamtauslieferungen der BMW Group mehr als 50 % betragen. Die Marke Rolls-Royce soll bis 2030 vollständig auf ein vollelektrifiziertes Angebot umgestellt sein, die Marke MINI bis 2031. [↗ Elektromobilität](#)

LEISTUNGSINDIKATOREN UND STEUERUNG

Die Strategieziele der BMW Group werden aus den Erkenntnissen der [↗ Umfeldanalyse und Megatrends](#) in einem kontinuierlichen [↗ Strategieprozess](#) abgeleitet und in ein System zur Leistungsmessung übersetzt. Das resultierende Zielsystem ist damit ein zentrales Instrument, die Strategie im Unternehmen zu verankern. Die Strategieziele werden für die Unternehmenssteuerung 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.

Die durch Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedeten Zielwerte im strategischen Zielsystem bilden die Planungsgrundlage für das jeweilige Berichtsjahr und die Zielvereinbarungen mit den Führungskräften der BMW Group [↗ Vergütungsbericht](#). Nachfolgend führen wir die nach DRS 20 definierten bedeutsamsten Leistungsindikatoren auf, die auch der Unternehmenssteuerung in der BMW Group zugrunde liegen. [↗ Steuerung](#)

Konzern

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

Segment Automobile

- Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse (EBIT-Marge; in %)
- Return on Capital Employed (RoCE; in %)
- Auslieferungen (in Einheiten)
- Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen (in %; bis 2022)
- Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den Auslieferungen (in %; ab 2023, siehe [↗ Steuerung](#))
- CO₂-Emissionen EU-Neuwagenflotte (in g CO₂/km)
- CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug (in t)

Segment Motorräder

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

Segment Finanzdienstleistungen

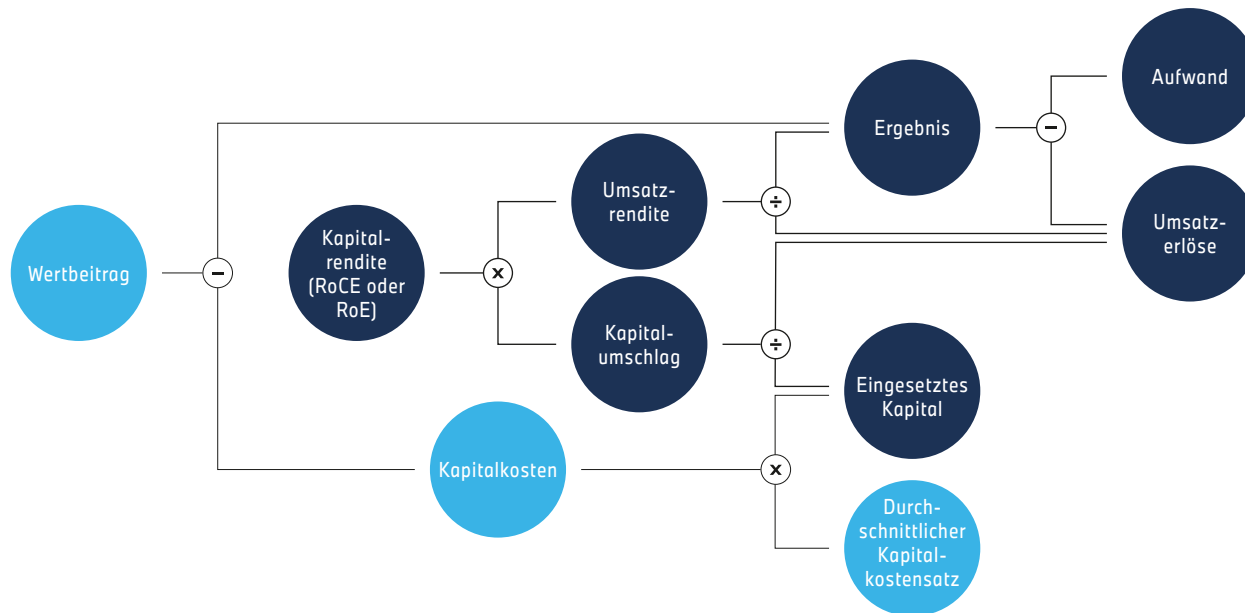
- Return on Equity (RoE; in %)

Steuerung

Die BMW Group verfolgt mit dem betriebswirtschaftlichen Steuerungssystem einen wertorientierten Ansatz. Die Schwerpunkte liegen dabei auf Profitabilität, einem stetigen Unternehmenswachstum, 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 beeinflussen. 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 Leistungsindikatoren 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 auch die Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele. Wesentliche Entscheidungen werden damit auch unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit bewertet. Dadurch ist Nachhaltigkeit konsequent in die Entscheidungsabläufe des Unternehmens sowie die Vergütung der obersten Führungsebenen 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 Basisjahr 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 Scopes der Nutzungsphase, der Produktion und der Lieferkette des Fahrzeugs ([↗ Positionierung, ↗ CO₂-Emissionen](#)). Daraus werden spezifische CO₂-Vorgaben für jedes Fahrzeugprojekt abgeleitet, digital gesteuert und nachgehalten.

Eine integrierte Zielsteuerung gewährleistet, dass sämtliche Fahrzeugprojekte der BMW Group ihren Beitrag dazu leisten, die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Des Weiteren wird die BMW Group die gesetzten Ziele zur Verwendung von Sekundärrohstoffen perspektivisch erhöhen. Somit zählen nichtfinanzielle Steuerungsgrößen wie die CO₂-Emissionen und zukünftig Sekundärrohstoffquoten zu wichtigen Leistungsindikatoren bei neuen Fahrzeugprojekten. Insgesamt ergibt sich so ein durchgängig konsistentes Steuerungsmodell. In allen Bereichen wird sichergestellt, dass die finanziellen Aspekte berücksichtigt werden sowie die wirksamsten Maßnahmen priorisiert zur Umsetzung kommen. [↗ GRI-Index: 2-13](#)

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. Diese 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.

Die berücksichtigten Positionen des eingesetzten Kapitals bilden den Fokus der operativen Segmentsteuerung ab. Das eingesetzte Kapital beinhaltet die Summe aus immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Net Working Capital, das die Bilanzpositionen Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen umfasst. Im Zuge des Erwerbs weiterer Anteile an BMW Brilliance und der daraus resultierenden Vollkonsolidierung ab 11. Februar 2022 im Konzernabschluss der BMW Group zeigt sich ein Anstieg des eingesetzten Kapitals im Vergleich zu 2021. Dies ist insbesondere auf die Übernahme der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte sowie die Aktivierung zurückerworbener Rechte im Rahmen der Kaufpreisallokation zurückzuführen. Vorübergehend wird der RoCE von dieser höheren Kapitalbasis sowie den damit verbundenen Abschreibungen beeinflusst.

Der strategische Zielwert für den RoCE beträgt 18 %. Eine Wertsteigerung für die Aktionärinnen und Aktionäre der BMW AG wird erzielt, wenn der RoCE die Kapitalkosten übersteigt.

Return on Capital Employed (Segment Automobile)¹

	Ergebnis vor Finanzergebnis in Mio. €		Durchschnittlich eingesetztes Kapital in Mio. €		Return on Capital Employed in %	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Automobile	10.635	9.870	58.728	41.064	18,1	24,0

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 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](#). Ab dem Geschäftsjahr 2023 wird der Leistungsindikator Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen ersetzt durch den Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den Auslieferungen. Grund für die Anpassung ist der zuneh-

mende Fokus der BMW Group auf vollelektrische Fahrzeuge und deren zunehmende Bedeutung für die anspruchsvollen CO₂-Ziele des Unternehmens. [↗ Prognose](#)

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

Segment Motorräder

Das Steuerungssystem im Segment Motorräder entspricht weitgehend der Logik im Segment Automobile. Spitzenkennzahl ist die Gesamtkapitalrendite RoCE. Der strategische Zielanspruch für den RoCE im Segment Motorräder beträgt 18 %.

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

Return on Capital Employed (Segment Motorräder)²

	Ergebnis vor Finanzergebnis in Mio. €		Durchschnittlich eingesetztes Kapital in Mio. €		Return on Capital Employed in %	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Motorräder	257	227	1.031	1.034	24,9	21,9

¹ Seit dem Berichtsjahr 2022 gilt eine neue Definition des RoCE (zur Definition siehe [↗ Glossar](#)). Der Wert 2021 wurde zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst (2021 vor Anpassung: 59,9 %).

² Seit dem Berichtsjahr 2022 gilt eine neue Definition des RoCE (zur Definition siehe [↗ Glossar](#)). Der Wert 2021 wurde zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst (2021 vor Anpassung: 35,9 %).

Return on Equity (Segment Finanzdienstleistungen)

	Ergebnis vor Steuern in Mio. €		Durchschnittliches Eigenkapital in Mio. €		Return on Equity in %	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Finanzdienstleistungen	3.205	3.753	17.891	16.586	17,9	22,6

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 %.

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

Strategische Steuerung auf Konzernebene

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

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	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
in Mio. €						
BMW Group	23.730	16.289	11.194	8.938	12.536	7.351



Das eingesetzte Kapital besteht aus dem eingesetzten Konzern-eigenkapital, 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 2022 wie im Vorjahr 12 % vor Steuern.

Zur Ermittlung der internen Renditeansprüche werden risikoangepasste 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 %	2022	2021
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 lebenszyklus-abhängigen 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 variable Vergütung des Vorstands orientiert sich an den wesentlichen strategischen Zielen und Leistungsindikatoren. Näheres dazu findet sich im [Vergütungsbericht](#).

FINANZIELLE LEISTUNG

- 51 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen
- 55 Gesamtaussage zum Geschäftsjahr
- 56 Vergleich Prognose mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung
- 57 Finanzielle Lage
- 67 Geschäftsverlauf und Segmente
- 75 Erläuterungen zur BMW AG

FINANZIELLE LEISTUNG

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHENBEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Weltwirtschaft hat sich 2022 weit weniger von den Verwerfungen der Corona-Pandemie erholt, als es allgemein zu Jahresbeginn erwartet wurde. Nach Berechnungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) legte das globale Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Berichtsjahr 2022 um 3,4 % zu.

In der Eurozone lag das Wirtschaftswachstum im Jahr 2022 aufgrund der Folgen des Krieges in der Ukraine und des Zinsanstiegs infolge der hohen Inflationsraten bei 3,5 %. In Deutschland fiel das Konjunkturplus mit 1,8 % dabei am geringsten aus. Grund dafür waren vor allem Lieferengpässe sowie die gestiegenen Energiepreise, die die exportorientierte deutsche Wirtschaft stärker trafen. Die Wirtschaft in Frankreich (+2,6 %), Italien (+3,9 %) und Spanien (+5,5 %) konnte 2022 hingegen jeweils stärker wachsen.

Im UK legte das BIP 2022 um 4,0 % zu. In den USA wuchs die Wirtschaft im Berichtszeitraum um 2,1 %. Ursache sind die bereits erfolgten und noch zu erwartenden Zinserhöhungen der US-Notenbank Fed zur Bekämpfung der nach wie vor sehr hohen Inflation im Land. In China lag das Wachstum 2022 bei 3,0 % und damit deutlich niedriger als noch im Vorjahr. Dies lag insbesondere an den wiederkehrenden Corona-Lockdowns als Maßnahme im Rahmen der Null-COVID-Strategie der chinesischen Regierung. In Japan hat sich die Wirtschaft im Berichtszeitraum mit einem Plus von 1,1 % nur leicht erholt. Grund dafür war eine schwächere Nachfrage vor allem der privaten Haushalte.

Devisenmärkte und internationales Zinsumfeld

Engpässe in den Lieferketten und deutlich gestiegene Energiepreise führten im Jahr 2022 in den großen Volkswirtschaften allgemein zu einem Anstieg der Inflation. Als Reaktion darauf haben viele Notenbanken ihre Geldpolitik im Jahresverlauf deutlich gestrafft.

Der Euro kam aufgrund des Krieges in der Ukraine sowie der Energiekrise gegenüber dem US-Dollar unter Druck und verlor in der Folge deutlich an Wert. Im September war ein 20-Jahres-Tief bei 0,95 US-Dollar je Euro erreicht, ehe er sich in den folgenden Wochen wieder etwas erholte. Insgesamt pendelte die US-Währung zwischen 1,13 und 0,95 US-Dollar je Euro bei einem Durchschnittskurs von 1,05 US-Dollar je Euro. Aufgrund der hohen

Inflation haben sowohl die Europäische Zentralbank (EZB) als auch die Fed ihre Geldpolitik im Jahr 2022 gestrafft und den Leitzins in mehreren Schritten deutlich angehoben.

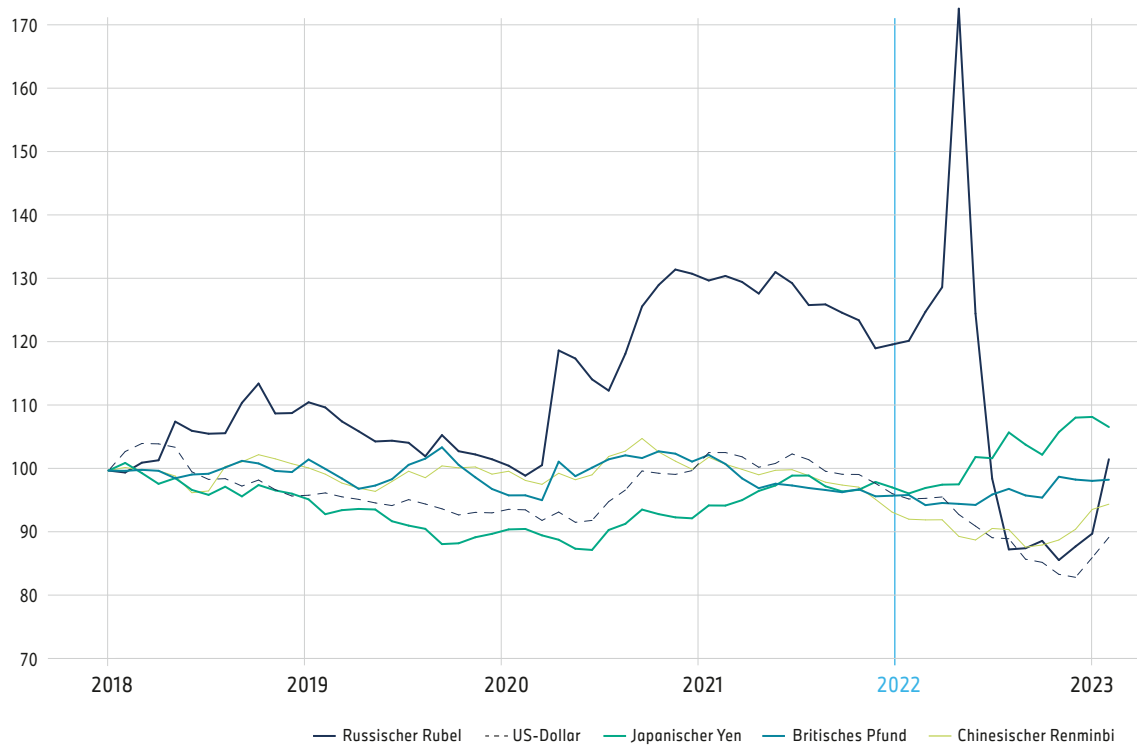
Das britische Pfund blieb 2022 auf dem niedrigeren Niveau, das es nach dem Brexit-Referendum 2016 erreicht hatte. Im Jahresverlauf pendelte die britische Währung zwischen 0,87 und 0,83

Pfund je Euro. Im Jahresdurchschnitt lag das Pfund bei 0,85 je Euro und war damit etwas stärker als in den vorangegangenen Jahren. Als Reaktion auf die hohe Inflation hat auch die englische Notenbank (BoE) den Leitzins deutlich angehoben.

Für China führten die weltweit hohe Inflation sowie die global schwächelnde Wirtschaft 2022 zu einer Abwertung des chinesischen Renminbi. Im Jahresmittel notierte die chinesische Währung bei 7,1 Renminbi je Euro.

Wechselkurse im Vergleich zum Euro

Index: Dezember 2017 = 100



Der japanische Yen bewegte sich im Berichtsjahr 2022 zwischen 145 und 129 Yen je Euro. Mit einem durchschnittlichen Wechselkurs von 138 Yen wertete die japanische Währung auf Jahressicht gegenüber dem Euro ab.

Die Währungen der großen Schwellenländer gewannen im Berichtsjahr aufgrund der stark gestiegenen Rohstoffpreise teilweise deutlich an Wert. Während die indische Rupie gegenüber dem Euro im Durchschnitt um rund 6 % aufwertete, gewann der südafrikanische Rand um 2 % und der brasilianische Real um 14 % gegenüber dem Euro. Aufgrund der gestiegenen Energiepreise legte auch der russische Rubel deutlich um 16 % zu.

Energie- und Rohstoffpreise

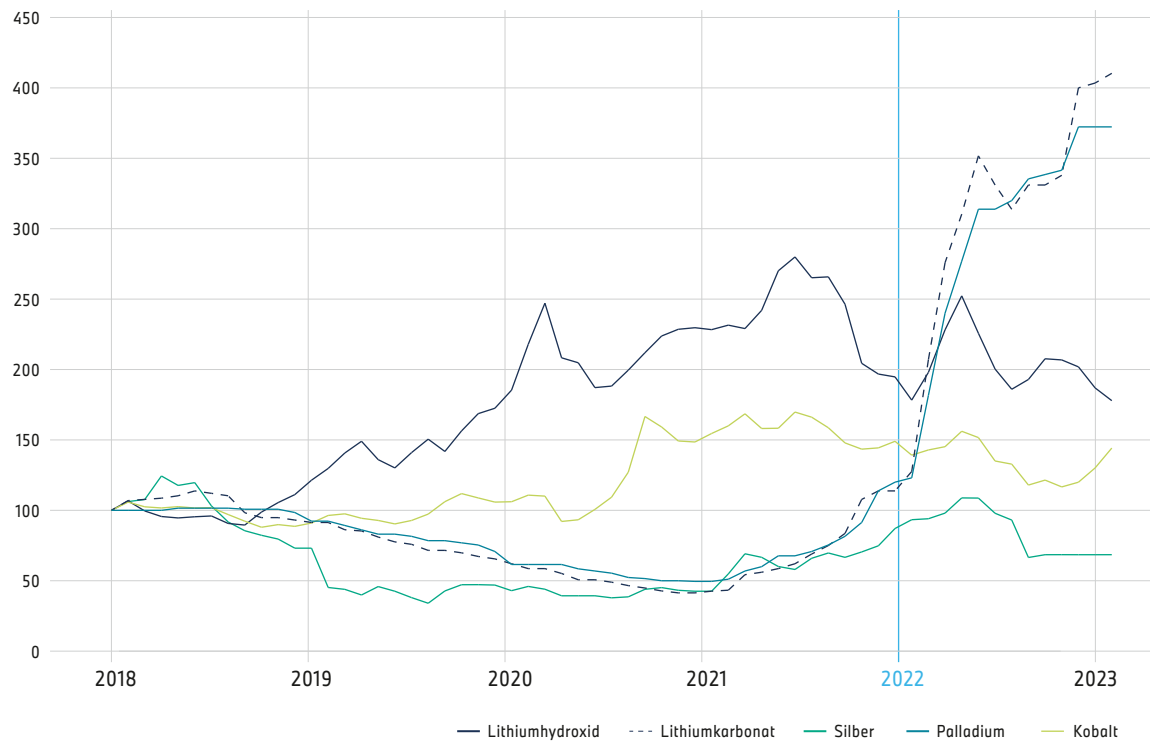
Aufgrund der weltweiten Lieferengpässe und des Krieges in der Ukraine war das Jahr 2022 auch von deutlich gestiegenen Energie- und Rohstoffpreisen geprägt. So haben sich die Preise für Erdgas in Europa bis zum Herbst verdreifacht. Ebenso stiegen die Notierungen für Aluminium und Stahl zu Jahresanfang 2022 um 30 beziehungsweise 50 %. In der Zwischenzeit haben sich die Preise wieder auf dem Niveau des Vorjahres eingependelt.

Eine ähnliche Entwicklung zeigten auch die Edel- und Buntmetalle. Während bis zur Jahresmitte 2022 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.

Bei den Batterierohstoffen haben die Preise vor allem wegen der steigenden Nachfrage nach Elektrofahrzeugen weiter angezogen. Während Kobalt wieder deutlich rückläufig war, sind die Preise für Lithium bis Jahresende weiter gestiegen und haben sich im Vergleich zum Vorjahresniveau mittlerweile verdreifacht.

Entwicklung der Metallpreise

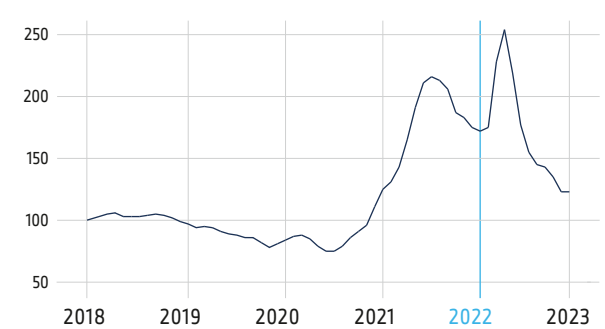
Index: Dezember 2017 = 100



Quelle: Bloomberg

Stahlpreisentwicklung

Index: Januar 2018 = 100



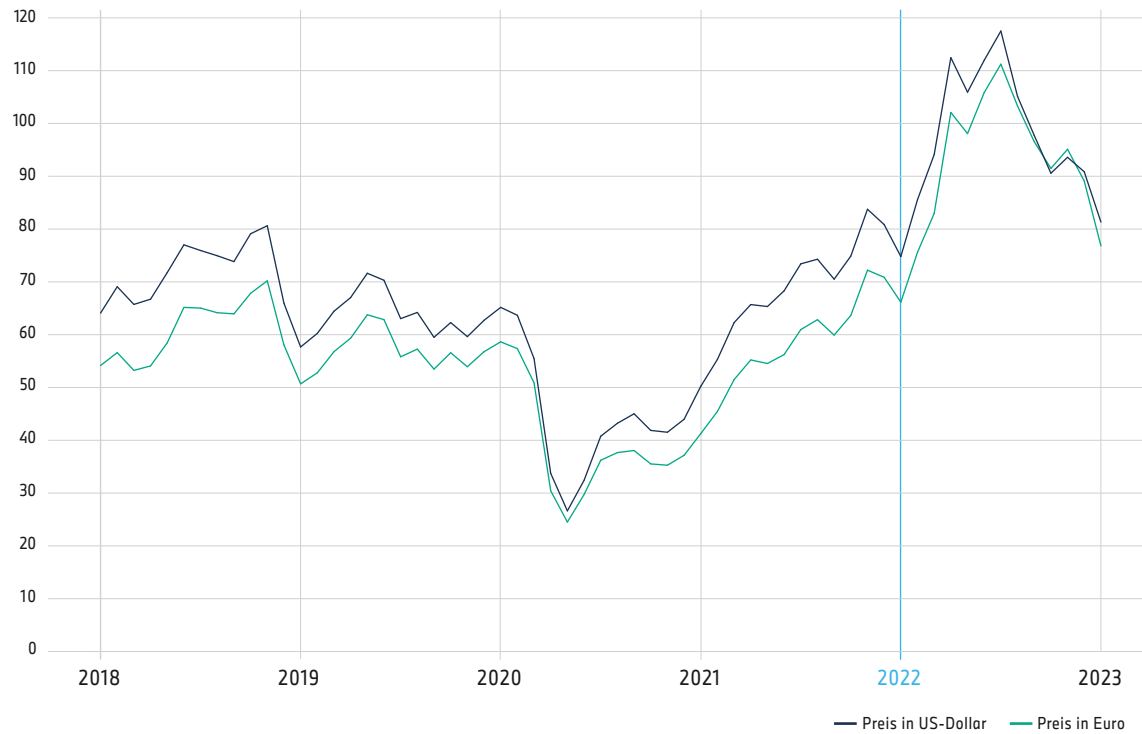
Quelle: Arbeitsgemeinschaft der Eisen und Metall verarbeitenden Industrie



Die Preise für Rohöl sind im Jahr 2022 deutlich gestiegen. Zwischenzeitlich notierte die US-Sorte WTI bei über 120 US-Dollar und die Sorte Brent bei mehr als 125 US-Dollar je Barrel. Zum Jahresende 2022 gaben die Notierungen allerdings wieder deutlich nach, lagen aber immer noch über dem Vorjahresdurchschnitt.

Ölpreisentwicklung

Preis je Barrel der Marke Brent



Quelle: Bloomberg

Internationale Automobilmärkte

Wegen der anhaltenden Lieferengpässe, der Auswirkungen des Krieges in der Ukraine und der Corona-Maßnahmen in China haben sich die internationalen Automobilmärkte 2022 trotz stabiler Nachfrage leicht rückläufig entwickelt. Weltweit sind die Zulassungszahlen um 4,3 % auf insgesamt 71,2 Mio. Fahrzeuge gesunken.

Internationale Automobilmärkte

	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %
Europa	- 4,2
davon Deutschland	+ 1,1
davon Frankreich	- 7,8
davon Italien	- 9,5
davon Spanien	- 5,4
davon UK	- 2,0
USA	- 7,3
China	+ 12,0
Japan	- 4,7
Südkorea	- 2,8
Gesamt	- 4,3

Internationale Motorradmärkte

Im Jahr 2022 entwickelten sich die internationalen Motorradmärkte im Hubraumsegment über 250 ccm leicht rückläufig. Weltweit lagen die Zulassungszahlen um 2,1 % unter dem Vorjahr. Auch die Märkte in Europa verzeichneten mit 1,4 % einen leichten Rückgang. Während bei den Motorradzulassungen in Spanien (- 1,2 %) ein leichter, in Deutschland (- 5,2 %) und in Frankreich (- 6,7 %) jeweils ein moderater Rückgang zu beobachten war, entwickelte sich der Motorradmarkt in Italien mit einem Plus von 0,7 % leicht positiv. In den USA gingen die Zulassungen leicht zurück (- 3,7 %). In Asien blieben die Zulassungen insbesondere in China wegen der strikten Maßnahmen zur Eindämmung des Corona-Virus deutlich unter dem Vorjahr (- 14,6 %). Brasilien war mit 1,3 % leicht rückläufig.

Die Zulassungszahlen auf den internationalen Motorradmärkten entwickelten sich im Berichtsjahr 2022 wie folgt:

Internationale Motorradmärkte

	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %
Europa	- 1,4
davon Deutschland	- 5,2
davon Frankreich	- 6,7
davon Italien	+ 0,7
davon Spanien	- 1,2
Amerika	- 3,0
davon USA	- 3,7
davon Brasilien	- 1,3
Asien	- 1,2
davon China	- 14,6
Gesamt	- 2,1

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSJAHR

Das Jahr 2022 zeichnete sich durch fortwährende globale Herausforderungen aus: Trotz eines volatilen Geschäftsumfeldes, geprägt von Engpässen in der Versorgung mit Halbleiter-Komponenten, pandemiebedingten Lockdowns in China sowie dem Krieg in der Ukraine, blickt die BMW Group insgesamt auf einen positiven Geschäftsverlauf im Berichtsjahr zurück.

Die solide wirtschaftliche Basis des Unternehmens zeigt sich unter anderem an der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im Jahr 2022. Die Geschäftsentwicklung hat die angepassten Erwartungen der Unternehmensleitung erfüllt. Diese Einschätzung berücksichtigt auch Erkenntnisse nach dem Ende des Berichtszeitraums.

VERGLEICH PROGNOSE MIT TATSÄCHLICHER GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr 2022 beeinflussten die weltweit angespannte Versorgungssituation bei Halbleiter-Komponenten und die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine wie höhere Energiepreise den Geschäftsverlauf der BMW Group. Hinzu kamen die strikten Corona-Maßnahmen in China; die dortigen Lockdowns führten zu einer spürbar nachlassenden Wirtschaftsdynamik im Land, die sich nicht zuletzt auch global auswirkte. Die genannten Belastungsfaktoren dämpften teilweise den insgesamt positiven Geschäftsverlauf der BMW Group im Vergleich zu den Erwartungen zu Jahresbeginn.

Die nachstehende Tabelle fasst die Entwicklung der bedeutendsten Leistungsindikatoren der BMW Group sowie der Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen im Geschäftsjahr 2022 im Vergleich zu den Prognoseaussagen im BMW Group Bericht 2021 zusammen.

Detaillierte Angaben zu den wichtigsten Leistungsindikatoren des Konzerns finden sich im Rahmen der nachfolgenden Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns. In den jeweiligen Kapiteln zu den Segmenten Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen wird die Entwicklung der jeweils bedeutsamsten Leistungsindikatoren beschrieben.

BMW Group Vergleich Prognoseaussagen für 2022 mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung 2022

	Prognose für 2022 im Geschäftsbericht 2021	Innerjährige Anpassungen	Tatsächliche Geschäfts- entwicklung 2022
KONZERN			
Ergebnis vor Steuern	Deutlicher Anstieg		23.509 (+46,4 %) Deutlicher Anstieg
Mitarbeiter am Jahresende	Deutlicher Anstieg		149.475 (+25,7 %) Deutlicher Anstieg
Frauenanteil in Führungsfunktionen in der BMW Group	Leichter Anstieg		20,2 (+7,4 %) Solider Anstieg
SEGMENT AUTOMOBILE			
Auslieferungen ¹	Auf Vorjahresniveau	Q2: Leichter Rückgang	2.399.632 (-4,8 %) Leichter Rückgang
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen	Deutlicher Anstieg		18,1 (+39,2 %) Deutlicher Anstieg
CO ₂ -Emissionen EU-Neuwagenflotte ^{2,3,4}	Leichte Reduzierung	Q3: Moderate Reduzierung	105,0 (-9,4 %) Moderate Reduzierung
CO ₂ -Emissionen je produziertes Fahrzeug ⁵	Leichte Reduzierung		0,32 (-3,0 %) Leichte Reduzierung
EBIT-Marge	7 bis 9		8,6 (-1,7 %-Punkte)
Return on Capital Employed (RoCE)	14 bis 19		18,1 (-5,9 %-Punkte)
SEGMENT MOTORRÄDER			
Auslieferungen	Leichter Anstieg		202.895 (+4,4 %) Leichter Anstieg
EBIT-Marge	8 bis 10		8,1 (-0,2 %-Punkte)
Return on Capital Employed (RoCE)	19 bis 24		24,9 (+3,0 %-Punkte)
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN			
Return of Equity (RoE)	14 bis 17	Q2: 17 bis 20	17,9 (-4,7 %-Punkte)

¹ enthält Automobile von BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (1. Januar bis 10. Februar 2022: 96.133 Automobile)

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

³ 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.

⁴ inkl. Anrechnung von Öko-Innovationen mit deutlich untergeordneter Bedeutung

⁵ Effizienzkennzahl berechnet aus Scope-1- und Scope-2-CO₂-Emissionen (Marketbased-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2-Guidance; im Wesentlichen Verwendung der Emissionsfaktoren für Strom, Fernwärme und Kraftstoffe des VDA (jeweils in der aktuellsten, gültigen Version: 12/2022) sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO₂ der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke inkl. 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. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung)

FINANZIELLE LAGE

ERTRAGSLAGE KONZERN

BMW Group verkürzte Gewinn-und-Verlust-Rechnung

in Mio. €	2022	2021	Veränderung in %
Umsatzerlöse	142.610	111.239	28,2
Umsatzkosten	- 118.042	- 89.253	- 32,3
Bruttoergebnis vom Umsatz	24.568	21.986	11,7
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	- 10.616	- 9.233	- 15,0
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	47	647	- 92,7
Ergebnis vor Finanzergebnis	13.999	13.400	4,5
Finanzergebnis	9.510	2.660	-
Ergebnis vor Steuern	23.509	16.060	46,4
Ertragsteuern	- 4.927	- 3.597	37,0
Jahresüberschuss	18.582	12.463	49,1
Ergebnis je Stammaktie in €	27,31	18,77	45,5
Ergebnis je Vorzugsaktie in €	27,33	18,79	45,5

in %	2022	2021	Veränderung in %-Punkten
Bruttomarge ¹	17,2	19,8	- 2,6
Umsatzrendite vor Steuern ²	16,5	14,4	2,1
Umsatzrendite nach Steuern ³	13,0	11,2	1,8
Steuerquote ⁴	21,0	22,4	- 1,4

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 %	2022	2021
Europa	36,1	42,4
Asien	38,3	32,5
Amerika	23,6	22,8
Sonstige Regionen	2,0	2,3
Konzern	100,0	100,0

BMW Group Umsatzkosten

in Mio. €	2022	2021	Veränderung in %
Herstellungskosten*	76.760	50.345	52,5
Finanzdienstleistungen betreffende Umsatzkosten	27.517	26.409	4,2
davon Zinsaufwendungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	2.114	1.643	28,7
Forschungs- und Entwicklungskosten	6.624	6.299	5,2
davon Abschreibungen aktivierter Entwicklungskosten	2.265	1.935	17,1
Serviceverträge, Telematik und Pannenhilfe*	2.775	2.607	6,4
Gewährleistungsaufwendungen	3.209	2.192	46,4
Sonstige Umsatzkosten	1.157	1.401	- 17,4
Umsatzkosten	118.042	89.253	32,3

* Vorjahreswert angepasst

Die Erstkonsolidierung von BMW Brilliance zum 11. Februar 2022 hat einen signifikanten Einfluss auf die Finanzkennzahlen des Konzerns und des Segments Automobile. Siehe zur Vollkonsolidierung auch die [Textziffer \[3\]](#) im Konzernanhang.

Im Geschäftsjahr führten Versorgungsengpässe bei Halbleiter-Komponenten, die eingeschränkte Verfügbarkeit von Kabelbäumen bedingt durch den Krieg in der Ukraine sowie die pandemiebedingten Lockdowns in China zu weltweiten Produktionskürzungen. Während sich die Versorgungssituation bei Kabelbäumen im zweiten Quartal 2022 entspannte, beeinträchtigten insbesondere die knappe Verfügbarkeit von Halbleiter-Komponenten und zahlreiche Lockdowns in China weiterhin die globalen Lieferketten und dadurch die Produktion. Ab dem Ende des dritten Quartals machte sich eine leichte Entspannung der Versorgungssituation bei Halbleiter-Komponenten positiv bemerkbar. Jedoch führten im vierten Quartal erneut pandemiebedingte Lockdowns zu Produktionskürzungen und Händler-schließungen in China. Für das Geschäftsjahr blieb der Absatz produktionsbedingt somit leicht unter dem des Vorjahres.

Die Konzernumsatzerlöse des Geschäftsjahres lagen deutlich über denen des Vorjahres (2022: 142.610 Mio. €; 2021: 111.239 Mio. € / +28,2 %). Wesentlicher Einflussfaktor für den Anstieg der Umsatzerlöse war die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance. Positive Preis- und Produkt-Mix-Effekte sowie ein gestiegenes Geschäft mit Ersatzteilen und Zubehör konnten den Absatzrückgang überkompensieren. Die im Geschäftsjahr anhaltend positive Lage an den Gebrauchtwagenmärkten vor allem in den USA und in Deutschland führte zu höheren Erlösen aus dem Verkauf von Leasingrückläufern. Zudem erhöhten Wechselkurseffekte die Umsatzerlöse.

Analog zu den Umsatzerlösen trugen die Umsatzkosten von BMW Brilliance wesentlich zum Anstieg bei. Dabei erhöhten auch die Effekte im Zusammenhang mit der Erstkonsolidierung von BMW Brilliance, wie die Abschreibungen aus der Kaufpreisallokation von rund 1,8 Mrd. € sowie die eliminierten Zwischengewinne von rund 1,3 Mrd. € die Umsatzkosten. Im Geschäftsjahr belasteten auch steigende Kosten für Material und Logistik sowie höhere Gewährleistungsaufwendungen signifikant die Umsatzkosten. Diese resultierten vor allem aus der beschränkten Verfügbarkeit von Halbleitern und Störungen der Lieferketten sowie aus höheren Rohstoff- und Energiepreisen. Die Aufwendungen

aus dem Verkauf von Leasingrückläufern, gestiegene Finanzierungskosten aufgrund des gestiegenen Zinsniveaus, höhere Aufwendungen für Kreditvorsorgen sowie ein höherer Anteil an elektrifizierten Fahrzeugen wirkten ebenfalls kostenerhöhend. Die anhaltend gute Restwertsituation auf den Gebrauchtwagenmärkten und das damit einhergehende positive Vermarktungsergebnis von Leasingrückläufern hatte einen dämpfenden Effekt auf die Umsatzkosten. Die voranschreitende Transformation zur Elektromobilität und die damit verbundenen kurz- und mittelfristigen Auswirkungen auf das Produktportfolio erfordern eine regelmäßige Überprüfung der Nutzungsdauern der planmäßig abzuschreibenden Sachanlagen. Diese wurden im Geschäftsjahr 2022 teilweise neu eingeschätzt und entsprechend verlängert. Hieraus ergab sich ein Effekt in Höhe von 524 Mio. €. Dies trug auch zur Entlastung der Umsatzkosten bei. Siehe dazu auch [Textziffer \[23\]](#) im Konzernanhang.

Im Vorjahr entlasteten Umstellungseffekte aus der Modernisierung des Altersvorsorgemodells in Deutschland in Höhe von 562 Mio. € die Umsatz-, Vertriebs- und Verwaltungskosten. Die in den Umsatzkosten sowie den Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten enthaltenen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen betragen insgesamt 8.566 Mio. € (2021: 6.495 Mio. €).

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns lagen moderat über dem Niveau des Vorjahres. Die Forschungs- und Entwicklungsquote entwickelte sich im Berichtsjahr aufgrund der gestiegenen Umsatzerlöse im Vorjahresvergleich hingegen rückläufig. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit neuen Modellen und der [NEUEN KLASSE](#) sowie damit verbunden der sechsten Generation der elektrischen Antriebe, der Digitalisierung der Fahrzeugflotte und dem automatisierten Fahren.

Der Saldo der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen verringerte 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 aufgrund der bereits beschriebenen Effekte aus dem Bruttoergebnis auf 13.999 Mio. € (2021: 13.400 Mio. €).

Im Vorjahresvergleich verbesserte sich das Finanzergebnis deutlich auf 9.510 Mio. € (2021: 2.660 Mio. €). Im Vorjahresvergleich wirkte sich vor allem der Gewinn in Höhe von rund 7,7 Mrd. € aus der Neubewertung der bisher gehaltenen Eigenkapitalanteile aus dem Unternehmenszusammenschluss mit BMW Brilliance aus. Da das Ergebnis aus dem chinesischen Joint Venture BMW Brilliance aufgrund der Vollkonsolidierung nur bis zum 10. Februar 2022 anteilig enthalten ist, lag das At-Equity-Ergebnis mit –100 Mio. € somit deutlich unter dem Vorjahr (2021: 1.520 Mio. €).

Die positive Marktwertentwicklung bei Zinssicherungsgeschäften erhöhte im Berichtsjahr das übrige Finanzergebnis. Diese Entwicklung resultierte aus dem signifikanten Anstieg der Zinskurven im Wesentlichen in den USA, im UK und im Euroraum. Im Zinsergebnis wirkten Zinserträge aus Bankguthaben sowie Erträge aus der Veränderung der Zinssätze im Rahmen der Bewertung von Rückstellungen.

Wie zuletzt in der Quartalsmitteilung zum 30. September 2022 prognostiziert, lag das Konzernergebnis vor Steuern mit 23.509 Mio. € deutlich über dem des Vorjahres (2021: 16.060 Mio. €).

Die Ertragsteuern stiegen im Berichtsjahr auf 4.927 Mio. € (2021: 3.597 Mio. € / + 37,0 %), im Wesentlichen verursacht durch den Ausweis der Ertragsteuern von BMW Brilliance im Steueraufwand der BMW Group ab dem Zeitpunkt der Vollkonsolidierung. Die Steuerquote betrug im Berichtsjahr 21,0 % (2021: 22,4 %). Im Berichtsjahr wirkte sich der steuerlich neutrale Ertrag aus der Neubewertung der bisher gehaltenen Eigenkapitalanteile aus dem Unternehmenszusammenschluss mit BMW Brilliance mindernd auf die Steuerquote aus.

Im Berichtsjahr lag die Zahl der Mitarbeiter mit 149.475 Beschäftigten deutlich über dem Vorjahr und bewegte sich damit im Rahmen der Erwartungen (2021: 118.909 / +25,7%).

BMW Group Forschungs- und Entwicklungskosten

in Mio. €	2022	2021
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	7.178	6.870
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	- 2.819	- 2.506
Abschreibungen	2.265	1.935
Forschungs- und Entwicklungskosten	6.624	6.299

BMW Group Kennzahlen Forschungs- und Entwicklungskosten

in %	2022	2021	Veränderung in %-Punkten
Forschungs- und Entwicklungsquote ¹	5,0	6,2	- 1,2
Aktivierungsquote ²	39,3	36,5	2,8

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

Aktienrückkaufprogramm

Die Hauptversammlung der BMW AG hat den Vorstand am 11. Mai 2022 ermächtigt, über die Börse eigene Aktien bis zu insgesamt 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und ohne weiteren Beschluss der Hauptversammlung einzuziehen. Die Ermächtigung für den Rückkauf gilt bis zum 10. Mai 2027. Die BMW AG hat auf der Basis dieser Ermächtigung ein Aktienrückkaufprogramm beschlossen. Das Volumen dieses Programms beträgt bis zu 2,0 Mrd. € (Gesamtkaufpreis ohne Erwerbsnebenkosten). Davon entfällt ein Volumen von bis zu 1,85 Mrd. € auf Stammaktien und

ein Volumen von bis zu 0,15 Mrd. € auf Vorzugsaktien der Gesellschaft. Das Programm startete am 1. Juli 2022 und soll spätestens bis zum 31. Dezember 2023 abgeschlossen sein. Im Zeitraum vom 1. Juli 2022 bis zum 31. Dezember 2022 hat die BMW AG 15.312.007 Stammaktien für 1.172 Mio. € und 1.448.950 Vorzugsaktien für 106 Mio. € zurückgekauft und als eigene Anteile ausgewiesen. Die BMW AG hält zum 31. Dezember 2022 somit 16.760.957 eigene Aktien, die einem Betrag von nominal 16.760.957 € beziehungsweise 2,53 % des Grundkapitals entsprechen.

FINANZLAGE KONZERN

Die Kapitalflussrechnungen des Konzerns und der Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen zeigen die Herkunft und Verwendung der Zahlungsströme der Geschäftsjahre 2022 beziehungsweise 2021. 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.

Die rückläufige Entwicklung des Neugeschäfts im Bereich Finanzierung und Leasing mit Endkunden führte zu einem Abbau von vermieteten Erzeugnissen sowie Forderungen aus Finanzdienstleistungen und somit zu einem positiven Effekt im Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit. Der Rückgang im Bereich der Kundenfinanzierung wurde teilweise durch den Anstieg im Bereich der Händlerfinanzierung kompensiert. Ursächlich hierfür war hauptsächlich eine verbesserte Verfügbarkeit von Fahrzeugen zum Jahresende sowie ein gestiegenes Preisniveau. Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen trug wesentlich zu einem negativen Effekt aus dem Working Capital bei, der teilweise durch einen Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen kompensiert wurde. Die Veränderung der Rückstellungen im Vorjahresvergleich ist hauptsächlich auf die anteilige Auflösung der Rückstellung für das Kartellverfahren der EU-Kommission im Vorjahr zurückzuführen.

Höhere Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, insbesondere für die Einführung neuer Fahrzeugmodelle und auch bedingt durch die Vollkonsolidierung

von BMW Brilliance, führten im Vorjahresvergleich zu einem höheren Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit. Gegenläufig wirkte ein positiver Effekt aus der Erstkonsolidierung von BMW Brilliance in Höhe von 3.587 Mio. € (siehe dazu [Textziffer \[3\]](#) im Konzernanhang). Darüber hinaus beeinflusste der Zahlungsmittelzufluss aus dem Verkauf von Wertpapieren den Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit positiv.

Die Veränderung im Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit resultierte im Wesentlichen aus höheren Rückzahlungen von Finanzverbindlichkeiten. Zudem war ein Anstieg der Zahlungen von Dividenden (2022: 5.282 Mio. €; 2021: 1.277 Mio. €) sowie Zahlungen für das Aktienrückkaufprogramm der BMW AG in Höhe von 1.278 Mio. € (2021: 0 Mio. €) zu verzeichnen.

BMW Group Überblick Zahlungsströme

in Mio. €	2022	2021	Veränderung
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit *	23.523	15.914	7.609
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit *	- 4.772	- 6.400	1.628
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	- 17.984	- 6.735	- 11.249
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte	94	- 307	401
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	861	2.472	- 1.611

* Vorjahreswert angepasst

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

Free Cashflow für das Segment Automobile

in Mio. €	2022	2021	Veränderung
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	14.782	12.583	2.199
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	- 3.179	- 6.208	3.029
Bereinigung um Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	- 532	- 21	- 511
Free Cashflow Segment Automobile	11.071	6.354	4.717

Der Free Cashflow im Segment Automobile beinhaltet seit dem 11. Februar 2022 die operativen Kapitalflüsse der vollkonsolidierten Gesellschaft BMW Brilliance und lag zum 31. Dezember 2022 bei einem Rekordhoch von 11.071 Mio. €. Wesentlicher Grund für den Anstieg im Vorjahresvergleich war der Cashflow aus der Investitionstätigkeit. Dieser beinhaltete gestiegene Ausgaben für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie einen positiven Effekt in Höhe von 5.011 Mio. € aus der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance (siehe dazu [Textziffer \[3\]](#) im Konzernanhang).

In der Veränderung des Working Capital zeigte sich der Abbau der Vorräte positiv, gegenläufig wirkte die Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Ein geringerer Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, bedingt durch Produktionskürzungen aufgrund Versorgungsengpässen bei Halbleiter-Komponenten, die eingeschränkte Verfügbarkeit von Kabelbäumen sowie die pandemiebedingten Lockdowns, wirkte im Vorjahresvergleich weniger kompensierend. Weiterhin war ein Rückgang der Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen sowie ein Rückgang der Verbindlichkeiten für Bonuszahlungen an Händler zu verzeichnen. Grund dafür waren auch im vierten Quartal 2022 Händlerschließungen in China aufgrund der Corona-Pandemie. Im Vorjahresvergleich belasteten – bedingt durch das höhere Ergebnis und die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance – zudem deutlich höhere Ertragsteuerzahlungen den Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit.

Der im Vergleich zum Vorjahr niedrigere 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. €	31.12.2022	31.12.2021	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	13.109	12.009	1.100
Wertpapiere und Investmentanteile	3.031	3.767	- 736
Konzerninterne Nettofinanzforderungen	11.197	9.111	2.086
Finanzvermögen	27.337	24.887	2.450
Abzüglich externer Finanzverbindlichkeiten ¹	- 2.734	- 2.525	- 209
Nettofinanzvermögen Segment Automobile	24.603	22.362	2.241

¹ 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. €	2022	2021	Veränderung
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit ²	9.145	3.270	5.875
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit ²	- 50	63	- 113
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	- 9.042	- 2.629	- 6.413
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte	6	- 96	102
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	59	608	- 549

² Vorjahreswert angepasst

Der höhere Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit ist im Wesentlichen in einem Rückgang der vermieteten Erzeugnisse begründet. Weiterhin wirkte ein Abbau von Forderungen aus Finanzdienstleistungen, vornehmlich der Kundenfinanzierung, positiv. Dies wurde teilweise durch den Anstieg in der Händlerfinanzierung kompensiert. Die Veränderung im Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit war auf den im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Mittelabfluss an konzerninternen Refinanzierungen sowie die Rückzahlung von Finanzverbindlichkeiten 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 übergeordnete 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 ausgeschlossen. Dieses konservative Finanzierungsprofil unterstützt zusätzlich das Rating des Unternehmens. Für nähere Informationen wird auf den Abschnitt Liquiditätsrisiken im Kapitel [↗ Risiken und Chancen](#) 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. Ferner wurden Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung sowie Rechte und Pflichten aus Leasingverträgen im Rahmen der Asset-Backed-Securities-Finanzierung (ABS) verbrieft. Bankspezifische Finanzierungsinstrumente, wie zum Beispiel Kundeneinlagen der konzerneigenen Banken in Deutschland und in den USA, ergänzten die Refinanzierung. Darüber hinaus wurden Darlehen international tätiger Banken in Anspruch genommen.

Im Berichtszeitraum emittierte die BMW Group Anleihen in Höhe von rund 4,4 Mrd. €. Hierbei refinanzierte sich die BMW Group mittels 144A-Transaktionen im Gesamtvolumen von 2,0 Mrd. US-Dollar am amerikanischen Kapitalmarkt und mittels sogenannter Panda-Anleihen in Höhe von 4,0 Mrd. chinesischen Renminbi am chinesischen Kapitalmarkt. Eine Euro-Benchmarkanleihe in Höhe von 2,0 Mrd. € rundete die Aktivitäten an den internationalen Kapitalmärkten ab. Im Jahr 2022 wurden ABS-Transaktionen mit einem Gesamtfinanzierungsvolumen von umgerechnet 11,1 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 2022:

Programme	Programm- rahmen	Ausnutzung*
in Mrd. €		
Euro Medium Term Notes	50,0	24,3
Commercial Paper	13,0	1,7

* bewertet zum Wechselkurs vom 31.12.2022

Die BMW Group hat im Jahr 2022 durchgängig solide Liquiditätsvorsorgen getroffen, um jederzeit flexibel und unabhängig handeln zu können. Zum 31. Dezember 2022 betrug die Liquiditätsvorsorge 20,3 Mrd. € und lag damit auf dem Niveau des Vorjahres von 20,2 Mrd. €.

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 der [↗ Textziffer \[37\]](#) zu finden.

VERMÖGENSLAGE KONZERN

BMW Group verkürzte Konzernbilanz zum 31. Dezember

in Mio. €	2022	2021	Veränderung in %	Währungs- bereinigte Veränderung ¹ in %	Anteil an der Bilanzsumme in % 2022
AKTIVA					
Immaterielle Vermögenswerte	21.776	12.980	67,8	67,5	8,8
Sachanlagen	32.126	22.390	43,5	42,1	13,0
Vermietete Erzeugnisse	42.820	44.700	- 4,2	- 6,0	17,3
At Equity bewertete Beteiligungen	420	5.112	- 91,8	- 91,8	0,2
Sonstige Finanzanlagen	1.351	1.241	8,9	5,3	0,5
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	85.708	87.417	- 2,0	- 2,0	34,7
Finanzforderungen	8.237	7.515	9,6	9,1	3,3
Latente und laufende Ertragsteuern	2.854	3.731	- 23,5	- 24,6	1,2
Sonstige Vermögenswerte	10.632	10.243	3,8	2,9	4,3
Vorräte	20.005	15.928	25,6	24,7	8,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.127	2.261	82,5	82,8	1,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.870	16.009	5,4	5,1	6,8
Bilanzsumme	246.926	229.527	7,6	6,9	100,0
PASSIVA					
Eigenkapital	91.288	75.132	21,5	21,6	37,0
Rückstellungen für Pensionen	339	1.247	- 72,8	- 72,7	0,1
Sonstige Rückstellungen	15.761	13.954	12,9	11,6	6,4
Latente und laufende Ertragsteuern	3.989	2.379	67,7	67,5	1,6
Finanzverbindlichkeiten	94.196	103.463	- 9,0	- 9,9	38,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.120	10.932	29,2	28,5	5,7
Sonstige Verbindlichkeiten	27.233	22.420	21,5	20,3	11,0
Bilanzsumme	246.926	229.527	7,6	6,9	100,0

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

² siehe zur Vollkonsolidierung von BMW Brilliance [Textziffer \[3\]](#) im Konzernanhang

Die Konzernbilanzsumme liegt währungsbereinigt sowie unter Berücksichtigung der Währungseinflüsse unter anderem aus dem US-Dollar und dem chinesischen Renminbi solide über dem Vorjahr.¹ Wesentlicher Einflussfaktor für den Anstieg der Bilanzsumme war die Erstkonsolidierung von BMW Brilliance am 11. Februar 2022.²

Die immateriellen Vermögenswerte sind gegenüber dem 31. Dezember 2021 währungsbereinigt deutlich gestiegen. Wesentlicher Einflussfaktor für den Anstieg war der Zugang der rückerworbenen Rechte und Händlerbeziehungen im Rahmen der erstmaligen Vollkonsolidierung von BMW Brilliance.

Das Sachanlagevermögen lag währungsbereinigt 42,1% über dem Niveau des Vorjahres. Hintergrund sind auch hier die Zugänge insbesondere für Grundstücke und Gebäude sowie Produktionsanlagen von BMW Brilliance. Daneben wirken höhere Investitionen für die fünfte Generation der elektrischen Antriebe sowie für neue Fahrzeugprojekte wie zum Beispiel den neuen BMW 7er oder den BMW X1. Die voranschreitende Transformation zur Elektromobilität und die damit verbundenen kurz- und mittelfristigen Auswirkungen auf das Produktportfolio erfordern eine regelmäßige Überprüfung der Nutzungsdauern der planmäßig abzuschreibenden Sachanlagen. Diese wurden im Geschäftsjahr 2022 teilweise neu eingeschätzt und entsprechend verlängert. Hieraus ergab sich ein Effekt in Höhe von 524 Mio. €.

Die vermieteten Erzeugnisse liegen währungsbereinigt moderat unter dem Vorjahr. Auch der verwaltete Vertragsbestand ist im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Hintergrund für den Rückgang sind das im Vorjahresvergleich gesunkene Neugeschäft, im Wesentlichen in den USA. Gegenläufig wirkt ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen pro Fahrzeug, getrieben durch einen verbesserten Produkt-Mix und eine verbesserte Preisrealisierung.

Die at Equity bewerteten Beteiligungen gingen währungsbereinigt im Vergleich zum Vorjahr deutlich zurück. Hintergrund ist der bereits beschriebene Abgang der at Equity bewerteten Beteiligung an BMW Brilliance durch die Vollkonsolidierung im Februar 2022.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind gegenüber dem 31. Dezember 2021 aufgrund des Rückgangs aus der Kundenfinanzierung, im Wesentlichen in China, auch währungsbereinigt gesunken. Hintergrund für den Rückgang in China sind der starke Wettbewerb sowie der Rückgang des Absatzvolumens im Geschäftsjahr. Gegenläufig wirkt ein Anstieg der Händlerfinanzierung insbesondere in den USA und Deutschland.

Der verwaltete Vertragsbestand mit Endkunden und Händlern ist gegenüber dem Konzernabschluss 2021 um 5,7% auf 3.705.225 Verträge gesunken.

Der Anstieg des Vorratsvermögens liegt neben dem Bestandszugang von BMW Brilliance in einem höheren Bestand an Roh-Hilfs- und Betriebsstoffen begründet.

Der Anstieg der Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ist hauptsächlich mit der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance verbunden.

Das Konzerneigenkapital erhöhte sich auf 91.288 Mio. €. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem Konzernjahresüberschuss in Höhe von 18.582 Mio. €. Zudem erhöhend wirkte die erstmalige Erfassung der Anteile anderer Gesellschafter an BMW Brilliance.

Das Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG stieg auf 87.125 Mio. €. Hier ergab sich der Anstieg im Wesentlichen aus dem Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG in Höhe von 17.941 Mio. €.

Die Dividendenausschüttung in Höhe von 3.827 Mio. € reduzierte das Konzerneigenkapital und gleichermaßen den Eigenkapitalanteil der Aktionäre der BMW AG.

Die Pensionsverpflichtungen sanken deutlich auf 339 Mio. €. Hintergrund sind im Wesentlichen versicherungsmathematische Gewinne aufgrund des gestiegenen Diskontierungssatzes.

Die Finanzverbindlichkeiten sind im Vergleich zum Vorjahr bedingt durch die Rückzahlung von Anleihen gesunken. Hintergrund ist der gesunkene Bedarf aufgrund des rückläufigen Finanzdienstleistungsgeschäfts.

BMW Group Eigenkapitalquote

in %	31.12.2022	31.12.2021	Veränderung in %-Punkten
Konzern	37,0	32,7	4,3
Segment Automobile	45,7	41,5	4,2
Segment Finanzdienstleistungen	11,9	11,3	0,6

WERTSCHÖPFUNGSRECHNUNG

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 2022 ist aufgrund des im Vorjahresvergleich verbesserten Ergebnisses deutlich gestiegen.

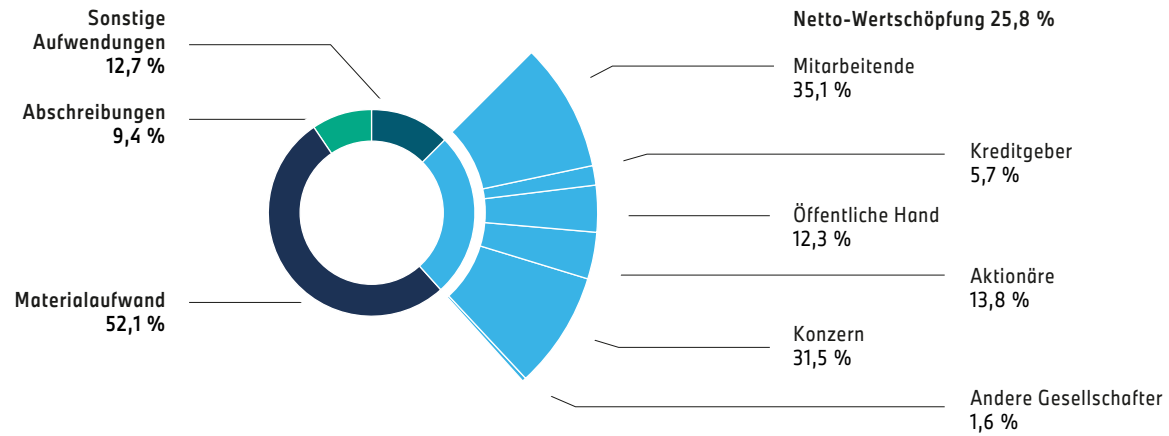
BMW Group Wertschöpfungsrechnung

	2022 in Mio. €	2022 in %	2021 in Mio. €	2021 in %	Veränderung in %
ENTSTEHUNGSRECHNUNG					
Umsatzerlöse	142.610	92,7	111.239	96,0	28,2
Finanzerträge	9.783	6,4	2.904	2,5	-
Sonstige Erträge	1.377	0,9	1.702	1,5	- 19,1
Unternehmensleistung	153.770	100,0	115.845	100,0	32,7
Materialaufwand*	80.181	52,1	60.173	51,9	33,3
Sonstige Aufwendungen	19.479	12,7	13.599	11,8	43,2
Vorleistungen	99.660	64,8	73.772	63,7	35,1
Brutto-Wertschöpfung	54.110	35,2	42.073	36,3	28,6
Abschreibungen auf das gesamte Anlagevermögen	14.456	9,4	11.758	10,1	22,9
Netto-Wertschöpfung	39.654	25,8	30.315	26,2	30,8
VERTEILUNGSRECHNUNG					
Mitarbeitende	13.932	35,1	12.286	40,5	13,4
Kreditgeber	2.274	5,7	1.808	6,0	25,8
Öffentliche Hand	4.866	12,3	3.758	12,4	29,5
Aktionäre	5.481	13,8	3.827	12,6	43,2
Konzern	12.460	31,5	8.555	28,2	45,6
Andere Gesellschafter	641	1,6	81	0,3	691,4
Netto-Wertschöpfung	39.654	100,0	30.315	100,0	30,8

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

BMW Group Wertschöpfung 2022

in %



GESCHÄFTSVERLAUF UND SEGMENTE

VERTRIEBSZAHLEN FÜR AUSLIEFERUNGEN¹

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.

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

SEGMENT AUTOMOBILE

Starke Marktpräsenz trotz herausfordernden Umfelds

Die BMW Group verzeichnete im Berichtsjahr 2022 aufgrund ihrer starken Marktpräsenz einen insgesamt positiven Geschäftsverlauf. Das attraktive Produktangebot und die solide Kundennachfrage spiegeln sich im hohen Niveau beim Auftragsbestand wider. Die anhaltenden Belastungen aus der angespannten Versorgungssituation bei Halbleiter-Komponenten führten im Berichtszeitraum jedoch dazu, dass die Nachfrage nach Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce nicht in vollem Umfang bedient werden konnte. Hinzu kamen die Auswirkungen der Corona-Pandemie insbesondere aus den lokalen Lockdowns in China. Trotz der globalen Herausforderungen lieferte die BMW Group im Jahr 2022 insgesamt 2.399.632² Fahrzeuge an Kundinnen und Kunden aus. Die Auslieferungen lagen damit wie erwartet leicht unter dem Vorjahr (2021: 2.521.514² Fahrzeuge/–4,8 %).

Die Marke BMW lieferte dabei 2.100.689² Automobile im Berichtsjahr aus (2021: 2.213.790² Automobile/– 5,1 %). MINI setzte insgesamt 292.922 Fahrzeuge ab (2021: 302.138 Einheiten/– 3,1 %). Die Luxusmarke Rolls-Royce erzielte im Jahr 2022 einen neuen Bestwert und übergab 6.021 Automobile in Kundenhand (2021: 5.586 Automobile/+7,8 %).

Absatz vollelektrischer Fahrzeuge mehr als verdoppelt

Die konsequente Elektrifizierung des Angebots mit attraktiven Modellen ist für die BMW Group ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Zusammen mit der hohen Nachfrage nach vollelektrischen Automobilen der Marken BMW und MINI war im Berichtsjahr 2022 ein dynamisches Absatzwachstum zu verzeichnen. So lieferte die BMW Group insgesamt 215.752³ vollelektrische Fahrzeuge an Kundinnen und Kunden aus und konnte die Zahl der Auslieferungen damit mehr als verdoppeln (2021: 103.854³ Fahrzeuge/+107,7 %). Großen Anteil daran hatten vor allem die Innovationsträger BMW iX⁴ und BMW i4⁴, die sich einer ausgesprochen positiven Resonanz erfreuen. Zudem trafen der BMW iX3⁴ und der MINI Cooper SE⁴ auf eine unverändert hohe Nachfrage in den

Märkten. Die rein elektrisch angetriebene Oberklasselimousine BMW i7⁴ und der vollelektrische BMW iX1⁴ erweiterten mit der Markteinführung zum Ende des Jahres 2022 das kontinuierlich wachsende Produktangebot. Der Gesamtabsatz an BEV- und PHEV-Fahrzeugmodellen lag 2022 bei 433.792³ Einheiten (2021: 328.314³ Einheiten/+ 32,1 %). Der Anteil elektrifizierter Automobile an den gesamten Auslieferungen der BMW Group im Berichtsjahr 2022 stieg zum Ende des Geschäftsjahres auf 18,1 % (2021: 13,0 %/+ 39,2 %). Der gestiegene Anteil führte gleichzeitig zu weiteren Fortschritten bei der Reduzierung der CO₂-Flottenemissionen [↗ CO₂-Emissionen](#).

BMW Group – Auslieferungen elektrifizierte Modelle

in Einheiten	2022	2021	Veränderung in %
BEV	215.752	103.854	107,7
BMW	172.008	69.003	149,3
MINI	43.744	34.851	25,5
PHEV	218.040	224.460	–2,9
BMW	200.945	206.069	–2,5
MINI	17.095	18.391	–7,0
Gesamt³	433.792	328.314	32,1

¹ Definition des Begriffs Auslieferungen siehe [↗ Glossar](#)

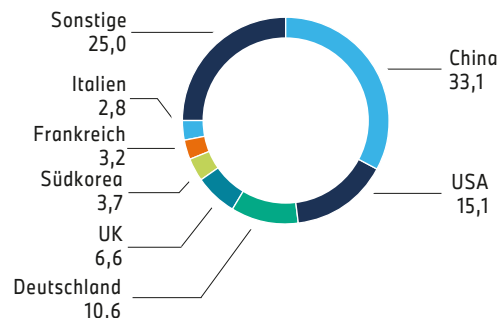
² einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (1. Januar bis 10. Februar 2022: 96.133 Automobile, 2021: 651.236 Automobile)

³ einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd.

⁴ [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

BMW Group – Größte Automobilmärkte 2022

in % vom Absatz



Absatzsituation in den Märkten

Vor dem Hintergrund der angespannten Versorgungssituation bei Fahrzeug-Komponenten und pandemiebedingter Lockdowns in China entwickelten sich die Auslieferungen in den großen Weltregionen insgesamt rückläufig. In Europa lag der Automobilabsatz zum Ende des Berichtsjahres mit 878.515 Einheiten moderat unter dem Vorjahr (2021: 949.124 Einheiten/–7,4%). In Deutschland hingegen war nur ein leichter Rückgang auf 254.292 Einheiten zu verzeichnen (2021: 266.818 Einheiten/–4,7%). Ein ähnliches Bild zeigte sich im UK mit 157.329 ausgelieferten Automobilen (2021: 164.344 Automobile/–4,3%).

In Amerika war bei der Absatzentwicklung ein leichter Rückgang auf insgesamt 441.471 Einheiten zu beobachten (2021: 451.747 Einheiten/–2,3%). Auch in den USA gaben die Auslieferungen mit 363.541 Automobilen nur leicht nach (2021: 368.032 Automobile/–1,2%).

BMW Group – Auslieferungen Automobile nach Regionen und Märkten

in Tsd. Einheiten	2022	2021	2020	2019	2018
Europa	878,5	949,1	913,6	1.081,6	1.097,4
davon Deutschland	254,3	266,8	285,0	330,5	310,6
davon UK	157,3	164,3	163,2	233,8	236,8
Amerika	441,5	451,7	379,7	472,9	457,1
davon USA	363,5	368,0	307,9	375,7	355,4
Asien ¹	1.031,0	1.067,9	986,5	930,8	871,8
davon China ¹	793,5	847,9	778,4	724,7	635,8
Sonstige Märkte	48,6	52,8	45,4	52,2	59,9
Gesamt¹	2.399,6	2.521,5	2.325,2	2.537,5	2.486,1

Die Auswirkungen der Corona-Maßnahmen mit strikten Lockdowns in China dämpften die Absatzentwicklung in Asien spürbar. Im Berichtszeitraum verzeichneten die Auslieferungen dort mit 1.030.987¹ Einheiten einen Rückgang im Vergleich zum hohen Niveau des Vorjahres (2021: 1.067.914¹ Einheiten/–3,5%). In China waren die Absatzzahlen vor dem Hintergrund der dortigen Pandemie-Maßnahmen mit 793.520¹ Einheiten etwas stärker im Minus (2021: 847.935² Einheiten/–6,4%).

BMW hält Spitzenposition im Premiumsegment

Die Kernmarke BMW lieferte im Berichtszeitraum 2022 insgesamt 2.100.689¹ Automobile aus (2021: 2.213.790¹ Automobile/–5,1%). Vor allem die vollelektrischen Fahrzeugmodelle der Marke zeigten ein dynamisches Wachstum. Im Jahr 2022 hat sich der Absatz rein elektrisch angetriebener Automobile bei BMW mit 172.008² Einheiten mehr als verdoppelt (2021: 69.003² Einheiten/+149,3%). Auch die X-Familie erfreute sich bei Kundinnen und Kunden einer anhaltend großen Beliebtheit. Sowohl die Erfolgsmodelle BMW X3 und BMW X4 als auch die oberen Klassen der X-Modelle wie beispielsweise der neue BMW X7³ hatten einen hohen Anteil am positiven Absatzergebnis.

¹ einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (1. Januar bis 10. Februar 2022: 96.133 Automobile, 2021: 651.236 Automobile)

² einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd.

³ ⚠ Verbrauchs- und CO₂-Angaben

Auslieferungen BMW Automobile nach Modellreihen¹

in Einheiten	2022	2021	Veränderung in %	Anteil an BMW Auslieferungen 2022 in %
BMW 1er/2er	205.971	265.964	- 22,6	9,8
BMW 3er/4er	478.932	490.969	- 2,5	22,8
BMW 5er/6er	315.590	326.212	- 3,3	15,0
BMW 7er/8er	48.708	62.628	- 22,2	2,3
BMW Z4	12.029	14.778	- 18,6	0,5
BMW X1/X2	242.189	311.928	- 22,4	11,5
BMW X3/X4	400.898	414.671	- 3,3	19,1
BMW X5/X6	277.057	240.504	15,2	13,2
BMW X7	57.905	54.957	5,4	2,8
BMW iX	39.130	2.638	1.383,3	1,9
BMW i3/i8	22.280	28.541	- 21,9	1,1
BMW gesamt	2.100.689	2.213.790	- 5,1	100,0
davon BEV	172.008	69.003	149,3	8,2
davon PHEV	200.945	206.069	- 2,5	9,6



Produktneuheiten der Marke BMW

Im Berichtsjahr 2022 stellte die Marke BMW wichtige Produktneuheiten vor. Zu Beginn des Jahres startete die Markteinführung des neuen BMW 2er Active Tourer. Im Sommer folgten die Modellüberarbeitungen des BMW X7² sowie der BMW 3er Limousine und des BMW 3er Touring. Die Neuauflage des Roadsters BMW Z4² kam gegen Ende des Jahres 2022. Mit der neuen BMW 7er Reihe startete auch der vollelektrische BMW i7². Die rein elektrisch angetriebene Oberklasselimousine kam zum Ende des Berichtsjahres auf den Markt. Ebenfalls vollelektrisch startete der neue BMW iX1². Auch er feierte Ende des Jahres seine Markteinführung.

BMW M mit Absatzrekord im Jubiläumsjahr

BMW M blickt auf ein besonders erfolgreiches Jahr zurück. Zum 50-jährigen Bestehen wurden 2022 insgesamt 177.258 Fahrzeuge der Hochleistungs-kategorie abgesetzt und mit einem Absatzplus von 8,4 % wurde ein neuer Bestwert erzielt (2021: 163.541 Fahrzeuge). Der Start der Elektrifizierung des Modellangebots war dabei ein wesentlicher Erfolgstreiber: Volumenstärkstes BMW M Modell im Berichtsjahr 2022 war der BMW i4 M50².

Das 50-jährige Bestehen feierte BMW M mit zahlreichen Produktneuheiten. Neben dem BMW i4 M50² markierte der BMW iX M60² als erstes vollelektrisches Sports Activity Vehicle den Beginn der Elektrifizierung in der High-Performance-Klasse. Im Frühjahr 2022 folgte die Neuauflage des BMW M8 und des BMW M8 Competition und im Sommer des gleichen Jahres kam der erste BMW M3 Touring auf den Markt. Einen Ausblick auf das kommende Jahr gibt der im Herbst vorgestellte BMW XM². Der erste BMW M Plug-in-Hybrid mit Hochleistungsmotor wird im Laufe des Jahres 2023 weltweit in den Handel kommen.

¹ einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (1. Januar bis 10. Februar 2022: 96.133 Automobile, 2021: 651.236 Automobile)

² ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben

Auslieferungen MINI Automobile nach Modellen

in Einheiten	2022	2021	Veränderung in %	Anteil an MINI Auslieferungen 2022 in %
MINI Hatch (3- und 5-Türer)	163.929	164.270	- 0,2	56,0
MINI Cabrio	24.423	25.120	- 2,8	8,3
MINI Clubman	27.870	30.385	- 8,3	9,5
MINI Countryman	76.700	82.363	- 6,9	26,2
MINI gesamt	292.922	302.138	- 3,1	100,0

MINI: elektrifizierter Fahrspaß

MINI lieferte im Berichtsjahr 2022 insgesamt 292.922 Automobile an Kundinnen und Kunden aus (2021: 302.138 Automobile/- 3,1%). Dabei war der vollelektrische MINI Cooper SE* mit 43.744 abgesetzten Einheiten und einem deutlichen Absatzplus von 25,5% das beliebteste Fahrzeugmodell der MINI Familie im Berichtszeitraum (2021: 34.851 Fahrzeuge). Zusammen mit dem MINI Countryman Plug-in-Hybrid* erzielte er im Jahr 2022 einen Anteil an den gesamten Auslieferungen der Marke von 20,8%. Damit ist unter den Auslieferungen der Marke im Jahr 2022 rund jeder fünfte MINI elektrifiziert. Einen Ausblick auf die Zukunft der Elektrifizierung im Premiumkompaktsegment zeigte MINI mit dem im Jahr 2022 vorgestellten Konzeptfahrzeug MINI Concept Aceman.

Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr neue Editionsmodelle des MINI 3-Türer, des MINI 5-Türer und des MINI Cabrio vorgestellt. Das Cabrio feiert mit einer Anfang 2023 verfügbaren Sonderedition sein 30-jähriges Bestehen.

Rolls-Royce erzielt Bestwert

Die Luxusmarke Rolls-Royce blickt auf ein sehr erfolgreiches Jahr zurück. Im Berichtsjahr 2022 übergab Rolls-Royce insgesamt 6.021 Automobile der Luxusklasse in Kundenhand (2021: 5.586 Automobile/+7,8%). Damit lag der Absatz erstmals über der 6.000er-Marke. Am weltweiten Absatzerfolg hatten vor allem der Rolls-Royce Cullinan* sowie der Rolls-Royce Ghost* einen großen Anteil. Ebenso erfolgreich zeigte sich das Bespoke-Angebot, bei dem Kundinnen und Kunden ihren Rolls-Royce nach individuellen Sonderwünschen anfertigen lassen können.



Auslieferungen Rolls-Royce Automobile nach Modellen

in Einheiten	2022	2021	Veränderung in %
Phantom	418	427	- 2,1
Ghost	2.015	1.909	5,6
Wraith/Dawn	328	828	- 60,4
Cullinan	3.260	2.422	34,6
Rolls-Royce gesamt	6.021	5.586	7,8

Mit der Vorstellung des Rolls-Royce Spectre* setzte die Marke im Jahr 2022 einen wichtigen Meilenstein zur Elektrifizierung des Produktangebots. Das erste vollelektrische Luxuscoupé wird gegen Ende des Jahres 2023 verfügbar sein.



* ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben

Ertragslage Segment Automobile

Im Segment Automobile lagen die Umsatzerlöse mit 123.602 Mio. € (2021: 95.476 Mio. € / +29,5 %, währungsbereinigt: +24,1 %) deutlich über denen des Vorjahres. Hintergrund ist die bereits beschriebene Vollkonsolidierung von BMW Brilliance (siehe dazu [Textziffer \[3\]](#) im Konzernanhang). Wie bereits in der Ertragslage zum Konzernergebnis beschrieben, lag der Automobilabsatz produktionsbedingt unter dem Vorjahr. Der wiederum gestiegene Absatz umsatzstarker Modelle, die verbesserte Preisrealisierung sowie die anhaltende positive Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte, die sich in einer Verbesserung der Restwertentwicklung widerspiegelte, konnten den Absatzzrückgang kompensieren. Weiterhin wirkte ein höheres Geschäft mit Ersatzteilen und Zubehör umsatzsteigernd. Zudem erhöhen positive Umrechnungseffekte die Umsatzerlöse.

Die Umsatzkosten des Segments betrugen 104.324 Mio. € und lagen somit deutlich über denen des Vorjahres (2021: 78.637 Mio. € / +32,7 %). Analog zu den Umsatzerlösen wirkte auch hier die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance. Dabei erhöhten auch die Effekte im Zusammenhang mit der Erstkonsolidierung von BMW Brilliance, wie die Abschreibungen aus der Kaufpreisallokation von rund 1,8 Mrd. € sowie die eliminierten Zwischengewinne von rund 1,3 Mrd. €, die Umsatzkosten. Im Geschäftsjahr belasteten auch signifikant steigende Kosten für Material und Logistik die Umsatzkosten des Segments. Diese resultierten vor allem aus der beschränkten Verfügbarkeit von Halbleitern und Störungen der Lieferketten sowie aus höheren Rohstoff- und Energiepreisen. Ein höherer Anteil an elektrifizierten Fahrzeugen sowie höhere Gewährleistungsaufwendungen im Zusammenhang mit dem Abgasrückführungskühler, mit der Erstkonsolidierung sowie aufgrund der gestiegenen Inflation wirkten ebenfalls kostenerhöhend.

Im Vorjahr beeinflussten die Umstellungseffekte aus der Modernisierung des Altersvorsorgemodells in Deutschland die Umsatz- sowie die Vertriebs- und Verwaltungskosten des Segments in

Höhe von 542 Mio. € positiv. Die Umsatzkosten werden aus den bereits beschriebenen Effekten aus der Verlängerung der Nutzungsdauern in Höhe von 524 Mio. € entlastet.

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

In Summe lag das Ergebnis vor Finanzergebnis im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 10.635 Mio. € solide über dem Wert des Vorjahreszeitraums (2021: 9.870 Mio. €).

Die EBIT-Marge des Segments lag im Berichtsjahr bei 8,6 % (2021: 10,3 %; – 1,7 Prozentpunkte). Wie in der Quartalsmitteilung zum 30. September 2022 prognostiziert, lag die EBIT-Marge im Korridor von 7,0 bis 9,0 % und damit im Rahmen der Erwartung.

Das Finanzergebnis des Segments Automobile lag mit 8.283 Mio. € deutlich über dem des Vorjahres (2021: 1.935 Mio. €.) Hauptgrund für den starken Anstieg im Berichtsjahr waren die Effekte aus der Neubewertung der bisher gehaltenen Eigenkapitalanteile an BMW Brilliance in Höhe von 7,7 Mrd. € im übrigen Finanzergebnis. Das At-Equity-Ergebnis entwickelte sich im Vergleich zum Vorjahr rückläufig (2022: – 100 Mio. €; 2021: 1.520 Mio. €). Dies ist darauf zurückzuführen, dass das At-Equity-Ergebnis von BMW Brilliance nur anteilig bis zum 10. Februar 2022 enthalten ist. Im Zinsergebnis wirkten Erträge aus der Veränderung der Zinssätze im Rahmen der Bewertung von Rückstellungen sowie Zinserträge aus Bankguthaben.

In Summe lag das Ergebnis vor Steuern im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 18.918 Mio. € deutlich über dem Wert des Vorjahreszeitraums (2021: 11.805 Mio. €).

Der Return on Capital Employed im Automobilgeschäft verzeichnete 2022 – wie prognostiziert – mit 18,1 % im Korridor von 14 bis 19 % (2021: 24 % / – 5,9 Prozentpunkte). Der Rückgang war wesentlich bedingt durch den Anstieg des eingesetzten Kapitals aufgrund des Zugangs des identifizierten Nettovermögens sowie der Bewertungseffekte aus der Kaufpreisallokation von BMW Brilliance.

BMW Group Margen Segmente

in %	2022	2021	Veränderung in %-Punkten
AUTOMOBILE			
Bruttomarge ¹	15,6	17,6	– 2,0
EBIT-Marge ²	8,6	10,3	– 1,7
MOTORRÄDER			
Bruttomarge ¹	17,3	17,8	– 0,5
EBIT-Marge ²	8,1	8,3	– 0,2

¹ Verhältnis des Bruttoergebnisses vom Umsatz zu den Umsatzerlösen des Segments

² Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse des Segments

SEGMENT MOTORRÄDER

BMW Motorrad mit Absatzplus

Auch im Motorradgeschäft waren die Auswirkungen der Versorgungsengpässe bei Halbleiter-Komponenten sowie der Corona-Pandemie spürbar. Ungeachtet dessen legten die Auslieferungen im Segment Motorräder im Jahr 2022 weiter zu und markierten mit 202.895 Einheiten einen neuen Bestwert (2021: 194.261 Einheiten/+4,4%).

Auslieferungen weltweit: Amerika mit deutlichem Plus

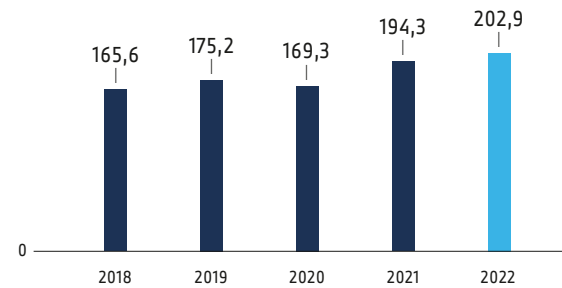
In Europa erreichten die Auslieferungen im Jahr 2022 mit 110.788 Einheiten insgesamt das Niveau des Vorjahres (2021: 111.126 Einheiten/- 0,3%). Frankreich erzielte dabei mit einem Wachstum von 6,7% auf 21.223 Motorräder ein solides Plus (2021: 19.887 Motorräder). Italien schloss das Berichtsjahr mit 15.668 Einheiten leicht unter dem Vorjahr ab (2021: 16.034 Einheiten/- 2,3%). Spanien lag mit 12.506 Einheiten auf dem Vorjahresniveau (2021: 12.616 Einheiten/- 0,9%). In Deutschland führte das rückläufige Marktumfeld zu einem moderaten Rückgang auf 24.129 Motorräder (2021: 25.972 Motorräder/- 7,1%).

In Amerika zogen im Berichtsjahr 2022 die Auslieferungen auf 45.775 Fahrzeuge deutlich an (2021: 40.010 Fahrzeuge/+14,4%). Zweistellige Wachstumsraten zeigten sich dabei in den USA (2022: 17.690 Einheiten; 2021: 16.030 Einheiten/+10,4%) und Brasilien (2022: 13.051 Einheiten; 2021: 11.150 Einheiten/+17,0%).

In China war das Wachstum trotz der Auswirkungen der strikten Corona-Maßnahmen auf 15.404 Einheiten solide (2021: 14.309 Einheiten/+7,7%).

Auslieferungen von BMW Motorrädern

in Tsd. Einheiten



Markteinführungen im Berichtsjahr

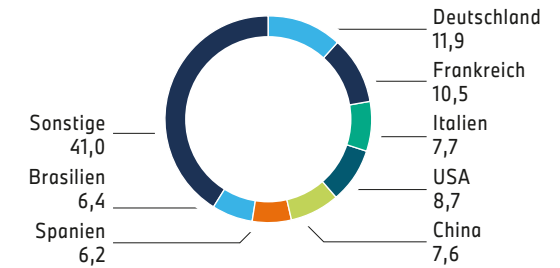
Das Jahr 2022 stand bei BMW Motorrad im Zeichen der Elektrifizierung. Im März wurde mit der Markteinführung des Elektro-Scooters BMW CE 04 (Segment Urban Mobility) ein neues Kapitel in der urbanen Zweiradmobilität aufgeschlagen. Zusammen mit dem bereits vorgestellten Konzeptfahrzeug BMW CE 02 wird so ein Einblick in die Elektrifizierungsoffensive von BMW Motorrad gegeben. Ebenfalls im März erschienen darüber hinaus die Modellüberarbeitungen der 6-Zylinder-Luxustourer K 1600 GT, K 1600 GTL und K 1600 B (Segment Tour).

Neuvorstellungen bei BMW Motorrad

Im Berichtsjahr 2022 stellte BMW Motorrad ein neues Modell und vier Modellüberarbeitungen vor. Mit der S 1000 RR (September) und der M 1000 RR (Oktober) wurden zwei Modellüberarbeitungen aus dem Segment Sport mit Markteinführung im Jahr 2023 angekündigt. Mit Vorstellung der BMW M 1000 R im Oktober folgte darüber hinaus ein weiteres M-Modell von BMW Motorrad in Form eines hochdynamischen Roadsters.

BMW Group – Größte Motorradmärkte 2022

in % vom Absatz



Die vorgestellten überarbeiteten Boxermodelle BMW R 1250 R (Oktober) und BMW R 1250 RS (November) werden in den Segmenten Roadster und Sport für weitere positive Impulse sorgen.

Im Jahr 2023 feiert BMW Motorrad sein 100-jähriges Bestehen. Bereits im Dezember 2022 wurden als Vorschau auf das Jubiläumsjahr Sondermodelle der BMW R nine T und der R 18 der Öffentlichkeit vorgestellt.



Ertragslage Segment Motorräder

Die EBIT-Marge des Segments Motorräder (Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse) lag im Berichtszeitraum bei 8,1% (2021: 8,3 %/– 0,2 Prozentpunkte) und damit innerhalb des prognostizierten Korridors von 8 bis 10 %.

Das Ergebnis vor Steuern lag im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 269 Mio. € deutlich über dem des Vergleichszeitraums (2021: 228 Mio. €/+ 18,0 %). Wesentliche Einflussfaktoren sind das im Vorjahresvergleich gestiegene Absatzvolumen sowie positive Preis- und Produkt-Mix-Effekte. Gestiegene Kosten für Material und Logistik belasteten im Berichtsjahr auch das Segment Motorräder.

Der Return on Capital Employed im Segment Motorräder lag im Berichtsjahr bei 24,9 % und damit oberhalb des erwarteten Korridors von 19 bis 24 %. (2021: 21,9 %/+ 3,0 Prozentpunkte). Grund hierfür war im Wesentlichen der Anstieg des EBIT im Vergleich zum Vorjahr.

SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Ergebnis im Finanzdienstleistungsgeschäft deutlich unter Vorjahr

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Finanzdienstleistungen lag zum Ende des Berichtsjahres bei 3.205 Mio. € (2021: 3.753 Mio. €/- 14,6 %) und somit deutlich unter dem Vorjahr, das jedoch von einer außergewöhnlich positiven Risikosituation geprägt war. Geopolitische Unsicherheiten sowie schwächere makroökonomische Aussichten führten im Berichtsjahr zu einer erhöhten Vorsorge für Kreditrisiken. Steigende Teuerungsraten und der allgemeine Anstieg des Zinsniveaus verschlechterten außerdem die Rahmenbedingungen für Verbraucher. Trotz dieser Einflussfaktoren lagen die Kreditverluste weiterhin auf einem historisch niedrigen Niveau. Anhaltend hohe Vermarktungserlöse bei Leasingrückläufern wirkten sich ergebnisverbessernd aus.

Das bilanzielle Geschäftsvolumen lag mit 135.689 Mio. € leicht unter dem Vorjahresniveau (2021: 139.530 Mio. €/- 2,8 %).

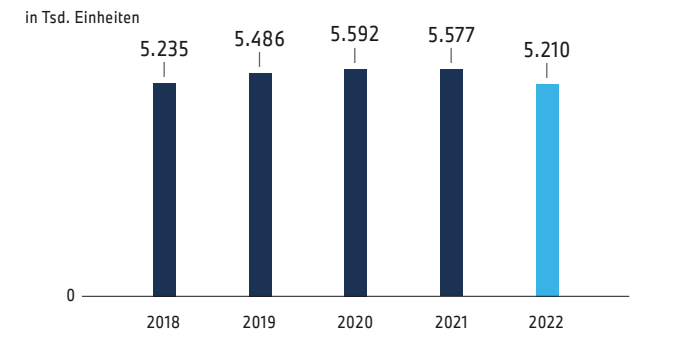
Ertragslage Segment Finanzdienstleistungen

Die Eigenkapitalrendite des Segments Finanzdienstleistungen bewegte sich somit im Geschäftsjahr 2022 mit 17,9 % leicht unter dem Niveau des Vorjahres (2021: 22,6 %/– 4,7 Prozentpunkte). Der Rückgang war wesentlich bedingt durch das gesunkene Ergebnis vor Steuern. Der Return on Equity im Jahr 2022 lag somit im Rahmen der angepassten Prognose von 17 bis 20 %. Im BMW Group Bericht 2021 wurde ursprünglich für 2022 ein Return on Equity im Korridor von 14 bis 17 % erwartet.

Neugeschäft mit Endkunden rückläufig

Das Finanzierungs- und Leasinggeschäft mit Endkunden entwickelte sich im Berichtszeitraum mit insgesamt 1.545.490 abgeschlossenen Neuverträgen rückläufig (2021: 1.956.514 Verträge/– 21,0 %). Die wesentlichen Gründe für den Rückgang lagen

Vertragsbestand mit Endkunden im Segment Finanzdienstleistungen



dabei im gestiegenen Zinsniveau und in damit verbundenen Preissteigerungen. Hinzu kamen ein starkes Wettbewerbsumfeld im Finanzdienstleistungssektor und die allgemein eingeschränkte Verfügbarkeit von Neufahrzeugen.

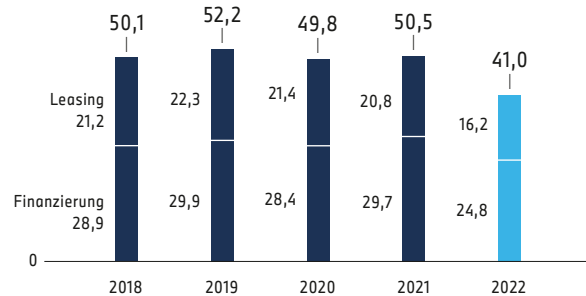
Davon beeinflusst ging das Neugeschäft im Leasing um 23,1% und in der Finanzierung um 20,0% zurück. Insgesamt lag der Leasinganteil am gesamten Neugeschäft im Berichtsjahr 2022 bei 30,9%. Das Finanzierungsgeschäft kam auf einen Anteil von 69,1%.

Von den im Berichtszeitraum abgeschlossenen Neuverträgen entfielen 321.535 Verträge (2021: 411.520 Verträge/– 21,9%) auf Abschlüsse in der Gebrauchtwagenfinanzierung und im Gebrauchtwagenleasing der Marken BMW und MINI.

Höhere Preise im Automobilgeschäft und ein verbesserter Produkt-Mix führten im Berichtszeitraum jedoch dazu, dass im Finanzdienstleistungsgeschäft ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen je Fahrzeug erzielt wurde. Die rückläufige

BMW Group Neuwagen, durch Segment Finanzdienstleistungen finanziert oder verleast¹

in %



Zahl an Neuverträgen wurde so teilweise ausgeglichen. Hinzu kamen positive Währungseffekte. Das Neugeschäftsvolumen aller Finanzierungs- und Leasingverträge mit Endkunden verzeichnete mit 55.449 Mio. € gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang um 12,6 % (2021: 63.414 Mio. €).

Der Anteil an BMW Group Neuwagen, die durch das Segment Finanzdienstleistungen verleast oder finanziert wurden, lag im Jahr 2022 bei 41,0 %³ (2021: 50,5 %/– 9,5 Prozentpunkte).

Zum 31. Dezember 2022 lag der Vertragsbestand an Finanzierungs- und Leasingverträgen mit Endkunden bei insgesamt 5.210.246 Verträgen (31. Dezember 2021: 5.577.011 Verträge/– 6,6 %). In der Region Asien/Pazifik erreichte der Vertragsbestand das Vorjahresniveau (– 0,4 %), während in der Region Europa/Mittlerer Osten/Afrika (– 3,9 %) ein leicht rückläufiger Trend sowie in der EU-Bank² ein moderater Rückgang (– 6,2 %) erkennbar war. Die Regionen Amerika (– 10,1 %) und China (– 11,1 %) verzeichneten einen deutlichen Rückgang.

Flottengeschäft auf Vorjahresniveau

Das Segment Finanzdienstleistungen bietet im Flottenmanagement unter der Markenbezeichnung Alphabet hauptsächlich gewerblichen Kunden Finanzierungs- und Leasingverträge sowie darauf abgestimmte Serviceleistungen an. Zum Ende des Berichtszeitraums wurde mit 701.470 Flottenverträgen ein Gesamtbestand auf dem Niveau des Vorjahres betreut (2021: 696.393 Verträge/+0,7 %).

Händlerfinanzierung über dem Vorjahr

Das Geschäftsvolumen in der Händlerfinanzierung lag zum 31. Dezember 2022 mit 15.209 Mio. € deutlich über dem Vorjahr (2021: 13.149 Mio. €/+15,7 %). Dies ist im Wesentlichen auf eine verbesserte Verfügbarkeit von Fahrzeugen zum Jahresende und auf ein gestiegenes Preisniveau im Automobilgeschäft zurückzuführen.

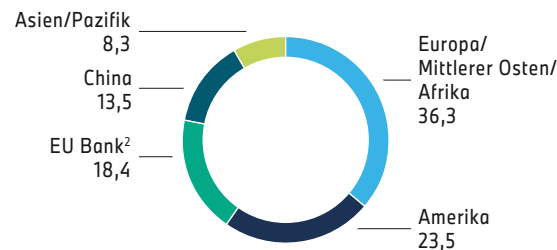
SEGMENT SONSTIGE GESELLSCHAFTEN UND KONSOLIDIERUNGEN

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Sonstige Gesellschaften lag im Geschäftsjahr bei 995 Mio. € (2021: 531 Mio. €). Wesentlicher Einflussfaktor sind die im übrigen Finanzergebnis wirkenden positiven Bewertungseffekte bei Zinssicherungsgeschäften aufgrund der signifikanten Zinssteigerungen in den USA, im UK und im Euroraum im Geschäftsjahr.

Die Konsolidierungen erhöhten sich im Ergebnis vor Steuern auf 122 Mio. € (2021: – 257 Mio. €). Im Vorjahresvergleich wirkten Eliminierungen im Zusammenhang mit Leasing- und Finanzierungsgeschäften in den Konsolidierungen positiv.

Vertragsbestand mit Endkunden im Segment Finanzdienstleistungen 2022

in % nach Region



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

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

³ Die Berechnung bezieht nur Automobilmärkte ein, in denen das Segment Finanzdienstleistungen mit einer konsolidierten Gesellschaft vertreten ist.

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. Diese entspricht dem Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB bezogen auf den Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG am Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS (2021: Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB bezogen auf den Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS; die Umstellung der Berechnungsmethodik resultierte aus dem Erwerb von Anteilen an BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang). Die bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren sind im Wesentlichen identisch und gleichlaufend mit denen der BMW Group. Diese werden ausführlich im Abschnitt [↗ 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 Abschnitt [↗ 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. Der Automobilabsatz reduzierte sich im Geschäftsjahr 2022 um 52.292 auf 2.385.299 Einheiten. Im Automobilabsatz enthalten waren 641.794 Einheiten aus der Serienteileversorgung an BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, die mit 33.201 Einheiten unter Vorjahresniveau lagen.

Zum 31. Dezember 2022 beschäftigte die BMW AG 87.183 Mitarbeiter (31. Dezember 2021: 83.308 Mitarbeiter).

Das Jahr 2022 zeichnete sich durch fortwährende globale Herausforderungen aus: Trotz eines volatilen Geschäftsumfelds, geprägt von Engpässen in der Versorgung mit Halbleiter-Komponenten, pandemiebedingten Lockdowns in China sowie dem Krieg in der Ukraine, blickt die BMW AG insgesamt auf einen positiven Geschäftsverlauf im Berichtsjahr zurück.

Die solide wirtschaftliche Basis des Unternehmens zeigt sich unter anderem an der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im Jahr 2022. Die Geschäftsentwicklung hat die angepassten Erwartungen der Unternehmensleitung erfüllt. Diese Einschätzung berücksichtigt auch Erkenntnisse nach dem Ende des Berichtszeitraums.

Ertragslage

BMW AG Gewinn- und Verlust-Rechnung

in Mio. €	2022	2021
Umsatzerlöse	98.807	88.526
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	- 81.653	- 72.283
Bruttoergebnis vom Umsatz	17.154	16.243
Vertriebskosten	- 4.058	- 3.858
Allgemeine Verwaltungskosten	- 3.624	- 3.243
Forschungs- und Entwicklungskosten	- 6.782	- 6.451
Sonstige betriebliche Erträge	2.529	2.199
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 2.889	- 1.460
Beteiligungsergebnis	8.520	2.991
Finanzergebnis	- 2.926	- 426
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 1.594	- 1.068
Ergebnis nach Steuern	6.330	4.927
Sonstige Steuern	- 19	- 17
Jahresüberschuss	6.311	4.910
Einstellung in die Gewinnrücklagen	- 830	- 1.083
Bilanzgewinn	5.481	3.827

Die Umsatzerlöse erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 10.281 Mio. €. Positive Preis- und Produkt-Mix-Effekte sowie ein gestiegenes Geschäft mit Ersatzteilen und Zubehör konnten im Wesentlichen den Absatzzrückgang überkompensieren. Zudem erhöhten Wechselkurseffekte die Umsatzerlöse. Geografisch entfiel der Anstieg der Umsatzerlöse größtenteils auf die Regionen USA sowie Übriges Europa. Auf den Umsatz von 98.807 Mio. € (2021: 88.526 Mio. €) entfiel ein konzerninterner Anteil von 77.843 Mio. € (2021: 60.373 Mio. €); dies entspricht einer Quote von 78,8 % (2021: 68,2%).

Der Anstieg der Herstellungskosten um 13,0 % auf 81.653 Mio. € resultierte weitgehend aus den gestiegenen Kosten für Material und Logistik.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz erhöhte sich um 911 Mio. € auf 17.154 Mio. €.

Insgesamt sind die Vertriebskosten solide sowie die allgemeinen Verwaltungskosten deutlich gestiegen.

Forschungs- und Entwicklungskosten entfielen hauptsächlich auf neue Fahrzeugmodelle (unter anderem die vollelektrischen Modelle BMW i7* und BMW iX1* sowie die elektrifizierten Modelle BMW 7er, BMW XM* und BMW X1), Aufwendungen für die Entwicklung von digitalen Produkten, automatisiertem Fahren und der **NEUEN KLASSE**. Korrespondierend zu den Anläufen von Fahrzeugen und Baukästen in Zusammenhang mit der Elektrifizierungsoffensive stiegen die Forschungs- und Entwicklungskosten um 5,1 % im Vergleich zum Vorjahr.

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich auf 2.529 Mio. € (2021: 2.199 Mio. €). Die Veränderung war im Wesentlichen auf Erträge aus Finanzgeschäften zurückzuführen. Die Auflösung der sonstigen Rückstellungen war rückläufig.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen deutlich auf 2.889 Mio. € (2021: 1.460 Mio. €) und enthielten wie im Vorjahr im Wesentlichen Aufwendungen aus Finanzgeschäften sowie Zuführungen zu sonstigen Rückstellungen.

Die im Beteiligungsergebnis enthaltenen Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit Konzerngesellschaften stiegen deutlich an. Dies ist im Wesentlichen auf die deutliche Erhöhung des Gewinns der BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München, zurückzuführen, die unter anderem höhere Ausschüttungen erhielt.

Das Finanzergebnis verschlechterte sich deutlich gegenüber dem Vorjahr um 2.500 Mio. €, im Wesentlichen bedingt durch Aufwendungen aus der Marktbewertung des Deckungsvermögens, das mit den Pensionsverpflichtungen verrechnet wurde.

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 6.311 Mio. € gegenüber 4.910 Mio. € im Vorjahr.

* ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben

Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Hauptversammlung über die Gewinnverwendung ergibt sich ein zur Ausschüttung verfügbarer Bilanzgewinn in Höhe von 5.481 Mio. € (2021: 3.827 Mio. €). Dieser entspricht einer auf den Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG am Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS (2021: Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB bezogen auf den Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS) ezogenen Ausschüttungsquote in Höhe von 30,6 %. Die Aus-

schüttungsquote 2021 lag mit 30,7 % nach bisheriger Definition (bzw. angepasst nach neuer Definition mit 30,9 %) im prognostizierten Korridor von 30 bis 40 %.

Die Ausschüttungsquote berücksichtigt die Anzahl der dividendenberechtigten Aktien am 31. Dezember 2022. Die Anzahl der dividendenberechtigten Aktien kann sich aufgrund des laufenden Aktienrückkaufprogramms bis zur Hauptversammlung verändern.

Finanz- und Vermögenslage

BMW AG Bilanz zum 31. Dezember

in Mio. €	2022	2021	in Mio. €	2022	2021
AKTIVA			PASSIVA		
Immaterielle Vermögensgegenstände	1.444	704	Gezeichnetes Kapital	663	662
Sachanlagen	14.004	12.740	Nennbetrag eigener Anteile	- 17	-
Finanzanlagen	12.093	5.067	Kapitalrücklage	2.426	2.342
Anlagevermögen	27.541	18.511	Gewinnrücklagen	11.665	12.096
Vorräte	7.523	7.287	Bilanzgewinn	5.481	3.827
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.161	758	Eigenkapital	20.218	18.927
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	24.510	21.019	Namens-Gewinn-Scheine	25	26
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2.281	4.071	Rückstellungen für Pensionen	2.871	422
Wertpapiere	2.904	3.077	Übrige Rückstellungen	11.686	9.995
Flüssige Mittel	6.207	8.824	Rückstellungen	14.557	10.417
Umlaufvermögen	44.586	45.036	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1	1
Rechnungsabgrenzungsposten	116	72	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.786	6.531
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	-	1.086	Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	25.703	24.462
			Übrige Verbindlichkeiten	902	462
			Verbindlichkeiten	33.392	31.456
			Rechnungsabgrenzungsposten	4.051	3.879
Bilanzsumme	72.243	64.705	Bilanzsumme	72.243	64.705

Im Geschäftsjahr wurden 4.498 Mio. € (2021: 3.304 Mio. €) in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen investiert. Dies entspricht einer Steigerung von 36,1% im Vergleich zum Vorjahr. Die Abschreibungen beliefen sich auf 2.452 Mio. € (2021: 2.846 Mio. €).

Das Finanzanlagevermögen erhöhte sich im Wesentlichen durch eine Sacheinlage in die Kapitalrücklage der BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München, in Höhe von 7.044 Mio. € auf 12.093 Mio. € (2021: 5.067 Mio. €). Die Vorräte erhöhten sich auf 7.523 Mio. € (2021: 7.287 Mio. €) vornehmlich durch einen Bestandsaufbau bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen stiegen auf 24.510 Mio. € (2021: 21.019 Mio. €). Insbesondere erhöhten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aufgrund der durch den Anteilserwerb bedingten Umgliederung der Forderungen gegenüber BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang.

Die Reduktion der übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände auf 2.281 Mio. € (2021: 4.071 Mio. €) war insbesondere auf einen Rückgang von Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, zurückzuführen, bedingt durch den Anteilserwerb an BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang.

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 flüssigen Mittel reduzierten sich um 2.617 Mio. € auf 6.207 Mio. €, im Wesentlichen durch die Mittelabflüsse aus der Finanzierungstätigkeit. Gegenläufig wirkten vor allem die Überschüsse aus betrieblicher Tätigkeit.

Das Eigenkapital erhöhte sich um 1.291 Mio. € auf 20.218 Mio. € aufgrund des im Vergleich zur ausgeschütteten Dividende des Vorjahres höheren Bilanzgewinns. Gegenläufig wirkte die Verringerung der anderen Gewinnrücklagen aufgrund des laufenden Aktienrückkaufprogramms. Die Eigenkapitalquote verzeichnete eine Veränderung von 29,3 % auf 28,0 %.

Für die Sicherung von Pensionsverpflichtungen wurden liquide Mittel zur Investition in Fondsvermögen in Höhe von 382 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. Nachdem dieses die zu sichernde Verpflichtung im Vorjahr 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 422 Mio. € auf 2.871 Mio. € an.

Die übrigen Rückstellungen erhöhten sich deutlich von 9.995 Mio. € auf 11.686 Mio. €, im Wesentlichen bedingt durch die Zuführung zu den Rückstellungen aus Gewährleistungs-, Kulanzverpflichtungen und Produktgarantien sowie zu den Rückstellungen für Haftungsrisiken.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen auf 25.703 Mio. € (2021: 24.462 Mio. €) war überwiegend auf die Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten erhöhte sich um 172 Mio. € auf 4.051 Mio. € und enthält vorwiegend Abgrenzungen für noch nicht erbrachte Teilleistungen in Zusammenhang mit Service- und Wartungsverträgen.

Risiken und Chancen

Die Geschäftsentwicklung der BMW AG hängt maßgeblich von den Risiken und Chancen der BMW Group ab, die ausführlich im Kapitel [Risiken und Chancen](#) 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 2023 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 % (2022: 30,6 %).

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](#) 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 elektronisch an die das Unternehmensregister führende Stelle zur Einstellung in das Unternehmensregister übermittelt 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 eine wichtige Maßnahme der EU im Rahmen der Umsetzung des „Europäischen Grünen Deals“ und des Aktionsplans „Finanzierung nachhaltigen Wachstums“, mit dem die Staatengemeinschaft anstrebt, bis 2050 klimaneutral zu werden. Die zentralen Ziele der EU-Taxonomie sind die Erhöhung der Transparenz sowie die Bereitstellung eines objektiven Vergleichsmaßstabs für Kapitalmarktteilnehmer, um somit gezielt Kapitalströme in ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten zu lenken.

Bei der EU-Taxonomie handelt es sich um ein Klassifizierungssystem, das Wirtschaftstätigkeiten bei Erfüllung vorgegebener technischer Bewertungskriterien als ökologisch nachhaltig einstuft.

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

- I. Klimaschutz
- II. Anpassung an den Klimawandel
- III. Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- IV. Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- V. Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- VI. Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Dieser Beitrag bemisst sich auf Basis der Erfüllung vorgegebener spezifischer Anforderungen. Durch die Ausübung der Tätigkeit darf außerdem kein weiteres Umweltziel in erheblichem Maße beeinträchtigt werden. Darüber hinaus muss das ausübende Unternehmen Mindestschutzverfahren eingerichtet haben, die unter anderem auf die Einhaltung von Menschenrechten abzielen.

Mit der in den Delegierten Rechtsakten festgelegten stufenweisen Einführung der EU-Taxonomie mussten Unternehmen wie die BMW Group bereits im Vorjahr den taxonomiefähigen Anteil ihrer Umsätze, Investitions- und Betriebsausgaben für die Umweltziele I und II erstmals ausweisen. Seit dem Berichtsjahr 2022 ist die Berichterstattung um die taxonomiekonformen Anteile für diese beiden Umweltziele zu erweitern. Die Ausweitung der Berichterstattung auf die weiteren Umweltziele III bis VI soll voraussichtlich ab dem Berichtsjahr 2024 erfolgen.

Unser ganzheitliches Verständnis von Nachhaltigkeit

Die BMW Group unterstützt das übergeordnete Ziel der EU-Taxonomie, die private Finanzierung ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten zu fördern, um Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent der Welt zu machen. Als Unternehmen, das spätestens zum Jahr 2050 „net zero“ (Netto-Null) bezüglich seiner Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette erreichen möchte, begrüßen wir grundsätzlich alle Initiativen, die dieser Zielsetzung dienen. Auf diesem Weg hat sich die BMW Group bereits 2020 ambitionierte, wissenschaftsbasierte Ziele für alle drei Scopes bis zum Jahr 2030 (Basisjahr 2019) gesetzt – validiert durch die Science Based Target initiative (SBTi) – und legt mit diesem Bericht jährlich und systematisch über deren Erreichung Rechenschaft ab. [↗ Strategie](#)

In den nächsten Jahren wird durch die deutliche Zunahme der Elektromobilität der Großteil der CO₂-Emissionen nicht mehr vorrangig in der Nutzungsphase entstehen, sondern insbesondere in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Ohne die geplanten Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen in der Lieferkette der BMW Group würden diese Emissionen bereits vor 2030 die CO₂-Emissionen der Nutzungsphase übertreffen. [↗ Strategie](#), [↗ Produktion und Lieferantennetzwerk](#), [↗ CO₂-Emissionen](#). Daher verfolgt die BMW Group bei ihren Nachhaltigkeitsbestrebungen einen ganzheitlichen Ansatz und macht sich dafür stark, die [↗ CO₂-Emissionen](#) über den gesamten Lebenszyklus zu betrachten. Die EU-Taxonomie konzentriert sich im Rahmen der für die BMW Group relevanten Wirtschaftstätigkeiten jedoch ausschließlich auf die Minderung von CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase durch emissionsarme (bis zum Jahr 2025) und emissionsfreie Antriebe. Indirekte CO₂-Emissionen, die beispielsweise bei der Erzeugung des Ladestroms oder der energieintensiven Herstellung des HochvoltSpeichers entstehen, werden im Rahmen dieser Wirtschaftstätigkeiten nicht berücksichtigt. Zudem bildet die EU-Taxonomie die Wirkung CO₂-mindernder Maßnahmen in der eigenen Produktion nur insoweit ab, als sie der Herstellung taxonomiekonformer Produkte dienen oder sofern sie explizit von einer Tätigkeitsbeschreibung umfasst sind. Eine Erhöhung der Energieeffizienz von Lackierprozessen beispielsweise reduziert CO₂-Emissionen in der eigenen Produktion auch dann, wenn ein rein verbrennungsmotorisches Fahrzeug lackiert wird. Diesbezügliche Nachhaltigkeitsbemühungen der BMW Group werden im Rahmen der ausgewählten Wirtschaftstätigkeiten des Unternehmens bei der EU-Taxonomie nicht oder nur teilweise berücksichtigt. [1\]](#)

[i] Erläuterung zum Vorgehen

Für das Berichtsjahr 2022 ist im Hinblick auf Umweltziel I „Klimaschutz“ und Umweltziel II „Anpassung an den Klimawandel“ neben der Taxonomiefähigkeit auch erstmals über die Taxonomiekonformität zu berichten. Die Taxonomiefähigkeit ist zunächst ein Indikator für das maximal erreichbare ökologische Nachhaltigkeitspotenzial von Wirtschaftstätigkeiten im Sinne der EU-Taxonomie. Die Taxonomiekonformität hingegen dient als Gradmesser in Bezug auf die fortschreitende Transformation hin zu ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten.

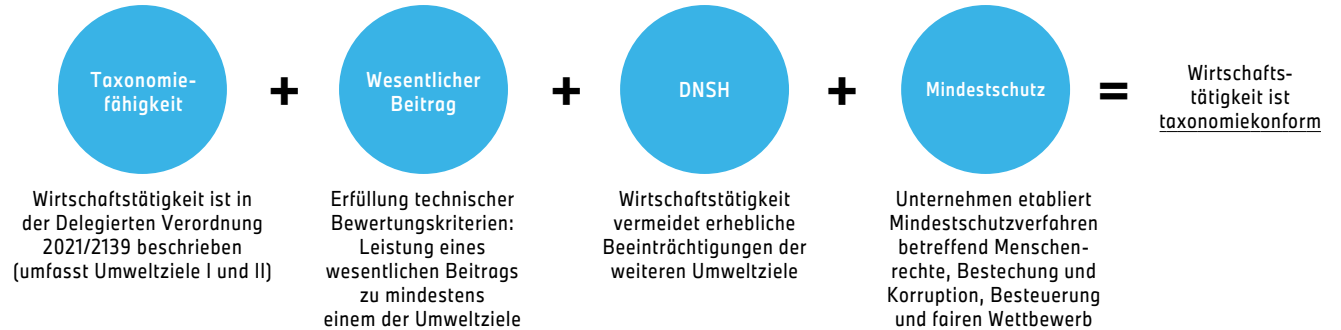
Eine Wirtschaftstätigkeit ist als taxonomiefähig anzusehen, sofern sie in den Delegierten Rechtsakten zu einem der sechs Umweltziele beschrieben ist, unabhängig davon, ob diese Wirtschaftstätigkeit die in diesen Delegierten Rechtsakten festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt. Nach einer Analyse der Geschäftsaktivitäten der BMW Group lassen diese sich am besten unter den folgenden Wirtschaftstätigkeiten¹ zusammenfassen:

- Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“, die die Herstellung von Automobilen und Motorrädern umfasst
- Wirtschaftstätigkeit 6.5 „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“, die Erwerb, Finanzierung, Leasing und Betrieb von Automobilen und Motorrädern umfasst

Gemäß den Beschreibungen der beiden Wirtschaftstätigkeiten unter Umweltziel I „Klimaschutz“ und unter Berücksichtigung der ergänzenden Klarstellung durch die EU-Kommission in Bezug auf die Taxonomiefähigkeit von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor unter Wirtschaftstätigkeit 3.3 fällt folglich ein Großteil des Geschäftsmodells der BMW Group unter den Anwendungsbereich der EU-Taxonomie.²

Lediglich der Teile- und Komponentenverkauf, zum Beispiel das Aftersales-Geschäft ohne die Erbringung von Reparaturdienstleistungen und die Lieferung von Komponenten für die Produk-

[i] Erläuterung zum Vorgehen



tion an BMW Brilliance bis einschließlich 10. Februar 2022³ beziehungsweise 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 die Bestimmung der Taxonomiekonformität der beiden oben genannten Wirtschaftstätigkeiten im Berichtsjahr sind folglich deren technische Bewertungskriterien zu überprüfen:

- 1) Wesentlicher Beitrag zur Erfüllung des Umweltziels auf Basis der spezifischen CO₂-Emissionen der zu betrachtenden Fahrzeuge („Substantial Contribution“)
- 2) Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen der weiteren Umweltziele jeweils auf Basis spezifischer Anforderungen für jede relevante Wirtschaftstätigkeit („Do No Significant Harm“ oder „DNSH“)

Zusätzlich ist sicherzustellen, dass die Wirtschaftstätigkeiten ausübende Unternehmen Mindestschutzverfahren eingerichtet hat, die insbesondere auf die Einhaltung von Menschenrechten abzielen, aber auch die Themenbereiche Bestechung und Kor-

ruption, Besteuerung sowie fairer Wettbewerb berücksichtigen („Minimum Safeguards“).

Wesentlicher Beitrag

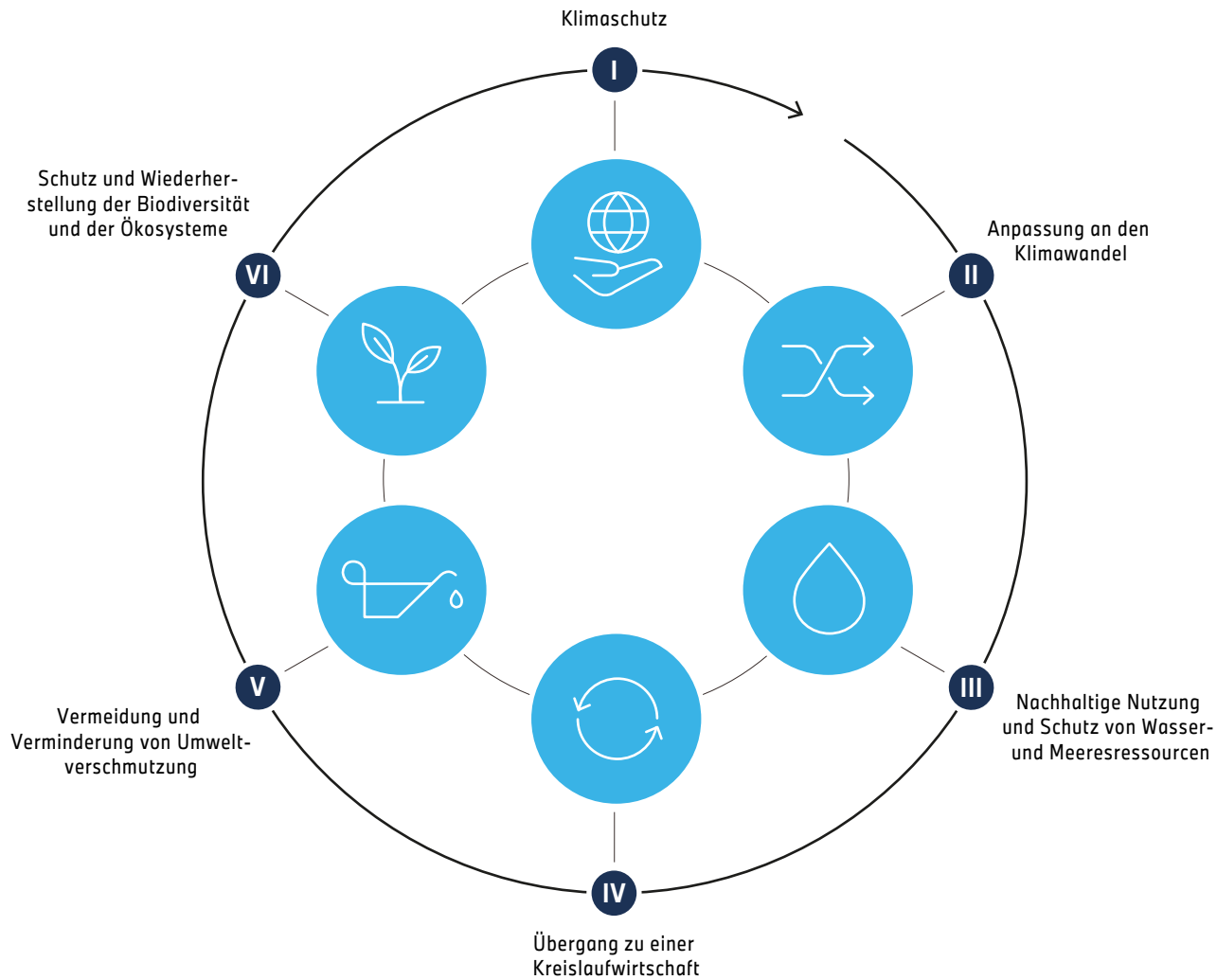
Für das Berichtsjahr hat die BMW Group ihren Beitrag zu den beiden Umweltzielen „Klimaschutz“ und „Anpassung an den Klimawandel“ überprüft. Sowohl die Wirtschaftstätigkeit 3.3 als auch 6.5 leisten durch die Herstellung beziehungsweise Finanzierung und Leasing von emissionsarmen (PHEV < 50 g CO₂/km WLTP bis 2025) und emissionsfreien (BEV und Motorräder mit 0 g CO₂/km) Fahrzeugen einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Umweltziels I „Klimaschutz“. Der Beitrag der beiden Wirtschaftstätigkeiten zum zweiten Umweltziel „Anpassung an den Klimawandel“ wurde aus Wesentlichkeitsgründen unter Umweltziel I „Klimaschutz“ subsumiert.^{1]}

¹ Die in der Delegierten Verordnung (EU) 2022/1214 vom 9. März 2022 genannten zusätzlichen Wirtschaftstätigkeiten (insb. hinsichtlich Kernenergie und fossiler gasförmiger Brennstoffe) sind nicht für die BMW Group relevant. Die entsprechenden spezifischen Berichtstabellen für diese Tätigkeiten werden daher nicht angegeben.

² Es ist anzumerken, dass der relevante Delegierte Rechtsakt die Wirtschaftstätigkeit „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ für Umweltziel I „Klimaschutz“ und Umweltziel II „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 I, da die taxonomiefähige Fahrzeugproduktion unter Umweltziel II eine Teilmenge der taxonomiefähigen Fahrzeugproduktion unter Umweltziel I ist.

³ Weitere Informationen zur Konsolidierung von BMW Brilliance finden sich im Konzernanhang [Textziffer \[3\]](#).

Umweltziele der EU-Taxonomie



Im Rahmen der Identifikation der spezifischen CO₂-Emissionen von PHEV, die nicht gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 bestimmt werden (unter anderem USA, China), wurden Annahmen auf Basis des am schlechtesten möglichen Werts für dieses Fahrzeugmodell getroffen, auch wenn diese Emissionen in der Realität gegebenenfalls unterschritten werden.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

Die Überprüfung der Einhaltung der DNSH-Kriterien zu den weiteren fünf Umweltzielen im Berichtsjahr erfolgte jeweils auf Basis der spezifischen Anforderungen für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ und 6.5 „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“.

Im Fahrzeugportfolio zur Wirtschaftstätigkeit 6.5 sind neben BMW Group Fahrzeugen auch Fahrzeuge weiterer Hersteller enthalten. Aufgrund fehlender Datenverfügbarkeit bezüglich relevanter Eigenschaften dieser Fremdfabrikate kann derzeit keine umfassende Bewertung in Bezug auf die Vermeidung wesentlicher Beeinträchtigung vorgenommen werden. Demnach werden diese Fahrzeuge aktuell als nicht taxonomiekonform berichtet.



Anpassung an den Klimawandel

Zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigung des Umweltziels II bedarf es sowohl für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 als auch für 6.5 einer umfassenden Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung. Dabei werden die physischen Klimarisiken an allen wesentlichen Produktionsstandorten der BMW Group betrachtet und es wird eine Bewertung potenzieller Schäden durch den Klimawandel vorgenommen. Dies geschieht unter Zuhilfenahme langfristiger Klimaszenarien* bis 2034 und 2050. Darüber hinaus betrachten wir potenzielle Naturgefahren bei all unseren direkten Lieferantenstandorten, um beispielsweise Versorgungsrisiken im Rahmen

* SSP1-2.6, SSP2-4.5, SSP5-8.5

der Lieferantenauswahl und -bewertung angemessen zu berücksichtigen. Basierend auf den Ergebnissen der Risikoanalyse werden mit den Standortvertretern Anpassungslösungen zur Risikomitigation abgeleitet und bei Bedarf umgesetzt. Weitere Informationen finden Sie im Kapitel [Klimabezogene Chancen und Risiken](#).

Die DNSH-Anforderungen zum Umweltziel II werden für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5 erfüllt.



Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen und Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und Ökosystemen

Zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigung der Umweltziele III und VI bedarf es für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 (jeweils nicht relevant für 6.5) einer umfassenden Risikoanalyse in Bezug auf die Erhaltung und den Schutz der entsprechenden Umweltressourcen. Die BMW Group führt diesbezüglich im Rahmen der Errichtung neuer und Erweiterung bestehender Standorte innerhalb der EU Umweltverträglichkeitsprüfungen gemäß Richtlinie 2011/92/EU durch, die auch die Umweltaspekte Wasser und Biodiversität berücksichtigen. Bei Standorten außerhalb der EU führt die BMW Group eine an die EU-Vorgaben angelehnte Umweltverträglichkeitsprüfung durch. Darüber hinaus ist an allen Produktionsstandorten der BMW Group ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001 implementiert und alle lokalen gesetzlichen Anforderungen werden eingehalten. [Ressourcenmanagement an allen Standorten](#)

Die DNSH-Anforderungen zu den Umweltzielen III und VI werden für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 erfüllt.



Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

Die Anforderungen für beide Wirtschaftstätigkeiten der BMW Group zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigung des Umweltziels IV unterscheiden sich im Hinblick auf die jeweils betroffene Wertschöpfungsstufe. In Bezug auf den Herstellungsprozess von BMW Group Fahrzeugen (Wirtschaftstätigkeit 3.3) erfüllen wir diese unter anderem durch den Einsatz von Sekundärrohstoffen in unseren Produkten, eine recyclingförderliche Produktgestaltung, ein Abfallmanagement an unseren Produktionsstandorten im Sinne der Abfallhierarchie sowie eine systematische Erfassung bedenklicher Stoffe über die gesamte Lieferkette. In Bezug auf die Nutzungsphase sowie das Recycling von BMW Group Fahrzeugen (Wirtschaftstätigkeit 6.5) haben wir entsprechende Prozesse zur Einhaltung der Recyclingvorgaben eingerichtet sowie Abfallbewirtschaftungsmaßnahmen in der Wartung als auch am Ende des Lebenszyklus etabliert. Alle diese Kriterien sind ebenfalls Bestandteile unseres umfassenden Ansatzes zur [Kreislaufwirtschaft](#).

Die DNSH-Anforderungen zum Umweltziel IV werden für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5 erfüllt.



Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

Die Anforderungen zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigung des Umweltziels V unterscheiden sich für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5 in erheblichem Maße.

In Bezug auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 hat die BMW Group entsprechende Prozesse etabliert, die die gesetzliche Einhaltung von Verboten und Grenzwerten bezüglich der Verwendung chemischer Substanzen auf Fahrzeugebene überwachen und sicherstellen sollen. Alle bei der BMW Group verwendeten Stoffe stehen im Einklang mit europäischer beziehungsweise nationaler

Gesetzgebung. Der Einsatz von weiteren, wie beispielsweise nach der CLP-Verordnung eingestuften Substanzen, die über aktuelle Verbote der gültigen Gesetzgebungen (beispielsweise REACH-Verordnung) hinausgehen, wird geprüft. Substanzen, deren Verwendung aufgrund aktueller gesellschaftlicher Erfordernisse unvermeidbar sind, werden auf ihre Substituierbarkeit unter Berücksichtigung von unter anderem wirtschaftlichen und technischen Erfordernissen untersucht.

Hingegen können für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 nicht alle Kriterien zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigung zum Umweltziel V vollumfänglich erfüllt werden. Aktuelle PHEV-Modelle unter 50 g CO₂/km WLTP der BMW Group sowie weiterer Hersteller leisten zwar einen wesentlichen Beitrag im Sinne der EU-Taxonomie. Die Herstellerangaben für Luftschadstoffemissionen im realen Fahrbetrieb (Real Driving Emissions [RDE]) können jedoch aufgrund möglicher extremer Fahrsituationen nicht auf 80 % des Grenzwertes abgesenkt werden, wie die EU-Taxonomie mit Referenz auf Tabelle 2 im Anhang der „Clean Vehicles Directive“ fordert. Somit sind alle PHEV im Fahrzeugportfolio der Wirtschaftsaktivität 6.5 als nicht taxonomiekonform zu betrachten, auch wenn sie in alltäglichen Fahrsituationen diese Werte einhalten.

Für das verbleibende BMW Group BEV-Fahrzeugportfolio im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit 6.5 sind darüber hinaus weitere Abschläge bei einzelnen Modellen aufgrund der Anforderungen an den Rollwiderstandskoeffizienten der Reifen und vor allem an das externe Abrollgeräusch der Reifen vorzunehmen. Die kalkulatorische Ermittlung der Anrechenbarkeit bei betroffenen Modellen erfolgt aufgrund eingeschränkter Datenverfügbarkeit vereinfacht auf Basis der für diese Modelle freigegebenen Reifen, gewichtet mit deren Einkaufs- beziehungsweise Bestellmengen.

Die DNSH-Anforderungen zum Umweltziel V werden für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 erfüllt. In Bezug auf die Wirtschaftstätigkeit 6.5 werden sie nicht vollständig erfüllt. [1\]](#)

Minimum Safeguards

Zusätzlich zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen in Bezug auf die weiteren Umweltziele ist sicherzustellen, dass das die Wirtschaftstätigkeiten ausübende Unternehmen sog. Mindestschutzverfahren (Minimum Safeguards) eingerichtet hat. Diese erfordern die Implementierung von Prozessen zur Einhaltung von Sorgfaltspflichten, sowohl im eigenen Unternehmen als auch in ausgelagerten Wertschöpfungsstufen. Konkret geht es dabei um die Einhaltung von Menschenrechten sowie die Themenbereiche Bestechung und Korruption, Besteuerung und fairer Wettbewerb. In ihrer [Grundsatzklärung zur Achtung der Menschenrechte und damit einhergehender Umweltstandards](#) hat sich die BMW Group unter anderem auch zur Einhaltung der folgenden in Artikel 18 der Taxonomie-Verordnung genannten Standards zum Mindestschutz verpflichtet: den Leitsätzen für multinationale Unternehmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UN Guiding Principles on Business and Human Rights) sowie den zehn Prinzipien des UN Global Compact, den wir bereits 2001 unterzeichnet haben.

[Einkauf und Lieferantennetzwerk](#),

[Compliance und Menschenrechte](#)

Die Anforderungen der Minimum Safeguards werden erfüllt.

Leistungsindikatoren der EU-Taxonomie

Für die Definition und Ermittlung der taxonomiespezifischen Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben wird auf die Ausführungen im Glossar verwiesen. [Glossar](#)

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 Betriebs-

ausgaben unter Umweltziel I „Klimaschutz“ berichtet, da die taxonomiefähigen Umsatzerlöse, Investitions- und Betriebsausgaben von Umweltziel II „Anpassung an den Klimawandel“ unter Umweltziel I „Klimaschutz“ subsumiert werden. Auf diese Weise wird eine Doppelzählung des Umsatzes, der Investitions- und Betriebsausgaben bei der Ermittlung der KPI im Zähler über mehrere Wirtschaftstätigkeiten hinweg vermieden.

Bei den Investitionsausgaben werden sämtliche taxonomiefähigen Ausgaben den beiden Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5 zugeordnet. Überwiegend wurden Werte aus den Finanzdaten jeweils direkt den Wirtschaftstätigkeiten für alle drei Leistungsindikatoren zugeordnet, beispielsweise über die Antriebstechnologie oder das Fahrzeugmodell. Für die restlichen Umfänge wurde ein Allokationsmechanismus je Wirtschaftstätigkeit und je Leistungsindikator angewendet. Bei den taxonomiefähigen und -konformen Investitionsausgaben berechnet sich der Schlüssel aus den langfristigen taxonomiekonformen Umsätzen aus dem Fahrzeug- und Motorradgeschäft für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 und aus dem taxonomiekonformen Finanzierungsvolumen für Neukunden des laufenden Geschäftsjahres für die Wirtschaftstätigkeit 6.5:

- Schlüssel Wirtschaftstätigkeit 3.3: (BEV + PHEV [<50 g]) x Umsatz des Segments Automobile (Periode 2023–2028)
- Schlüssel Wirtschaftstätigkeit 6.5: (DNSH-Anrechenbarkeitsfaktor x BEV) x Anteil des Finanzierungsvolumens neuer Kundenverträge (2022)

Bei den Investitionsausgaben basiert der Schlüssel auf der detaillierten langfristigen Unternehmensplanung für die kommenden sechs Jahre, die jährlich von Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedet wird.

Anwendung findet dieser Schlüssel auf Investitionsausgaben in das Sachanlagevermögen (inklusive Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen), in immaterielle Vermögenswerte sowie auf Investitionen in Forschung und Entwicklung für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 beziehungsweise auf Investitionsausgaben in vermietete Erzeugnisse für die Wirtschaftstätigkeit 6.5. Bei den Betriebsausgaben wird der Schlüssel auch auf die nicht aktivierten Entwicklungskosten angewendet.

Bei den weiteren Betriebsausgaben (nicht aktivierte Leasingnehmeraufwendungen, Instandhaltungs-, Sanierungs- und Reparaturkosten) der Wirtschaftstätigkeit 3.3 basiert der Schlüssel auf dem taxonomiekonformen Umsatz aus dem Fahrzeug- und Motorradgeschäft der Berichtsperiode.

Interpretation der Leistungsindikatoren für das Berichtsjahr 2022

In den nachfolgenden Übersichtstabellen werden die Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Investitions- und Betriebsausgaben aus taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten der BMW Group zusammengefasst.

— BMW Group Sicht

Die taxonomiekonformen Umsatzerlöse der BMW Group betragen 15.705 Mio. €, was einem Anteil von 11 % entspricht. Für die Investitionsausgaben liegt der taxonomiekonforme Anteil bei 21 % (5.100 Mio. €). Betriebsausgaben aus taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten belaufen sich auf 1.661 Mio. €, was fast 29 % der taxonomiefähigen Betriebsausgaben darstellt.

— Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“

Der taxonomiekonforme Anteil der Umsatzerlöse aus dem Segment Automobile und Motorrad beträgt 10,7 % (Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“) bezogen auf den Konzernumsatz. Gemessen am Umsatz mit Fremden der beiden Segmente steigt der taxonomiekonforme Anteil auf 14 %. [Segmentinformationen](#)

Zugänge in immaterielle Vermögenswerte und ins Sachanlagevermögen der BMW Group sind zu mehr als 19 % taxonomiekonform, wohingegen der Anteil sich mehr als verdoppelt (43 %) bezogen auf die Zugänge bei den Segmenten Automobile und Motorrad. Letzterer hebt den hohen Anteil taxonomiekonformer Investitionen im Segment Automobile hervor.

— Wirtschaftstätigkeit 6.5 „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“

Die taxonomiekonformen Anteile für die drei Leistungsindikatoren bewegen sich auf einem niedrigen einstelligen Niveau für das Segment Finanzdienstleistungen. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass im Finanzierungs- und Leasinggeschäft der Hochlauf der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte zeitversetzt spürbar wird im Vergleich zum Segment Automobile. Ein weiterer Grund liegt an den strengeren DNSH-Anforderungen für die Wirtschaftstätigkeit 6.5, insbesondere hinsichtlich Umweltziel V „Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung“, die zum Ausschluss aller PHEV und zu einer signifikanten Einschränkung der Anrechnung von BEV im Rahmen der EU-Taxonomie-Berichterstattung führen (im Detail siehe Abschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“). Bei der Wirtschaftstätigkeit 6.5 sind zudem Umfänge von Fremdmarken im Fahrzeugportfolio nur unter restriktiven Bedingungen berichtbar, wie zum Beispiel bei der Zuordnung von Reifenkategorien oder WLTP-Emissionswerten für die Überprüfung der Einhaltung der DNSH-Kriterien. Dadurch können keine spezifischen Abschlagswerte zugeordnet werden, weswegen die betroffenen Modelle aus dem Berichtsumfang für die Taxonomiekonformität ausgegliedert werden müssen.

Der wachsende Anteil emissionsfreier Fahrzeuge, ihre Entwicklung und Produktion sowie gegebenenfalls auch ihr Beitrag zu den noch zu definierenden weiteren Umweltzielen soll zu einem Anstieg der als taxonomiekonform geltenden Umsatz-, Investitions- und Betriebsausgabenumfänge 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. [↗ Strategie](#)

Der Beitrag der beiden untersuchten Wirtschaftstätigkeiten zum Umweltziel II ist im Beitrag unter Umweltziel I subsumiert. Unabhängig von den Taxonomie-Kriterien setzt sich die BMW Group intensiv und regelmäßig mit Risiken durch den Klimawandel sowie deren möglichen Auswirkungen auf ihre Standorte und Lieferketten auseinander.

[↗ DNSH Anpassung an den Klimawandel](#), [↗ Klimarisiken TCFD](#)

Nachdem die Übersichtstabellen aus der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 kein detailliertes Bild für das Geschäftsmodell der BMW Group je Wirtschaftstätigkeit liefern, finden sich in der folgenden Tabelle Detailinformationen zu den drei Leistungsindikatoren für beide Wirtschaftstätigkeiten. [\]\]](#)

[\]\]](#) Freiwillige Zusatzinformationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit *

	in Mio. €	in Mio. €	in %
		davon	
Umsatzerlöse 2022	Nach Tätigkeit	taxonomiekonform	Anteil
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien (3.3)	109.029	15.264	14,0
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (6.5)	33.581	441	1,3
Gesamtsumme	142.610	15.705	11,0
		davon	
Investitionsausgaben 2022	Nach Tätigkeit	taxonomiekonform	Anteil
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien (3.3)	10.659	4.596	43,1
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (6.5)	13.452	504	3,7
Gesamtsumme	24.111	5.100	21,2
		davon	
Betriebsausgaben 2022	Nach Tätigkeit	taxonomiekonform	Anteil
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien (3.3)	5.584	1.655	29,6
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (6.5)	232	6	2,5
Gesamtsumme	5.816	1.661	28,6

* taxonomiekonformer Anteil berechnet mit Nenner als Summe aus taxonomiekonformen, nicht taxonomiekonformen und taxonomiefähigen Werten der jeweiligen Wirtschaftstätigkeit

ⓘ Hintergrundinformationen für die Leistungsindikatoren bezogen auf taxonomiekonforme Tätigkeiten

in Mio. €	
Umsatzerlöse	2022
Verkauf von Produkten und damit verbundenen Erzeugnissen sowie Erlöse aus Serviceverträgen	15.264
Erlöse aus dem Finanzierungsgeschäft	441
Gesamtsumme	15.705
Investitionsausgaben	2022
Wirtschaftstätigkeit 3.3	
Sachanlagen ¹	3.554
Entwicklungskosten	1.042
Vermietete Erzeugnisse	0
Summe	4.595
Wirtschaftstätigkeit 6.5	
Sachanlagen ¹	1
Entwicklungskosten	0
Vermietete Erzeugnisse	503
Summe	504
Gesamtsumme	5.100
Betriebsausgaben	2022
Wirtschaftstätigkeit 3.3	
Nicht aktivierte Entwicklungskosten ²	1.485
Nicht aktivierte Leasingnehmeraufwendungen	14
Instandhaltungs-, Sanierungs- und Reparaturkosten	156
Summe	1.655
Wirtschaftstätigkeit 6.5	
Nicht aktivierte Entwicklungskosten ²	3
Nicht aktivierte Leasingnehmeraufwendungen	0
Instandhaltungs-, Sanierungs- und Reparaturkosten	3
Summe	6
Gesamtsumme	1.661

ⓘ In den Umsatzerlösen sind geringe Beträge taxonomiekonformer Tätigkeiten aus dem Dienstfahrzeugprogramm der BMW Group enthalten. In der Regel werden solche Dienstfahrzeuge nach einer kurzen Phase des Eigenbedarfs innerhalb von zwölf Monaten dem externen Vertrieb der BMW Group überführt. ^{1]}

¹ inklusive immaterieller Vermögenswerte und Nutzungsrechte aus Leasingnehmerverhältnissen

² inklusive Spotlight Automotive Ltd.

CapEx-Plan für Umweltziel I „Klimaschutz“

Für Investitions- und Betriebsausgaben, die zu einer Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten führen oder die Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten ermöglichen, muss ein CapEx-Plan aufgestellt werden. Er wurde vom Vorstand der BMW AG verabschiedet und umfasst eine Siebenjahresperiode (2022–2028). Der CapEx-Plan enthält die Investitions- und Betriebsausgaben für das Berichtsjahr sowie die geplanten Investitionsausgaben und Betriebsausgaben (nur nicht aktivierte Entwicklungskosten) für die Periode

2023–2028 für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5. Der gewählte Zukunftszeitraum entspricht der detaillierten langfristigen Unternehmensplanung der BMW Group und enthält verschiedene Investitionsmaßnahmen mit unterschiedlicher Umsetzungsdauer (z. B. Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, Modellüberarbeitungen, Strukturinvestitionen in Produktionsstandorte). Der CapEx-Plan weist 55.989 Mio. € für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 (davon entfallen 6.081 Mio. € auf das Geschäftsjahr 2022) und 16.520 Mio. € für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 (davon entfallen 507 Mio. € auf das Geschäftsjahr 2022) aus.]

CapEx-Plan zur Umwandlung in bzw. Ausweitung von taxonomiekonforme(n) Wirtschaftstätigkeiten

in Mio. €	Code(s)	2022	2023–2028	Gesamt
Wirtschaftstätigkeiten				
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	6.081	49.908	55.989
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	6.5	507	16.013	16.520
Gesamtsumme		6.588	65.921	72.509]

Die folgenden Tabellen geben eine Übersicht über die drei Leistungsindikatoren der EU-Taxonomie für das Berichtsjahr 2022:

Umsatzerlöse

Code(s) ¹	Absolute Umsatzerlöse in Mio. €	Umsatzerlösanteil %	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag ²							DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)							Taxonomiekonformer Umsatzerlösanteil Jahr N ³ %	Taxonomiekonformer Umsatzerlösanteil Jahr N-1 %	Ermöglichte Tätigkeit E	Übergangstätigkeit T
			Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Mindestschutz					
Wirtschaftstätigkeiten																				
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																				
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																				
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	15.264	10,7	100,0	0	n/a	n/a	n/a	n/a		J	J	J	J	J	J	10,7	n/a	E	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	6.5	441	0,3	100,0	0	n/a	n/a	n/a	n/a		J	J	J	J	J	J	0,3	n/a		
Umsatzerlöse ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform)		15.705	11,0	100,0	0	n/a	n/a	n/a	n/a		J	J	J	J	J	J	11,0	n/a		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonform)																				
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	81.945	57,5																	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	6.5	32.603	22,9																	
Umsatzerlöse taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonform)		114.548	80,3															n/a		
Gesamt A.1 + A.2		130.253	91,3														11,0			
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																				
Umsatzerlöse nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		12.356	8,7																	
Gesamt (A+B)		142.610	100,0																	

¹ mit Bezug auf ANNEX I der Delegierten Verordnung der EU-Kommission vom 4. Juni 2021 (EU 2021/2139)

² Umweltziele III-VI nicht anwendungspflichtig für das Geschäftsjahr 2022

³ Taxonomiekonformer Anteil des Umsatzes je Wirtschaftstätigkeit beläuft sich auf 14,0 % für 3.3 und 1,3 % für 6.5 ³ Freiwillige Zusatzinformationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit.

Investitionsausgaben

	Code(s) ¹	Investitionsausgaben		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag ²							DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“) ³						Taxonomiekonforme Investitionsausgaben Jahr N-1	Ermöglichende Tätigkeit	Übergangstätigkeit	
		Absolute Investitionsausgaben	Anteil Investitionsausgaben	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Mindestschutz				Taxonomiekonforme Investitionsausgaben Jahr N ³
Wirtschaftstätigkeiten		in Mio. €	%	%	%	%	%	%	%	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																				
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																				
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	4.595	19,1	100,0	0	n/a	n/a	n/a	n/a		J	J	J	J	J	J	19,1	n/a	E	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	6.5	504	2,1	100,0	0	n/a	n/a	n/a	n/a		J	J	J	J	J	J	2,1	n/a		
Investitionsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform)		5.100	21,2	100,0	0	n/a	n/a	n/a	n/a		J	J	J	J	J	J	21,2	n/a		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																				
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	6.032	25,0																	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	6.5	12.948	53,7																	
Investitionsausgaben taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)		18.980	78,7															n/a		
Gesamt A.1 + A.2		24.080	99,9														21,2			
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																				
Investitionsausgaben nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		31	0,1																	
Gesamt (A+B)		24.111	100,0																	

¹ mit Bezug auf ANNEX I der Delegierten Verordnung der EU-Kommission vom 4. Juni 2021 (EU 2021/2139)² Umweltziele III-VI nicht anwendungspflichtig für das Geschäftsjahr 2022³ Taxonomiekonformer Anteil der Investitionsausgaben je Wirtschaftstätigkeit beläuft sich auf 43,1% für 3.3 und 3,7% für 6.5 ↗ Freiwillige Zusatzinformationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit.

Betriebsausgaben

	Code(s) ¹	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag ²								DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“) ³									
		Absolute Betriebsausgaben in Mio. €	Anteil Betriebsausgaben %	Klimaschutz %	Anpassung an den Klimawandel %	Wasser- und Meeresressourcen %	Kreislaufwirtschaft %	Umweltverschmutzung %	Biologische Vielfalt und Ökosysteme %	Klimaschutz J/N	Anpassung an den Klimawandel J/N	Wasser- und Meeresressourcen J/N	Kreislaufwirtschaft J/N	Umweltverschmutzung J/N	Biologische Vielfalt und Ökosysteme J/N	Mindestschutz J/N	Taxonomiekonforme Betriebsausgaben Jahr N ³ %	Taxonomiekonforme Betriebsausgaben Jahr N-1 %	Ermöglichende Tätigkeit E
Wirtschaftstätigkeiten																			
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	1.655	28,5	100,0	0	n/a	n/a	n/a	n/a		J	J	J	J	J	J	28,5	n/a	E
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	6.5	6	0,1	100,0	0	n/a	n/a	n/a	n/a		J	J	J	J	J	J	0,1	n/a	
Betriebsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform)		1.661	28,6	100,0	0	n/a	n/a	n/a	n/a		J	J	J	J	J	J	28,6	n/a	
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	3.929	67,6																
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	6.5	226	3,9																
Betriebsausgaben taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomie- konforme Tätigkeiten)		4.155	71,4															n/a	
Gesamt A.1 + A.2		5.816	100,0														28,6		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
Betriebsausgaben nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		0	0																
Gesamt (A+B)		5.816	100,0																

¹ mit Bezug auf ANNEX I der Delegierten Verordnung der EU-Kommission vom 4. Juni 2021 (EU 2021/2139)

² Umweltziele III-VI nicht anwendungspflichtig für das Geschäftsjahr 2022

³ Taxonomiekonformer Anteil der Betriebsausgaben je Wirtschaftstätigkeit beläuft sich auf 29,6 % für 3.3 und 2,5 % für 6.5 ↗ Freiwillige Zusatzinformationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit.

PRODUKTE

90 Innovation, Digitalisierung und Kundenorientierung

95 Produktqualität und -sicherheit

97 CO₂-Emissionen

100 Elektromobilität

PRODUKTE

INNOVATION, DIGITALISIERUNG UND KUNDENORIENTIERUNG

Innovationen der BMW Group zeichnen sich durch konsequente Kundenorientierung und den Einsatz digitaler Lösungen aus. Auch im Berichtsjahr führten Innovationen dazu, dass Prozesse optimiert, Produkte verbessert und neue Technologien eingeführt wurden, die den Kundinnen und Kunden den Alltag erleichtern.

Vision UI/UX: User Interaction und User Interface der Zukunft

Mit dem Visionsfahrzeug BMW i Vision Dee demonstriert die BMW Group, wie die Interaktion zwischen Mensch und Automobil aussehen kann. „Dee“ ist eine sportlich-elegante Mittelklasselimousine und symbolisiert den Kern der Marke BMW in einer neuen, reduzierten Formensprache. Als jüngster Beleg für unsere digitale Kompetenz steht „Dee“ für Digital Emotional Experience. Dabei ist das Fahrzeug ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zur NEUEN KLASSE und schafft eine Verbindung zwischen der Realität und virtueller Welt. Mit der NEUEN KLASSE vollziehen wir ab 2025 einen technologischen Weitsprung und schaffen innovative Antriebs- und Digital-Baukästen für alle relevanten Fahrzeugklassen des BMW Modellportfolios. Elektrifizierung, Digitalisierung und Zirkularität sind die zentralen Elemente des Wandels in der Automobilindustrie, der mit dieser neuen Fahrzeuggeneration maßgeblich vorangetrieben wird. Das

große Potenzial der Kreislaufwirtschaft hat die BMW Group bereits mit dem BMW i Vision Circular dargestellt. Der BMW i Vision Dee verdeutlicht nun den Einfluss digitaler Technologie auf die Fahrfreude der Zukunft.

MINI Concept Aceman

Mit dem Concept Aceman beginnt eine neue Ära für MINI. Das Cross-over-Modell ist ein Ausblick auf ein völlig neues Fahrzeug, das in der künftigen Modellfamilie die Position zwischen dem MINI Cooper und dem MINI Countryman einnimmt. Das Konzeptfahrzeug spiegelt damit wider, wie MINI sich in Richtung einer vollelektrischen Zukunft neu erfindet und wofür die Marke steht: ein elektrifiziertes Gokart-Feeling, digitale Features mit Erlebnischarakter und ein starker Fokus auf einen minimalen ökologischen Fußabdruck.

„Charismatic Simplicity“ – die neue Designsprache – reduziert den Auftritt der MINI Modelle der Zukunft auf das Wesentliche. Das Exterieur des MINI Concept Aceman kennzeichnet eine prä-sente Fahrzeugfront mit einem achteckigen, geschlossenen und beleuchteten Kühlergrill-Element, einer athletischen Schulterpartie und einem kraftvollen Heck mit vertikal angeordneten Heckleuchten. Das Interieur ist stark reduziert und setzt den Fokus auf ein rundes OLED-Display, das durch drei verschiedene Modi personalisiert werden kann („Experience Modes“). Diese bieten der Fahrerin oder dem Fahrer ein Erlebnis aus Sound, Interaktion, Projektion und Licht. Wie die künftigen MINI Modelle auch ist das MINI Concept Aceman leder- und nahezu chromfrei und setzt auf nachhaltige Materialien. 1]



[[Digitalisierung als Chance für Innovation und Kundenorientierung

Digitalisierung ist ein Schlüsselement, um das Fahrzeug über den gesamten Lebenszyklus „frisch“ zu halten. Seit Einführung des Operating System 7 im Jahr 2018 ist ein Remote Software Upgrade – das heißt eine Softwareaktualisierung des Fahrzeugs aus der Entfernung – für BMW Fahrzeuge möglich. Unabhängig von Remote Software Upgrades werden immer wieder neue Funktionen und Features freigeschaltet. Seit Herbst 2022 steht in BMW Fahrzeugen mit Operating System 7 und 8 in Deutschland und Österreich beispielsweise ein Service zur bequemen Zahlungsabwicklung von Parkgebühren bereit – weitere Länder folgen. Bei Ankunft in einer Parkzone erkennt das Fahrzeug automatisch, wenn der Service verfügbar ist, und blendet die Bezahlfunktion ein.

Mit „Functions-on-Demand“ können außerdem nach Fahrzeugkauf weitere Funktionen erworben oder für einen bestimmten Zeitraum gebucht werden.

Fahrzeug als digitales Erlebnis

2021 führte die BMW Group mit dem Operating System 8 ein neues Anzeige- und Bediensystem ein. Seitdem bekommt jedes neue BMW Modell dieses flexible und skalierbare Infotainment-Betriebssystem. Aktuell präsentiert die neueste BMW 7er Reihe die volle Bandbreite des Operating System 8. Das Angebot reicht von „Augmented View“ im Information Display bis hin zum Kinoerlebnis mit dem „BMW Theatre Screen“. Mit der Funktion „My Modes“ lässt sich im Fahrzeug ein ganzheitliches Nutzererlebnis schaffen, indem sich Fahrzeugeigenschaften sowie Anzeigen und Innenraum-Ambiente je nach gewähltem „My Mode“ ändern. Der My Mode „Digital Art“ bringt erstmals digitale Kunst auf das BMW Curved Display.

Ein Vorteil des BMW Operating System 8 ist die Skalierbarkeit über alle Fahrzeugklassen. Seit Start wurde das System über die Kompakt-, Mittel- und Luxusklasse ausgerollt und konsequent entlang der Kundennachfrage weiterentwickelt. Im Mittelpunkt stehen neue Entertainment-Angebote wie die Integration von AirConsole sowie die Ausweitung um Apps von Drittanbietern über den Faurecia Aptoide App-Store.

Auch außerhalb des Fahrzeugs ermöglicht die Digitalisierung Neuerungen, Vereinfachungen und Fortschritte. Mit der My BMW App und der MINI App, die inzwischen von über 9 Mio. Kunden weltweit auf dem Smartphone genutzt werden, gibt es zum Beispiel die Möglichkeit, Reiserouten zu planen, Informationen zum Fahrzeugzustand abzufragen oder den Ladevorgang zu steuern.

Softwarekompetenz bei der BMW Group

Die BMW Group ist bereits vor 20 Jahren mit der Gründung der BMW Car IT in die eigene Softwareentwicklung gestartet. Seitdem hat das Unternehmen den Ausbau der Entwicklerteams in einem globalen Netzwerk vorangetrieben. Angefangen mit dem Standort in Ulm wurde die Softwarekompetenz durch die Joint]]



BMW Theatre Screen

Der BMW Theatre Screen ist weit mehr als ein Bildschirm im Fond des neuen BMW 7er: Er setzt Maßstäbe im Bereich des In-Car-Entertainments und schafft für Fondinsassen ein Unterhaltungserlebnis wie im Kino. Das 31,3 Zoll große Display bietet dank 5G-Konnektivität des Fahrzeugs und vorinstalliertem Amazon Fire TV Streaming von beliebten Apps während der Fahrt (abhängig von landesspezifischem Fire TV-Angebot; in China Huawei und Iqiyi).



Remote Software Upgrades*

Die im Laufe der letzten 15 Jahre sukzessive weiterentwickelte Softwarearchitektur ermöglicht es BMW, in wenigen Minuten Software auf allen Steuergeräten des Bordnetzes zu installieren. Über 30 BMW Modelle weltweit sind heute auf diese Weise upgradefähig. Das letzte Remote Software Upgrade 2022 war bereits für 3,8 Mio. Fahrzeuge zugänglich. Die kostenlosen Upgrades beinhalten Verbesserungen und Feature-Erweiterungen in den Bereichen Infotainment, Fahren, Antrieb, Fahrerassistenz, Komfort und Sicherheit.

* Die Verfügbarkeit und die Inhalte von Remote Software Upgrades sind abhängig von Land, Modell, Ausstattung und verbauter Softwareversion.

┌ Ventures Critical TechWorks in Portugal und BA TechWorks in China gestärkt. In Summe beschäftigt die BMW Group mehr als 8.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der IT- und Softwareentwicklung.

Angebot an innovativen Mobilitätsdienstleistungen

Gemeinsam mit der Mercedes-Benz Group bietet die BMW Group über das im Jahr 2019 gegründete Joint Venture YOUR NOW Mobilitätsdienstleistungen an. Die Angebote eröffnen Kundinnen und Kunden den Zugang zu Verkehrsmitteln jenseits des eigenen Pkws.

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 Städten bedarfsgerecht und schnell ans Ziel. Neben Taxis und privaten Fahrservices sind auch E-Roller, E-Scooter und Carsharing-Fahrzeuge via FREE NOW-App buchbar. Zudem fördert FREE NOW konsequent die Elektrifizierung der genutzten Flotte. Bis 2025 soll der Anteil an elektrischen Fahrten auf 50 % steigen, ab 2030 sollen Nutzerinnen und Nutzer vollständig elektrisch unterwegs sein. Im Berichtsjahr hat die YOUR NOW Holding den Carsharing-Anbieter SHARE NOW an Stellantis veräußert. Carsharing-Dienstleistungen von unterschiedlichen Anbietern werden weiterhin über FREE NOW angeboten.

Erweitert wurde das Mobilitätsangebot der BMW Group seit Juli 2022 um die BMW Add-On Mobility App in Kooperation mit SIXT. Die App ermöglicht Kundinnen und Kunden von BMW und MINI unter anderem den priorisierten Zugang zu Mietfahrzeugen in Deutschland, Belgien und Luxemburg. Weiterhin bietet die BMW Group ihren Geschäftskunden und Flottenbetreibern individualisierte Mobilitätslösungen mit Fokus auf flexible und schlüssellose Fahrzeugnutzung. Grundlage dafür ist eine digitale sowie datengetriebene Fahrzeugverwaltung, die der Prozess-effizienz dient und das Kundenerlebnis verbessert.

Zum Dienstleistungsangebot der BMW Group gehören außerdem umfassende Ladelösungen für zu Hause, den Arbeitsplatz und unterwegs.

➤ Ladeinfrastruktur ausbauen und schnelleres Laden ermöglichen

Digitale Vernetzung und Automatisierung

Automatisierte Funktionen und digital vernetzte Fahrzeuge können Emissionen reduzieren, Unfallrisiken senken und Staus verringern. Daher treibt die BMW Group das Thema konsequent voran – mit klarem Fokus auf Komfort und Sicherheit.

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 die vielfältigen Anforderungen an automatisierte Fahrsysteme von Beginn an zu berücksichtigen, verfügt die BMW Group zudem über ein weltweit einzigartiges Fahrsimulationszentrum in München. Dieses ermöglicht, Fahrerassistenzsysteme und automatisierte Fahrfunktionen realitätsgetreu zu erproben.

Ergebnis unserer Entwicklungsarbeit ist unter anderem der neuste Technologiebaukasten, der im BMW iX¹ sowie im neuen BMW 7er integriert ist und sukzessive im gesamten Fahrzeugportfolio ausgerollt wird. Der Baukasten zeichnet sich unter anderem durch seine Rechenleistung, seine leistungsfähige Sensorik, eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Software über Data Driven Development und den Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI) aus. Dies ist die Grundlage für unsere kommenden automatisierten Funktionen, darunter eine hoch automatisierte Level-3-Funktion für den neuen BMW 7er.

Bei der Entwicklung der nächsten Generation von Softwarelösungen für das automatisierte Fahren kooperiert die BMW Group seit 2022 mit Qualcomm Technologies und Arriver. Gemeinsam wollen wir Technologien entwickeln, die von Lösungen nach dem

New Car Assessment Programme (NCAP) über fortschrittliche Level-2-Fahrerassistenzsysteme bis hin zu Level-3-Funktionen des hoch automatisierten Fahrens reichen. Seit 2021 beteiligt sich die BMW Group zudem am Münchner Forschungsprojekt TEMPUS², das Fragen zur technischen Machbarkeit erprobt.

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 und haben uns frühzeitig an dessen Erarbeitung beteiligt. Aus den Arbeiten ist ein ISO Technical Report entstanden, der im Jahr 2023 als ISO Technical Specification veröffentlicht werden soll. Darin sind einheitliche technische Standards für sicheres automatisiertes Fahren festgelegt.

Zukunftsfeld Antriebstechnologien

Bei der Entwicklung von Antriebstechnologien orientiert sich die BMW Group an den Bedürfnissen 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.

Neue Generation von Batteriezellen

Leistungsstarke, innovative und nachhaltig produzierte Batteriezellen sind der zentrale Erfolgsfaktor für die individuelle Elektromobilität. Mit den Modellen der NEUEN KLASSE startet die BMW Group ab 2025 in eine neue Ära der E-Mobilität und setzt erstmals neu entwickelte, runde Batteriezellen ein, die optimal auf die neue Architektur abgestimmt sind.

Mit der sechsten Generation unserer Lithium-Ionen-Zellen steht ein enormer Technologiesprung im Vergleich zur Vorgängergeneration bevor: Die Energiedichte wird um mehr als 20 % erhöht, ¹

¹ ➤ Verbrauchs- und CO₂-Angaben

² Testfeld München – Pilotversuch Urbaner automatisierter Straßenverkehr

Die Ladegeschwindigkeit um bis zu 30 % gesteigert und die Reichweite um rund 30 % verbessert. Die CO₂-Emissionen in der Zellproduktion werden dabei um bis zu 60 % verringert.

Für die Produktion der neuen BMW Batteriezellen hat die BMW Group Aufträge in Höhe eines zweistelligen Milliarden-Eurobetrags vergeben. Dank des umfassenden Inhouse-Know-hows aus dem eigenen Kompetenzzentrum Batterie zelle ist es dem Team aus Entwicklung, Produktion und Einkauf gelungen, die Kosten für den Hochvoltspeicher durch die neue Batterie zelle und das neue Integrationskonzept der von der BMW Group entwickelten Speichertechnologie deutlich zu verringern. Nach heutigen Marktprämissen können die Kosten im Vergleich zur aktuellen, fünften Generation um bis zu 50 % gesenkt werden.

Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie

Im Berichtszeitraum starteten wir mit der Alltagserprobung des BMW iX5 Hydrogen mit Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb. Ziel ist, das Zusammenwirken zwischen dem CO₂-freien Antrieb, der Fahrwerkstechnik und den Elektroniksystemen praxisnah zu testen. Seit Ende 2022 wird eine Pilotflotte des rein elektrisch angetriebenen Modells produziert, um weitere Erfahrungen zu sammeln.

Die Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie hat das Potenzial, zu einer nachhaltigen Ergänzung batterieelektrischer Antriebe zu werden. Die Technologie spielt vor allem dann ihre Vorteile aus, wenn eine umfassende elektrische Ladeinfrastruktur nicht verfügbar ist. Auch beim Einsatz auf Langstrecken oder in größeren Fahrzeugklassen bieten sich Einsatzmöglichkeiten. Abhängig von Marktanforderungen und -entwicklungen beabsichtigt die BMW Group das Modell in der zweiten Hälfte dieser Dekade als Serienfahrzeug anzubieten.

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. Die seit

dem Jahr 2013 bestehende Zusammenarbeit zielt darauf ab, die Alltagstauglichkeit der Technologie 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. So entwickeln wir unsere Innovationskraft weiter. Das globale Netzwerk der BMW Group Technology Offices leistet ebenfalls einen essenziellen Beitrag zur Innovationsführerschaft.

Sie sind weltweit und strategisch mit einem Fokus auf die großen Technologie- und Innovationshotspots positioniert. In Pilotprojekten wird das Potenzial neuer Technologien ausgelotet und in die zentralen Bereiche transferiert. Von der Produktion über Smart City Solutions bis hin zur Mobilität der Zukunft setzen sich die Technology Offices mit Innovationen für alle Geschäftsbereiche auseinander. **1]**

[

Metaverse

Die virtuellen Welten des Metaverse sind für die BMW Group ein Katalysator der Digitalisierung, da der Einsatz von X-Reality (VR/AR/MR) Technologien und Web 3.0 in allen Bereichen der Wertschöpfungskette Vorteile generiert. Unsere holistischen Aktivitäten umfassen die drei Säulen:

1. Corporate Metaverse (Virtualisierung interner Prozesse: virtuelle Arbeitsplattform zur Kollaboration und Interaktion, Training und Recruiting)
2. Commercial Metaverse (im „Digital Brand“-Kontext werden für Marken und Kunden neue Potenziale der Interaktion möglich)
3. In-Car Metaverse (für den Kunden bieten sich im Fahrzeug neue Optionen für Informationsmanagement, Produktivitätssteigerung, Kommunikation und umfassendes Entertainment)

Mit dem Mixed-Reality-Ansatz, der im Berichtsjahr vorgestellt wurde, hat ein Team von Ingenieuren der BMW M GmbH ein immersives Fahrerlebnis für den BMW M2 entwickelt. Über eine XR-Brille tauchen Fahrer in eine virtuelle Welt ein, um im Hoch-

drehzahlbereich wie in einem Rennspiel Challenges zu meistern. Integrierte Gaming-Elemente, wie beispielsweise Hindernisse zu vermeiden oder virtuelle „Coins“ zu sammeln, verstärken das immersive In-Car-Erlebnis. Alle Bewegungs- und Drehachsen des BMW M2 werden von dem System berücksichtigt. Das Fahrzeug selbst wird dabei zum Controller, in dem Fall zum schnellsten Controller der Welt.



]1

Durch die Trendforschung der Technology Offices kann die BMW Group Vorhersagen zu den technologischen Entwicklungen von morgen treffen. Die Ergebnisse werden im [Trend Radar](#) ab sofort öffentlich zur Verfügung gestellt. Wissenschaftliche Institutionen, Start-ups, aber auch potenzielle Partner können diese nutzen.]

Weltweite Innovationskultur

Der globale Austausch mit Start-ups ist für uns ein wichtiges Mittel, um Impulse zu gewinnen. Dieser 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](#) ist die Venture-Client-Einheit der BMW Group und sucht nach Innovationen, die einen wesentlichen Nutzen für Produkte, Services, Systeme und Prozesse darstellen. Ziel des Programms ist die Evaluierung und Befähigung von Start-ups als Lieferanten und Partner.

Zukunft der Mobilität gestalten

Die BMW Group engagiert sich in zahlreichen Forschungs- und Umsetzungsprojekten für neue Mobilitätskonzepte. Im Mittelpunkt stehen Pilotprojekte für mehr Lebensqualität und eine nachhaltigere Fortbewegung in Städten.



* [Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

Mit der Stadt München entwickelt die BMW Group beispielsweise unter Teilnahme der Bevölkerung sogenannte Quartiersprojekte. Hierbei geht es unter anderem darum, den Straßenraum effizient zu nutzen, neue On-Demand-Dienste zu etablieren oder das Parkraummanagement voranzutreiben. Auch im Berliner Projekt [„Neue Mobilität Berlin“](#) entwickeln wir gemeinsam Lösungen, um den sich wandelnden Mobilitätsbedürfnissen der Menschen und der Flächenknappheit in einer wachsenden Stadt zu begegnen. Im Rahmen des Projekts entstehen gemeinschaftlich genutzte Flächen, die beispielsweise Mobilitätsstationen für Car-sharing oder Mietfahrräder schaffen. Auf Basis einer langfristigen Kooperation mit der Stadt Rotterdam arbeiten wir zudem an zahlreichen Pilotprojekten; von der besseren Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel (Intermodalität) bis hin zur effizienteren Nutzung der Ladeinfrastruktur.

Elektrifizierte Fahrzeuge als Teil des Energiesystems

Die BMW Group betreibt eigene Forschungs- und Entwicklungsarbeit, um elektrifizierte Fahrzeuge in das Stromsystem zu integrieren. Damit leisten wir einen Beitrag zur Energiewende, zur Netzstabilität sowie zum CO₂-freien Betrieb elektrifizierter Fahrzeuge. Im Mittelpunkt stehen Technologien wie etwa Smart Charging, zentraler Baustein der Dienstleistung [BMW ChargeForward](#). Diese ermöglicht Kundinnen und Kunden in zahlreichen US-Bundesstaaten, ihr Ladeverhalten mit der Netzauslastung und der Nutzung erneuerbarer Energien zu synchronisieren. Ein anderes Projekt zur Sektorkopplung ist das sogenannte [Bidirektionale Lademanagement \(BDL\)](#), das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz 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. Auch im Projekt V2G (Vehicle to Grid) mit der Stadt Rotterdam forschen wir daran, Batterien in elektrifizierten Fahrzeugen als Speicher für überschüssige erneuerbare Energien zu nutzen – mit positiven Effekten für die Umwelt und Energieeffizienz sowie geringeren Kosten auf Kundenseite.]

Weltweite Kooperationen und Partnerschaften

Um Erfolg langfristig zu sichern, geht die BMW Group gezielt Kooperationen und Partnerschaften mit Unternehmen aus verschiedenen Branchen ein. Ziel ist es, Kompetenzen zu bündeln und Innovationen schnell umzusetzen. Nachfolgend sind einige der größten Kooperationen und Beteiligungen aufgeführt:

Die BMW Group, Qualcomm Technologies und Arriver Software gehen seit Anfang 2022 eine langfristige Kooperation für die Entwicklung von Lösungen für das automatisierte Fahren der nächsten Generation ein. Die Unternehmen unterzeichneten eine entsprechende Vereinbarung. Dabei geht es um Technologie, die von Lösungen nach dem New Car Assessment Programme (NCAP) über fortschrittliche Level-2-Fahrerassistenzsysteme bis hin zu Level-3-Funktionalitäten des hoch automatisierten Fahrens reichen. Die gemeinsame Entwicklung von Softwarefunktionen basiert auf dem aktuellen BMW Softwarebaukasten für automatisiertes Fahren. Im Rahmen der Kooperation werden mehr als 1.400 Spezialistinnen und Spezialisten an Standorten weltweit zusammenarbeiten. Unter anderem beteiligen sich Standorte in Deutschland, den USA, Schweden, China, Rumänien und das BMW AD Test Center Sokolov in Tschechien.

Seit dem Erwerb des Kartendienstes HERE durch die BMW Group, Mercedes-Benz Group und Audi im Jahr 2015 arbeiten die Partner an hochpräzisen digitalen Karten, die mit Echtzeit-Fahrzeugdaten verbunden werden können. Die Karten schaffen die Grundlage für die nächste Generation ortsbezogener Dienste. Sie sind außerdem die Basis für neue Assistenzsysteme. HERE ist als unabhängige Plattform für die Automobilbranche und weitere Partner zugänglich geblieben. Die Standortdaten- und Technologieplattform hat im Berichtsjahr neun direkte und indirekte Anteilseigner: Audi, Bosch, BMW Group, Continental, Intel, Mitsubishi, Mercedes-Benz Group, Nippon Telegraph and Telephone sowie Pioneer. Die BMW Group und HERE Technologies gaben im November 2022 bekannt, dass HERE HD Live Map – die hochauflösende Straßenkarte von HERE – für automatisierte Fahrfunktionen zum Einsatz kommt.

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. Die Gründungspartner BMW Group, Mercedes-Benz Group, Ford Motor Company und Porsche mit Volkswagen und Audi beteiligten sich zu gleichen Teilen. Im Jahr 2019 wurde die Hyundai Motor Group mit ihren Marken Hyundai und Kia als weiterer Gesellschafter aufgenommen. Im April 2022 erfolgte die Aufnahme von Blackrock als weiterem Investor. Dadurch kann IONITY weiter in die Verdichtung und den Ausbau des Schnellladenetzes investieren.

[↗ Ladeinfrastruktur ausbauen und schnelleres Laden ermöglichen](#)

Die BMW Group entwickelt mit Amazon Web Services (AWS) innovative Cloud-Technologien für die Fahrzeugdatenverarbeitung. Die beiden Unternehmen arbeiten auch zusammen, um kommerzielle Standard-Cloud-Lösungen für den sicheren Umgang mit Fahrzeugdaten zu entwickeln. Die Vereinbarung ist eine Fortsetzung der Partnerschaft zwischen den beiden Unternehmen im Bereich Fahrzeugdaten, die bereits 2015 begann. Wie in allen vorigen Kollaborationen mit AWS behält die BMW Group die vollständige und exklusive Kontrolle über die Daten und erfüllt die in den jeweiligen Märkten gültigen Datenschutzbestimmungen.

Seit der Einführung des ersten BMW Sprachassistenten (BMW Intelligent Personal Assistant) im Jahr 2018 ist die Sprachinteraktion zu einem immer wichtigeren Bestandteil des Anzeige-Bedienkonzepts BMW iDrive geworden. Die nächste Generation des Sprachassistenten wird auf der Amazon Alexa Technologie basieren und damit einen noch natürlicheren Dialog zwischen Fahrer und Fahrzeug ermöglichen.

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

PRODUKTQUALITÄT UND -SICHERHEIT

I Für alle Produkte und Dienstleistungen der BMW Group gilt der Anspruch, höchste Qualitäts- und Sicherheitsstandards zu erfüllen. Dafür sorgt unser umfassendes Qualitätsmanagement. Bei allen Maßnahmen steht die Sicherheit des Menschen im Mittelpunkt.

Wirksame Sicherheitssysteme

In der BMW Group hat die Sicherheit der Insassen und Verkehrsteilnehmenden bereits in der Produktentwicklung oberste Priorität. Die optimale Fahrwerksabstimmung, hochwirksame Bremssysteme und stabile Fahrgastzellen sind in diesem Zusammenhang zentrale Faktoren. Darüber hinaus verfügen die Fahrzeuge der BMW Group über hochmoderne Fahrzeugsicherheitssysteme, die das Unfall- und Verletzungsrisiko reduzieren (aktive Sicherheitssysteme wie Kollisionswarner oder Spurhalteassistenten) sowie die Folgen im Falle eines Unfalls abmildern (passive Sicherheitssysteme wie Airbags oder Gurte).

Wir arbeiten kontinuierlich daran, die Sicherheit unserer Fahrzeuge weiter zu verbessern. Der BMW iX* zum Beispiel setzt mit seinen aktiven Sicherheitssystemen seit 2021 neue Maßstäbe in diesem Bereich. Diese Sicherheitssysteme neuester Generation werden derzeit auf weitere Modelle wie den BMW 7er oder den BMW X1 übertragen. Das anhaltend hohe Sicherheitsniveau von Fahrzeugen der BMW Group wurde auch im Berichtsjahr 2022 durch das European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) extern bestätigt. Nach dem im Vorjahr ausgezeichneten BMW iX* bekamen 2022 der BMW 2er Active Tourer und der BMW X1 ebenfalls die Höchstwertung von 5 Sternen. Diese Ergebnisse untermauern auch bei der Fahrzeugsicherheit den Premiumanspruch der BMW Group. [↗ GRI-Index: 416-1](#)

Qualitätsmanagement

Produktsicherheit ist ein wesentlicher Teil des umfangreichen Qualitätsmanagements der BMW Group, um zu gewährleisten, dass unsere Produkte hochwertig, sicher und gesetzeskonform sind. Von der Entwicklung bis hin zur Produktion unterliegen unsere Produkte daher strengen Prüfungen. Unser Qualitätsmanagement reicht jedoch weiter. Hinweisen von Kundinnen und Kunden über mögliche Abweichungen von Qualitätsstandards gehen wir konsequent nach. Falls aufgrund marktspezifischer Vorgaben erforderlich, informiert die BMW Group umgehend die zuständigen Behörden. Dies gilt vor allem bei sicherheits- und konformitätsrelevanten Aspekten.

Liegt ein Sicherheitsrisiko oder ein konformitätsrelevanter Mangel vor, setzt die BMW Group in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden alle Maßnahmen zur Behebung des Mangels um. Im Berichtsjahr 2022 gab es sicherheits- und konformitätsrelevante technische Aktionen, die rund 3,4 Mio. Fahrzeuge betrafen. Alle Aktionen waren freiwillig und wurden in enger Abstimmung mit den Behörden durchgeführt. Die BMW Group arbeitet präventiv. Um ähnlich gelagerte technische Aktionen künftig zu vermeiden, hat die BMW Group eine umfassende Programmatik entwickelt, die ab 2023 zum Einsatz kommt.

Schadstoffmanagement

Die BMW Group hat den Anspruch, über alle Wertschöpfungsstufen die gesetzlichen Vorgaben zum Einsatz von und zum Umgang mit Schadstoffen zu erfüllen, und macht dazu auch entsprechende Vorgaben für die Lieferkette. Bereits bei der Fahrzeugkonzeption wird die Verwendung problematischer Stoffe möglichst ausgeschlossen. Dabei orientieren wir uns an der [↗ Global Automotive Declarable Substance List \(GADSL\)](#). Gleichzeitig arbeiten wir daran, die Emissionsbelastung im Fahrzeuginnenraum auf ein Minimum zu reduzieren. Alle Fahrzeuge der Marken **I**

* [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

BMW, MINI und Rolls-Royce sind serienmäßig mit Innenraumluftfiltern ausgestattet, die Schadstoffe und Partikel wie Staub oder Pollen aus der Außenluft zurückhalten. Seit 2020 setzt die BMW Group Innenraumfilter mit Nanofaser-Filtertechnologie ein, die neben Ultrafeinstaub auch bestimmte mikrobielle Partikel und Allergene vom Fahrzeuginneren fernhalten.

Kunden sensibilisieren und befähigen

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 gedruckter oder digitaler Form (online oder per App) zur Verfügung. Ergänzt werden diese Angaben durch Hinweise und Hintergrundinformationen zu Services, Zubehör und Bauteilen am Fahrzeug.

Mit der [BMW M Driving Experience](#) bietet die BMW Group in 25 Ländern Fahrsicherheitstrainings mit Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und BMW Motorrad an. Neben dem Produkterlebnis erlernen Teilnehmerinnen und Teilnehmer den sicheren Umgang mit den Fahrzeugen und werden für Gefahrensituationen im Straßenverkehr sensibilisiert. Im Jahr 2022 haben weltweit mehr als 100.000 Kundinnen und Kunden an den Trainings teilgenommen.

Schutz von Kundendaten

Mit Blick auf die zunehmende Digitalisierung und erhöhte IT-Risiken sieht die BMW Group den Schutz von Daten als eine zentrale Aufgabe. Bereits im frühen Stadium der Entwicklung von Funktionen und Services werden deshalb hohe Anforderungen an den Datenschutz berücksichtigt. Personenbezogene Angaben werden im Kundenkontakt nur erhoben, verarbeitet oder genutzt, wenn dies rechtlich gestattet ist und die betroffene Person aktiv zugestimmt hat. Durch ein individuell konfigurierbares Datenschutzmenü schaffen wir Transparenz, informationelle Selbstbestimmung und damit Datensouveränität für unsere Kundinnen und Kunden.

Um den Schutz von Kundendaten trotz der Herausforderung aus der steigenden Zahl digitalisierter Angebote sicherzustellen, entwickeln wir unsere Managementsysteme stetig weiter und reagieren umgehend auf eingehende Hinweise zu Datenschutzrisiken. Im Berichtsjahr haben wir durch die Stärkung der Customer Data Governance den Schutz von Kundendaten weiter ausgebaut. Sollten Fragen zur Verarbeitung personenbezogener Daten bestehen, können sich Kundinnen und Kunden an das Customer Interaction Center oder den Datenschutzbeauftragten im jeweiligen Markt wenden.

Gleichzeitig arbeiten wir kontinuierlich daran, unser hohes Schutzniveau aufrechtzuerhalten, und prüfen alle Anwendungen zur Verarbeitung von Kundendaten regelmäßig auf die Umsetzung aktueller und angemessener IT-Sicherheitsmaßnahmen. Mit spezialisierten Teams suchen wir zudem gezielt nach Schwachstellen in Anwendungen. 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 wie der zunehmenden Vernetzung von Fahrzeugen. [GRI-Index: 3-3, 418-1](#)

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 sichere Verbindung in einem virtuellen privaten Netzwerk direkt und ausschließlich mit dem BMW ConnectedDrive Backend. Auf diese Weise minimieren wir das Risiko eines Zugriffs unbefugter Dritter auf das Fahrzeug oder auf sensible Daten. Der Zugangspunkt zum Internet wird über ein Gateway geregelt. Diesen Extended-Vehicle-Copytext-Ansatz nach ISO 20078 sehen wir als beste Lösung an, Datensicherheit und Datenschutz auf höchstem Niveau anzubieten und die gesetzlichen Cybersecurity-Anforderungen (z. B. UN R155) zu erfüllen.

Mit [CarData](#) erhalten Kundinnen und Kunden von BMW und MINI Transparenz und Souveränität über die Datenweitergabe an berechnete Dritte. Mit der Einführung des Service in Deutschland und Europa (2017) sowie in den USA (2020) setzt die BMW Group die geltenden Vorgaben der EU-Datenschutzgrundverordnung (EU-DSGVO) und des California Consumer Privacy Acts (CCPA) um. Fahrzeugdiebstählen beugt die BMW Group durch den Einsatz moderner Technologien vor. Im BMW iX* zum Beispiel erhöht die Ultrawideband-Technologie das Sicherheitsniveau zusätzlich. [1\]](#)

* [Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

CO₂-EMISSIONEN

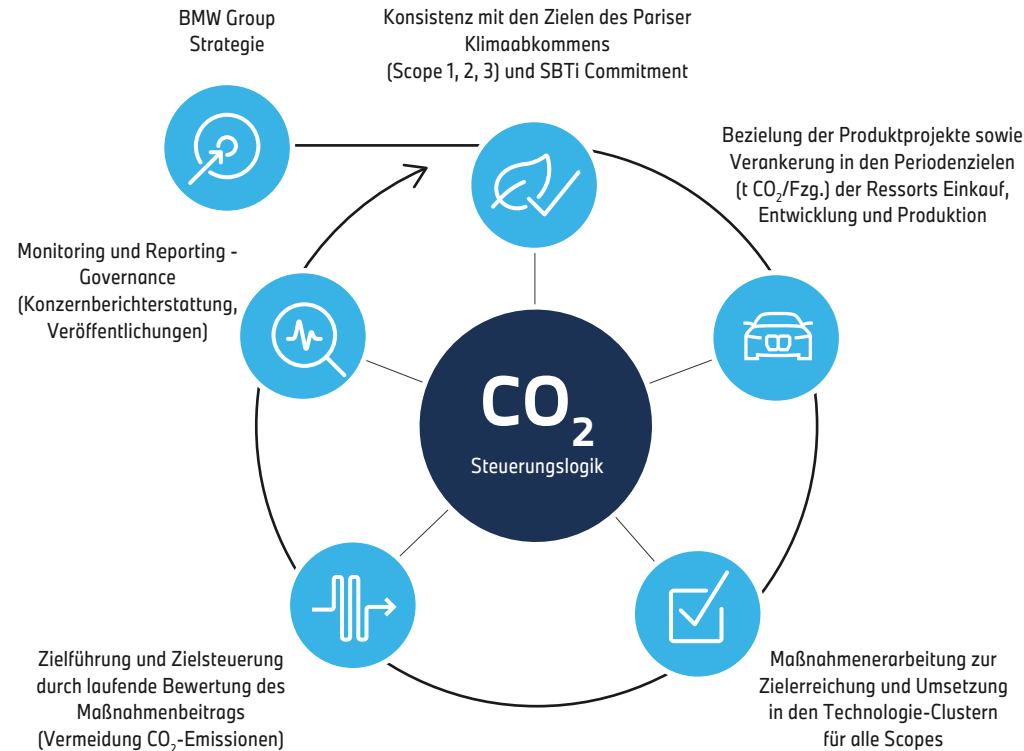
Die BMW Group hat sich den Pariser Klimaschutzzielen verpflichtet. Mit ambitionierten Schritten möchten wir unseren Beitrag zur fortschreitenden Dekarbonisierung leisten. Im Zentrum steht unsere ganzheitliche Strategie zur CO₂-Reduzierung. Bis spätestens 2050 wollen wir „Net Zero“ bezüglich unserer CO₂-Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette erreichen.

Unter ganzheitlich verstehen wir, die CO₂-Emissionen von Fahrzeugen nicht nur während der Nutzung, sondern über den gesamten Lebenszyklus zu reduzieren. Über die Fahrzeuggenerationen hinweg wollen wir auf diese Weise jeweils eine substantielle Verbesserung erreichen. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Elektrifizierung ganzer Flotten ist dies besonders wichtig: Zwar sinken dadurch die CO₂-Emissionen in der **Nutzungsphase**, gleichzeitig steigen sie jedoch insbesondere in der Lieferkette, vor allem aufgrund der CO₂-intensiven Herstellung von Bauteilen wie der Hochvoltbatterie. Daher zählt die Reduzierung von CO₂-Emissionen unter anderem zu unseren Kriterien bei der Auftragsvergabe an Partner im Lieferantennetzwerk. Auf diese Weise möchte die BMW Group insbesondere bei energieintensiven Ausgangsstoffen wie Stahl, Leichtmetallen oder Kunststoffen gleichzeitig zur sektorübergreifenden Dekarbonisierung beitragen.

CO₂-Emissionen in der Lieferkette

Die ambitionierten Ziele der BMW Group zur CO₂-Reduzierung sind Bestandteil des integrierten Konzernzielesystems. Sie stehen im Einklang mit den Pariser Klimaschutzzielen und wurden durch die Science Based Target initiative (SBTi) validiert. Sie werden in Verantwortung des Vorstands in den einzelnen Ressorts und damit konsistent im gesamten Unternehmen umgesetzt **Leistungsindikatoren und Steuerung**. Aus den übergeordneten Zielen leiten wir spezifische CO₂-Vorgaben für jedes Fahrzeugprojekt ab. Die Verantwortung dafür liegt bei definierten Fachstellen in den Ressorts Entwicklung, Einkauf und Lieferantennetzwerk sowie Produktion. Interne Steuerungs- und Berichtssysteme berücksichtigen dabei die einzelnen Wertschöpfungsstufen von

CO₂-Steuerungslogik



der Lieferkette über die Entwicklung und Produktion bis zur Nutzung der Fahrzeuge. Unter anderem durch Emissionsvorgaben auf Bauteilebene entsteht die Basis für unsere Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung. Die Zielführung und das Monitoring der Zielerreichung erfolgen auf Fahrzeugebene und werden anschließend unter anderem für die Berichterstattung auf Unternehmensebene aggregiert.

Wie die BMW Group das Thema Nachhaltigkeit übergreifend steuert, erläutern wir im Kapitel [Strategie](#). Über das Management klimabezogener Chancen und Risiken wie beispielsweise einer stärkeren CO₂-Regulierung berichten wir zudem in den Kapiteln [Prognose](#) und [Risiken und Chancen](#).

CO₂-Reduzierungsziele über die Wertschöpfungskette im Detail

Grundlage für die Reduzierung unserer CO₂-Emissionen bilden messbare, wissenschaftsbasierte Ziele, die zunächst bis ins Jahr 2030 reichen. Wir haben uns zu diesem Zweck im Jahr 2020 der SBTi angeschlossen.

Mit den Zielsetzungen bewegen wir uns auf einem Pfad, der im Einklang mit dem Pariser Klimaziel zur Begrenzung der globalen Erwärmung steht. Auf dieser Grundlage sind wir außerdem bereits 2021 als erster deutscher Automobilhersteller der [Business Ambition for 1,5°C-Initiative](#) der SBTi beigetreten. Damit ist die BMW Group zugleich Teil der internationalen [Race to Zero Campaign](#) der Vereinten Nationen. Auf diese Weise wollen wir auch andere Unternehmen dazu motivieren, ambitionierte Schritte beim Klimaschutz zu unternehmen. [1\]](#)

Folgende SBTi-validierte CO₂-Reduzierungsziele¹ haben wir uns bis 2030 gesetzt (Basisjahr jeweils 2019).

- CO₂-Reduzierung um durchschnittlich 80 % je produziertes Fahrzeug in den eigenen Werken und Standorten (Scope 1 und 2)². Diese Umsetzung erfolgt unter anderem durch Reduzierung des Energiebedarfs sowie durch die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien.³
[↗ CO₂-Emissionen an den Standorten](#)
- CO₂-Reduzierung in der Nutzungsphase⁴ des Fahrzeugs (Scope 3 downstream⁵) um durchschnittlich mehr als 50 % je gefahrenen Kilometer. Dafür treiben wir die Elektrifizierung des gesamten Produktportfolios voran und setzen neue, effizienzsteigernde Technologien ein.
[↗ Efficient Dynamics Technologien](#)
- CO₂-Reduzierung um durchschnittlich mehr als 20 %⁶ je Fahrzeug in der Lieferkette (Scope 3 upstream⁷). Damit verfügen wir auch in der Lieferkette über ein wissenschaftlich geprüftes und bestätigtes Ziel zur Reduzierung von CO₂-Emissionen. Zum Erreichen des Ziels sollen insbesondere die Nutzung regenerativer Energieträger³ als Kriterium bei der Auftragsvergabe an Lieferanten sowie eine kontinuierlich steigende Sekundärrohstoffquote beitragen.
[↗ CO₂-Emissionen in der Lieferkette](#)

In der Gesamtbetrachtung über den Lebenszyklus⁸ eines Fahrzeugs ergibt sich aus den oben genannten Einzelzielen bis 2030 eine durchschnittliche CO₂-Verringerung um mehr als 40 %. Dafür setzen wir im eigenen Betrieb sowie bei unseren Lieferanten auf Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung wie beispielsweise die Nutzung erneuerbarer Energien³. Kompensationsmaßnahmen zählen entsprechend nicht dazu. Besonders der stark wachsende [Absatz elektrifizierter Fahrzeuge](#), Effizienzverbesserungen in allen Antriebstechnologien und wirksame Maßnahmen zur [CO₂-Minderung in der Lieferkette](#) sollen dazu beitragen, die Ziele zu erreichen. Die BMW Group überprüft ihre CO₂-Ziele kontinuier-

lich und entwickelt sie weiter, um auch in Zukunft ihren hohen Ansprüchen an die Dekarbonisierung des Geschäftsmodells gerecht zu werden.

[\[](#) Die absoluten CO₂-Emissionen sind im Berichtsjahr um 4,2 % auf rund 117,4 Mio. t (2021: rund 122,5 Mio. t) gesunken. Wesentlicher Treiber war die zunehmende Elektrifizierung des Produktportfolios. Über die umfassende CO₂-Bilanz der BMW Group informieren wir im Kapitel [Weitere GRI-Informationen](#). [\]](#)

¹ Die Scope-3-Emissionen (upstream) in der Lieferkette und Transportlogistik sowie die Well-to-tank-Emissionen der Kraftstoffbereitstellung in der Nutzungsphase berücksichtigen neben CO₂ auch weitere klimawirksame Treibhausgase wie zum Beispiel Methan und sind in CO₂-Äquivalenten (CO₂e) angegeben. Bei Scope-1- und Scope-2-Emissionen sowie den weiteren Scope-3-Emissionen werden klimawirksame Gase neben CO₂ vernachlässigt. [↗ Glossar](#)

² CO₂-Emissionen nach Scope 1 und 2 beinhalten neben Produktionsemissionen auch Emissionen von Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind.

³ Eigenerzeugung, Direktbezug oder Energy Attributes Certificates (z. B. Herkunftsnachweise)

⁴ Berücksichtigt wird ein Aufschlag von 10 % im Einklang mit der SBTi, um mögliche Abweichungen zwischen den Werten nach WLTP und den Realemissionen abzudecken. Bestandteil sind auch die Vorkettenemissionen der Energieträger (fossile Kraftstoffe und Strom) gemäß dem Well-to-wheel-Ansatz. Die angenommene durchschnittliche Laufleistung beträgt 200.000 km (gemäß VDA 900-100). Definition und weitere Informationen siehe [↗ Glossar](#) (CO₂-Emissionen Neuwagenflotte weltweit inkl. Vorkettenemissionen)

⁵ Unter Scope 3 downstream gefasste Kategorien gemäß Greenhouse Gas Protocol: Kategorie 11: Nutzungsphase. [↗ Weitere Informationen](#) (CO₂-Bilanz)

⁶ Aus Gründen der Vereinfachung handelt es sich hierbei um einen gerundeten Wert. Das im Rahmen von SBTi validierte Ziel beträgt 22 %.

⁷ Unter Scope 3 upstream gefasste Kategorien gemäß Greenhouse Gas Protocol: Kategorie 1: Gekaufte Waren und Dienstleistungen; Kategorie 4: Transport und Distribution. [↗ Weitere Informationen](#) (CO₂-Bilanz)

⁸ ohne CO₂-Emissionen aus der Entsorgung



Gesetzliche CO₂-Grenzwerte in der Nutzungsphase erneut erfüllt

Die CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase sind nicht nur eine wichtige Messgröße in unserer Lebenszyklusbetrachtung, sondern auch Gegenstand zahlreicher regulatorischer Vorgaben. Die BMW Group hat den Anspruch, die gesetzlich geltenden CO₂-Grenzwerte nicht nur zu erfüllen, sondern zu unterschreiten. In der EU¹ lagen die durchschnittlichen CO₂-Flottenemissionen unter Berücksichtigung regulatorischer Vorgaben² und gemäß WLTP³ bei 105,0 g CO₂/km⁴. Damit haben wir die CO₂-Emissionen Neuwagenflotte EU⁵ gegenüber dem Vorjahr um weitere 10,9g verringert (2021: 115,9 g CO₂/km⁴). Den für die BMW Group im Berichtsjahr gültigen Grenzwert von 127,5 g CO₂/km⁴ unterschritten wir deutlich um 22,5 g CO₂/km. Damit setzt sich der Trend der vergangenen Jahrzehnte fort, angetrieben durch die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und den flottenweiten Einsatz innovativer [Efficient Dynamics Technologien](#). Auf dieser Grundlage arbeiten wir weiter daran, Treibhausgasemissionen auch in Zukunft zu senken.

Die regulatorischen GHG-Flottenverbrauchsvorgaben wurden im US-Markt im Berichtsjahr 2022 erfüllt.⁶ In den USA lagen die GHG-Flottenemissionen⁷ im Durchschnitt für das Modelljahr (MJ) 2022 für die Kategorie Passenger Cars bei 137,3 g CO₂/km (MJ 2021: 134,0 g CO₂/km) und für die Kategorie Light Trucks bei 154,9 g CO₂/km (MJ 2021: 150,1 g CO₂/km). Die volumengewichteten CO₂-Flottenemissionen betragen in den USA durchschnittlich 145,9 g CO₂/km (MJ 2021: 140,9 g CO₂/km).⁸ Trotz einer Steigerung des Absatzes von vollelektrischen Fahrzeugen im US-Markt haben sich die GHG-Flottenemissionen im Vergleich zum Vorjahr leicht erhöht, da im Berichtsjahr auch deutlich mehr Fahrzeuge aus höheren Segmenten mit entsprechend höheren Emissionen abgesetzt wurden. In China lagen die mittleren CO₂-Flottenemissionen bei 150,6 g CO₂/km⁹ gemäß dem Testzyklus WLTC (2021: 163,0 g CO₂/km WLTC). Damit haben wir die dort geltenden regulatorischen CAFC-Flottenverbrauchsvorgaben im Berichtsjahr 2022 ebenfalls erfüllt.¹⁰

Die weltweiten CO₂-Flottenemissionen¹¹ der BMW Group betragen im Berichtsjahr durchschnittlich 193,7 g CO₂/km¹² (2021: 197,9 g CO₂/km). Das entspricht einem Rückgang von 11,4 % gegenüber dem Basisjahr 2019 (2019: 218,5 g CO₂/km). Bei der Berechnung der Emissionskennzahl berücksichtigt die BMW Group die mittleren CO₂-Flottenemissionen (inkl. Vorkettenemissionen für Kraftstoff und Ladestrom) in der EU, den USA und China und normiert sie nach WLTP. Diese drei Kernmärkte und -regionen bilden mit einem Anteil von mehr als 80 % an den Auslieferungen der BMW Group eine verlässliche Basis für die Berechnung der weltweiten CO₂-Flottenemissionen.

Die BMW Group beobachtet die CO₂-Gesetzgebung in den einzelnen Märkten sehr aufmerksam. Zu den aktuellen Entwicklungen gehörten im Berichtsjahr die Einigung der EU auf neue Flottenemissionsziele für die Jahre 2030 und 2035 sowie in den USA die Verschärfung nationaler Flottenverbrauchsvorgaben. Auf Bundesstaatenebene hat die kalifornische Umweltbehörde (CARB) im Jahr 2022 zudem ein neues Zero Emission Vehicle (ZEV)-Mandat verabschiedet, das eine ZEV-Quote von 100 % im Jahr 2035 vorsieht und von mehreren Bundesstaaten voraussichtlich übernommen wird. Grundsätzlich unterstützt die BMW Group 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. Über die wichtigsten klimapolitischen Positionen und Aktivitäten der BMW Group informieren wir in unserem [Klima-Engagement-Bericht](#).

[[Konventionelle Antriebe effizienter und emissionsärmer gestalten

Aus Sicht der BMW Group spielen moderne und effiziente Verbrennungsmotoren weiterhin eine wichtige Rolle. Dies gilt, solange ein uneingeschränkter Zugriff zur Ladeinfrastruktur noch nicht in allen Regionen und noch nicht für alle Kunden gewährleistet werden kann. Daher wird die BMW Group im Rahmen von Efficient Dynamics auch in Zukunft daran arbeiten, die Effizienz konventioneller Antriebe weiter zu verbessern. Efficient Dynamics]]

¹ EU-27-Staaten einschließlich Norwegen und Island

² inkl. Anrechnung von Öko-Innovationen mit deutlich untergeordneter Bedeutung

³ Die durchschnittlichen CO₂-Flottenemissionen in der EU (einschließlich Norwegen und Island) sind seit 2021 nach dem neuen Typprüfzyklus Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP) zu berichten. Dieser wird seitens der EU-Kommission seit 2021 für die Berechnung der CO₂-Flottenemissionen zugrunde gelegt.

⁴ 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. Vorjahreswerte wurden nicht rückwirkend angepasst.

⁵ [Glossar](#)

⁶ Im US-Markt erhalten Hersteller bei Übererfüllung der regulatorischen GHG (Greenhouse Gas) Flottengrenzwerte positive Credits. Bei einer Verfehlung der Grenzwertvorgaben entstehen negative Credits. Am Ende eines Modelljahres muss eine positive GHG-Credit-Bilanz erreicht werden, um die regulatorischen Vorgaben zu erfüllen. Da die GHG-Credits im US-Markt eine Gültigkeit von fünf Jahren besitzen, kann eine kurzfristige Verfehlung der Flottengrenzwertvorgaben in einem Jahr durch eine frühere Übererfüllung kompensiert werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, Credits von anderen Herstellern zu kaufen. Die BMW Group nutzt im Berichtsjahr 2022 diese Art der Flexibilität zur Erfüllung der regulatorischen GHG-Vorgaben im US-Markt. Ab dem Jahr 2023 wird die BMW Group keine Credits mehr von anderen Herstellern kaufen, sondern die Vorgaben ausnahmslos durch selbst erzeugte Credits erfüllen.

⁷ zu Vergleichszwecken umgerechnet von g/mi in g/km

⁸ durchschnittliche volumengewichtete Flottenemissionen inklusive regulatorisch zulässiger Anrechnungsfaktoren (EV multipliers, credits advanced technologies) gemäß USC (United States Combined). Vorläufige, interne Berechnung

⁹ durchschnittliche volumengewichtete Flottenemissionen inklusive regulatorisch zulässiger Anrechnungsfaktoren (Off cycle technologies, NEV multiplier, Phase-in) gemäß WLTC (Worldwide Harmonized Test Cycle unter chinaspezifischen Testrandbedingungen). Vorläufige, interne Berechnung

¹⁰ Im chinesischen Markt erhalten Hersteller bei Übererfüllung der regulatorischen CAFC (Corporate Average Fuel Consumption) Flottengrenzwerte positive Credits. Bei einer Verfehlung der Grenzwertvorgaben entstehen negative Credits. Zusätzlich erhalten Hersteller bei Erfüllung/Übererfüllung der ZEV-Quoten-Vorgaben (Zero Emission Vehicle Quote) positive Credits. Am Ende eines Kalenderjahres muss eine positive CAFC + ZEV-Credit-Bilanz erreicht werden, um die regulatorischen Vorgaben zu erfüllen. Da die CAFC- und ZEV-Credits im chinesischen Markt eine Gültigkeit von fünf Jahren besitzen, kann eine kurzfristige Verfehlung der Flottengrenzwertvorgaben in einem Jahr durch eine frühere Übererfüllung kompensiert werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, Credits von anderen Herstellern zu kaufen. Die BMW Group nutzt im Berichtsjahr 2022 diese Art der Flexibilität zur Erfüllung der regulatorischen CAFC- und ZEV-Vorgaben im chinesischen Markt. Ab dem Jahr 2023 wird die BMW Group keine Credits mehr von anderen Herstellern kaufen, sondern die Vorgaben ausnahmslos durch selbst erzeugte Credits erfüllen. Ein Ausgleich zwischen CAFC und ZEV bleibt weiterhin bestehen.

¹¹ zur Definition siehe [Glossar](#) (CO₂-Emissionen Neuwagenflotte weltweit inkl. Vorkettenemissionen)

¹² Berücksichtigt wird ein Aufschlag von 10 % im Einklang mit der SBTi, um mögliche Abweichungen zwischen den Werten nach WLTP und den Realemissionen abzudecken. Bestandteil sind auch die Vorkettenemissionen der Energieträger (fossile Kraftstoffe und Strom) gemäß dem Well-to-wheel-Ansatz. Die angenommene durchschnittliche Laufleistung beträgt 200.000 km (gemäß VDA 900-100). Definition und weitere Informationen siehe [Glossar](#) (CO₂-Emissionen Neuwagenflotte weltweit inkl. Vorkettenemissionen)

Es ist ein Technologiepaket, das verschiedene, aufeinander abgestimmte Maßnahmen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs in den Bereichen Motorenteknologie, Aerodynamik und Leichtbau umfasst und bereits seit 2007 flottenweit zum Einsatz kommt.

Ein wichtiger Baustein ist aktuell der erweiterte Einsatz der 48-Volt-Technologie. 48-Volt-Rekuperationssysteme nutzen die aus dem Bremsvorgang zurückgewonnene Energie, um die Fahrzeugelektrik zu versorgen und zusätzliche Antriebsleistung zu erzeugen. Dadurch verringern sich Kraftstoffverbrauch und somit auch die CO₂-Emissionen. In Europa bieten wir neben vollelektrischen Modellen und Plug-in-Hybriden zahlreiche neu anlaufende Baureihen mit einem 48-Volt-Rekuperationssystem an. Seit 2022 erhalten unsere Baukastenmotoren die zweite, noch effizientere Generation der 48-Volt-Technologie. Die Weiterentwicklung des Energiemanagements in den Fahrzeugen, ergänzt um weitere Maßnahmen wie die Umstellung auf hocheffiziente Bereifung, sollen für zusätzliche Effizienz und optimierte Verbrauchswerte sorgen.

Schadstoffemissionen weiter reduzieren

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 (PM)¹ 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. 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 Dieselmodellen 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 Reduzierung der NO_x-Belastung in deutschen Städten ab. Dazu trug neben schadstoffreduzierenden Maßnahmen auch die fortlaufende Erneuerung der Fahrzeugflotten aller Automobilhersteller bei. [↗ GRI-Index: 305-7](#)

ELEKTROMOBILITÄT

Elektromobilität ist eines der zentralen Transformationsthemen in der Automobilindustrie. Die BMW Group setzt die Elektrifizierung der Modellpalette als zentralen Bestandteil ihrer Produktstrategie konsequent fort. Unsere elektrifizierten Fahrzeuge tragen entscheidend dazu bei, Flottenemissionen zu verringern und damit unsere ambitionierten strategischen [↗ Ziele zur CO₂-Reduzierung](#) zu erreichen. [1](#)

Wachsende Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen

Mit unserem steigenden Angebot an rein batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen (BEV²) und Plug-in-Hybrid-Modellen (PHEV³) bedienen wir eine stark wachsende Nachfrage: 2022 lieferte die BMW Group mit insgesamt 433.792⁴ Einheiten deutlich mehr elektrifizierte Fahrzeuge aus als im Vorjahr (2021: 328.314⁴ Fahrzeuge/+32,1%). Auf dieser Grundlage stieg auch der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen deutlich an und lag zum Ende des Berichtsjahres bei 18,1% (2021: 13,0%). Damit übergab die BMW Group bisher insgesamt mehr als 1,4 Mio. Fahrzeuge mit vollelektrischem oder Plug-in-Hybrid-Antrieb in Kundenhand. [↗ Segment Automobile](#)



Bereits bis 2025 soll der Anteil elektrifizierter Automobile an den Gesamtauslieferungen auf über 30 % ansteigen. Die [↗ NEUE KLASSE](#) besitzt aus Sicht der BMW Group das Potenzial, die Marktdurchdringung der Elektromobilität zusätzlich zu beschleunigen:

So könnte der Anteil von 50 % vollelektrisch angetriebener Fahrzeuge am weltweiten Absatz der BMW Group bereits früher als 2030 erreicht werden. Unter diesen Voraussetzungen will die BMW Group im Jahr 2030 die Marke von 10 Mio. vollelektrischen Fahrzeugen überschreiten, die in Summe an Kundinnen und Kunden ausgeliefert wurden. Diese positive Absatzerwartung spielt auch bei der 2023 geplanten Überprüfung unserer CO₂-Ziele eine wesentliche Rolle.

[↗ CO₂-Reduktionsziele über die Wertschöpfungskette im Detail](#)

Auch die Marken MINI und Rolls-Royce sind auf dem Weg in eine elektrifizierte Zukunft. Auf der Basis der jeweils typischen Nutzerprofile werden sie ab Anfang der 2030er-Jahre über ein ausschließlich vollelektrisches Angebot verfügen.

¹ particulate matter

² Battery Electric Vehicle

³ Plug-in Hybrid Electric Vehicle

⁴ einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd.

⁵ [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

📌 Angebot mit konsequentem Kundenfokus

Unser Produktportfolio bedient nicht allein die wachsende Nachfrage nach elektrifizierten Modellen, es spiegelt auch unterschiedliche Rahmenbedingungen und Kundenbedürfnisse in den einzelnen Märkten wider. Unsere Kundinnen und Kunden können daher weiterhin zwischen vollelektrischen Fahrzeugen, Plug-in-Hybriden und effizienten Verbrennern wählen. Dieses kundenorientierte Angebot ermöglichen wir durch unsere **flexiblen Produktionssysteme** sowie das skalierbare Baukastensystem der Fahrzeuge. Die Angebotsvielfalt wird insbesondere von den Modellreihen BMW X1, BMW X3, BMW 3er/4er und BMW 7er verkörpert, die jeweils mit allen drei Antriebsarten verfügbar sind. Ab 2023 gilt dies auch für die BMW 5er Reihe.

Ende des Berichtszeitraums waren bei der BMW Group insgesamt zwölf BEV-Motorisierungsvarianten in acht Modellen bestellbar. Neu hinzugekommen sind der BMW i7¹, BMW iX1¹ sowie die Langversion des BMW 3er für den chinesischen Markt, deren Auslieferungen im Jahr 2022 starteten. Sie erweitern das bestehende vollelektrische Produktportfolio um den BMW iX3¹, BMW i4¹, BMW iX¹ und den MINI Cooper SE¹. Mit diesem Angebot stellen wir in jeder der ergebnisstarken Modellreihen mindestens ein vollelektrisches Modell zur Verfügung. In den nächsten zwei Jahren folgen unter anderem der BMW i5 sowie die vollelektrische Variante des MINI Countryman. Ab 2025 führen wir die Kernmarke BMW mit der **NEUEN KLASSE** in eine neue, konsequent vollelektrische Dimension.

Im Berichtsjahr 2022 hat die BMW Group außerdem sieben PHEV-Motorisierungsvarianten eingeführt oder erneuert. Insgesamt waren Ende 2022 damit weltweit 19 PHEV-Motorisierungsvarianten¹ in insgesamt 13 Modellen bestellbar. Mit Angeboten wie der BMW eDrive Zone, attraktiven Fahrstromtarifen, Lade-Equipment 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-Hybrid¹ aus dem Kompakt-

segment kann beispielsweise bis zu 93 Kilometer (WLTP²) ausschließlich batterieelektrisch zurücklegen.

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 optimal anzupassen. Gleichzeitig berücksichtigen wir damit auch die ökologischen Effekte: Mehr Reichweite bedeutet grundsätzlich größere und damit schwerere Hochvoltspeicher. Dieser Zusammenhang hat unmittelbar Auswirkungen auf den Ressourcenverbrauch, den ökologischen Fußabdruck der Lieferkette und das Fahrzeuggewicht. Dies wiederum nimmt maßgeblichen Einfluss auf den Stromverbrauch.

Der MINI Cooper SE¹ verfügt vor diesem Hintergrund über die für den urbanen Raum kundengerechte Reichweite von mehr als 200 Kilometern (WLTP²). Der BMW iX1, der BMW i4¹ und der BMW i7¹ sind dafür ausgelegt, mit einer Ladung weite Strecken von rund 600 Kilometern (WLTP²) zurückzulegen.

Elektromobilität ganzheitlich denken

Die elektrifizierten Fahrzeuge der BMW Group zeichnen sich im Fahrbetrieb durch eine hohe Effizienz und damit einen niedrigen Verbrauch aus. Der Anspruch der BMW Group reicht aber weiter: Fahrzeuge sollen nicht nur während ihrer lokal CO₂-freien Nutzungsphase, sondern auch in ihrer Gesamtbilanz einschließlich Lieferkette und Produktion möglichst umweltschonend sein **CO₂-Steuerungslogik**. Gerade bei batteriebetriebenen Automobilen liegen die Umweltauswirkungen überwiegend in der vorgelegerten Wertschöpfungskette. Hier wirken sich der Bezug der Rohstoffe für Batteriezellen und die CO₂-intensive Produktion von Batterien maßgeblich aus.

Der BMW Group ist daher die Einbeziehung umweltbezogener und sozialer Aspekte bei der Herstellung von Komponenten wie Elektromotor, Hochvoltspeicher und Batteriezellen besonders

wichtig **CO₂-Emissionen in der Lieferkette**, **Soziale und ökologische Verantwortung**. Weitere Ansätze zur Verringerung der Umweltauswirkungen 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 eine kostenfreie Rücknahme der Hochvoltspeicher an.

Ladeinfrastruktur ausbauen und schnelleres Laden ermöglichen

Eine ausgebaute, kundengerechte Ladeinfrastruktur ebnet den Weg für die schnelle und flächendeckende Verbreitung der Elektromobilität. Diesen Zusammenhang verdeutlichen beispielsweise Marktdaten in der EU – sowohl auf Ebene der Mitgliedstaaten als auch im Vergleich von Regionen. Voraussetzung für den zügigen Aufbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur ist eine hohe Bereitschaft bei allen Beteiligten. Dies gilt insbesondere für den Ausbau der Lade- und H₂-Tankstelleninfrastruktur in der EU – ein wesentlicher Faktor für das Erreichen der 2022 verabschiedeten, ambitionierten CO₂-Flottenziele. Die BMW Group setzt sich weiterhin für einheitliche Rahmenbedingungen ein und schafft Angebote, die flächendeckendes sowie kundenfreundliches Laden ermöglichen. **1]**

¹ **Verbrauchs- und CO₂-Angaben**

² Reichweite auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) ermittelt. Die tatsächliche Reichweite ist abhängig von unterschiedlichen Faktoren, insbesondere: persönlicher Fahrstil, Streckenbeschaffenheit, Außentemperatur, Heizung/Klimatisierung, Vortemperatur, Vorläufiger Wert

📌 Angebote für zuverlässiges Laden

Mit BMW und MINI Charging bietet die BMW Group attraktive Fahrstromtarife und Ladelösungen für unterwegs, zu Hause und den Arbeitsplatz an. Über ihre BMW oder MINI Charging Card und die My BMW bzw. MINI App können Kundinnen und Kunden auf eine große Zahl öffentlicher Ladepunkte zurückgreifen. Den übergreifenden Zugang zu verschiedenen Ladenetzwerken in Europa ermöglicht dabei die Digital Charging Services GmbH (DCS). DCS ist als Gemeinschaftsunternehmen der BMW Group, der Mercedes-Benz Group und von bp einer der führenden europäischen Anbieter digitaler Ladelösungen.

Insgesamt stehen Kundinnen und Kunden von BMW und MINI fast 900.000 Ladepunkte weltweit zur Verfügung. Allein in Europa ermöglichen wir damit den einfachen Zugang zu einem LadeNetzwerk mit über 360.000 Ladepunkten. Darunter befinden sich auch Schnellladestationen mit einer Ladeleistung von bis zu 350 Kilowatt (kW). Diese sind Teil des von der BMW Group initiierten europäischen High-Power-Charging-Angebots von IONITY, das über BMW und MINI Charging genutzt werden kann. In insgesamt 24 Ländern verfügt IONITY derzeit über 430 Stationen mit 1.900 Ladepunkten. Diese sind öffentlich zugänglich, markenunabhängig und nach dem europäischen Ladestandard Combined Charging System (CCS) ausgelegt. Zudem werden sie mit 100 % Grünstrom betrieben.

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

Digitale, innovative und umweltfreundlichere Ladelösungen

Laden soll so einfach wie Tanken sein. Um diesen Anspruch zu erfüllen, arbeiten wir insbesondere an digitalen Lösungen. Dazu gehört Connected Charging – eine Anwendung, auf die im Fahrzeug sowie per App zugegriffen werden kann. Über den Dienst erhalten Fahrerinnen und Fahrer nicht nur aktuelle Ladeinformationen, sondern können seit 2022 auch den Ladevorgang per Knopfdruck steuern. Für eine kundenfreundliche Planung von Ladestopps bei Langstreckenfahrten sorgt zudem die Funktion eRoute. Im Verlauf des Jahres 2023 erhalten erste BMW Modelle außerdem eine Plug&Charge-Funktion: Sowohl die Authentifizierung als auch die Abrechnung erfolgen dabei automatisch durch Verbindung des Fahrzeugs mit dem Ladesystem. Durch die sogenannte Multi-Contract-Funktion können zudem individuelle Fahrstromverträge unterschiedlicher Anbieter digital im Fahrzeug gespeichert werden. Dies erleichtert die Nutzung von Ladesäulen unterschiedlicher Betreiber.

Darüber hinaus unterstützen wir die Nutzung erneuerbarer Energien. Seit 2022 wird für jeden Ladevorgang innerhalb von BMW und MINI Charging die äquivalente Menge der verbrauchten Energie als Grünstrom in das Stromnetz eingespeist. Dies wird über Energy Attribute Certificates (EACs) als anerkannte Herkunftsnachweise bescheinigt. Zudem arbeiten wir kontinuierlich an der Integration der Elektrofahrzeuge mit ihren Hochvolt-speichern in das Energienetz. [🔗 Fahrzeuge als Teil des Energiesystems](#)

Wasserstofftechnologie vorantreiben

Zur kundenorientierten Technologievielfalt gehört auch die Weiterentwicklung der Brennstoffzellentechnologie. Wir sehen wasserstoffbetriebene Elektrofahrzeuge segmentabhängig als wichtige Ergänzung der Elektromobilität mit Batterien und damit als Chance, CO₂-Emissionen noch schneller zu senken. Nach der Präsentation des ersten [BMW iX5 Hydrogen](#) auf der IAA Mobility 2021 haben wir Ende August 2022 unsere Brennstoffzellenproduktion für eine Pilotflotte dieser Fahrzeuge in Betrieb genommen. Im Dezember folgte der Produktionsstart der Fahrzeuge im Pilotwerk des Forschungs- und Innovationszentrums in München.

Auch auf übergeordneter Ebene treiben wir die Wasserstofftechnologie voran. So engagieren wir uns in weltweiten Organisationen und Verbänden wie 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. [1\]](#)



PRODUKTION UND LIEFERANTENNETZWERK

103 Produktionsnetzwerk

106 Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien

110 Einkauf und Lieferantennetzwerk

PRODUKTION UND LIEFERANTENNETZWERK

PRODUKTIONSNETZWERK

Das Produktionsnetzwerk der BMW Group ist gekennzeichnet durch eine hohe Integrationskompetenz: Wir sind in unseren Werken in der Lage, Fahrzeuge sowohl mit vollelektrischen als auch mit Plug-in-Hybrid-Antrieben oder mit Verbrennungsantrieben auf einer Linie zu fertigen. Insgesamt ist die Produktion auf Elektrifizierung, Profitabilität, Nachhaltigkeit und Digitalisierung ausgerichtet. Den Rahmen setzt das strategische Zielbild der BMW iFACTORY – Lean, Green, Digital. Lean steht für Effizienz, Präzision, höchste Flexibilität sowie herausragende Integrationsfähigkeit. Green umfasst den Einsatz modernster Technologien, um eine Produktion mit geringstem Ressourceneinsatz zu etablieren. Digital fokussiert auf Data Science, KI sowie virtuelle Planung und Entwicklung.

Elektromobilität global integriert

Der Anteil der Elektromobilität nimmt dabei stetig zu: Im Berichtszeitraum 2022 wurden die nächsten Meilensteine erreicht. Mit dem Produktionsstart des BMW iX1* in Regensburg hat die BMW Group ihr Ziel erreicht, 2022 in allen deutschen Fahrzeugwerken mindestens ein vollelektrisches Modell zu produzieren. Außerdem lief die Produktion des BMW i7* im Werk Dingolfing an. Hinzu kommt der Produktionsstart in Lydia, einer Erweiterung des BMW Brilliance Werks Tiexi. Dort wird die vollelektrische Langversion des BMW 3er für den chinesischen Markt gefertigt.

Weltweit produzieren wir damit in unserem Fertigungsverbund an 13 [Standorten](#) Automobile mit elektrifizierten Antrieben. Voll-elektrische Automobile laufen in Dingolfing, Leipzig, München, Regensburg, Oxford und Shenyang vom Band. Ab 2025 kommt mit der [NEUEN KLASSE](#) zudem eine konsequent auf elektrische Antriebe ausgerichtete Fahrzeugarchitektur hinzu. Sie soll zunächst im neuen Werk Debrecen in Ungarn sowie ab 2026 im Werk München gefertigt werden. Ziel ist, die Fahrzeugarchitektur in den folgenden Jahren schrittweise auf das weltweite Produktionsnetzwerk zu übertragen. Auch im Werk in Spartanburg (USA) planen wir die Produktion vollelektrischer Fahrzeuge. Bis 2030 sollen dort mindestens sechs vollelektrische X-Modelle gefertigt werden.

Integrierte Komponentenfertigung für elektrifizierte Fahrzeuge

Im Produktionsnetzwerk der BMW Group entstehen auch die Systeme für den elektrischen Antrieb. Eine führende Rolle übernimmt dabei das Kompetenzzentrum für elektrische Antriebsfertigung in Dingolfing. Dort entstehen Batteriemodule, Hochvoltbatterien und Elektromotoren der fünften Generation. Hochvoltbatterien beziehungsweise Batteriekomponenten werden außerdem in den Fahrzeugwerken Leipzig und Regensburg gefertigt sowie im US-Werk Spartanburg und in Shenyang (China).

* [Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

Gleichzeitig bereiten wir das Netzwerk für die Produktion elektrischer Antriebe der nächsten Generation vor. Das Motorenwerk Steyr in Österreich wird dazu für die Entwicklung und Produktion elektrischer Antriebssysteme der sechsten Generation ausgebaut. Die neuen Antriebssysteme erweitern die dortige Fertigung von Diesel- und Benzinmotoren. Die Montage der Hochvoltbatterien der nächsten Generation soll dabei werksnah erfolgen. In der Nähe des Werks Spartanburg wird dazu ein neues Montagezentrum für Hochvoltbatterien entstehen. Für das Werk Debrecen erfolgte im Berichtsjahr 2022 eine entsprechende Ankündigung.

Einen wichtigen Beitrag für die nächste Generation elektrischer Antriebe leistet das Kompetenzzentrum Batteriezellfertigung (CMCC) in Parsdorf bei München, das 2022 in Betrieb ging. Mit der Pilotproduktion in Parsdorf beabsichtigt die BMW Group die Fertigungsprozesse von Batteriezellen hinsichtlich Qualität, Leistung und Kosten weiter zu optimieren. Das CMCC ergänzt das Kompetenzzentrum Batterie zelle in München, dessen Schwerpunkt auf der Batterie zelle als Produkt liegt.

Produktionsstandorte in den wichtigsten Märkten

Die BMW Group strebt ein ausgewogenes Verhältnis von Produktion und Auslieferungen in den verschiedenen Weltregionen an. Die Fahrzeugwerke der BMW Group in Europa, Südafrika, den USA und Mexiko bedienen den Weltmarkt. Die Werke von BMW Brilliance in China fertigen überwiegend für den dortigen Markt. Im Berichtsjahr wurden in den chinesischen Werken Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen abgeschlossen und weitere Modelle in die Produktion integriert. Die Automobil-Partnerwerke der BMW Group in Jakarta (Indonesien), Kairo (Ägypten), Kulim (Malaysia) sowie seit 2022 in Chu Lai (Vietnam) bedienen vor allem die jeweiligen Regionalmärkte und produzieren Modelle der Marken BMW und MINI. Gleiches gilt für die BMW Group Werke in Araquari (Brasilien), Rayong (Thailand) und Chennai (Indien). 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 bis zum Sommer 2022 den BMW X1.

BMW Motorräder und Scooter fertigt die BMW Group im Werk Berlin sowie an den internationalen Standorten in Manaus (Brasilien) und in Rayong (Thailand). Hinzu kommt die Produktion von BMW Motorrädern und Scootern bei den Partnern TVS

Motor Company in Hosur (Indien) und bei der Loncin Motor Co., Ltd in Chongqing (China).

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). Insgesamt umfasst das Produktionsnetzwerk damit 31 Werke in 15 Ländern.

BMW Group Fahrzeugwerke

Standort	Land	Produktionsprogramm 2022	Elektrifizierungsportfolio
Araquari	Brasilien	BMW 3er, BMW X1, BMW X3, BMW X4	
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 4er, BMW 5er, BMW 6er, BMW 7er, BMW 8er, BMW M, BMW i7*, BMW iX*	BEV, PHEV
Leipzig	Deutschland	BMW 1er, BMW 2er, BMW i3	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 X6, BMW X7 BMW Motorräder	PHEV
Regensburg	Deutschland	BMW 1er, BMW 2er, BMW X1, BMW iX1*, BMW X2	BEV, PHEV
Rossllyn	Südafrika	BMW X3	
San Luis Potosí	Mexiko	BMW 2er, BMW 3er, BMW M	PHEV
Spartanburg	USA	BMW X3, BMW X4, BMW X5, BMW X6, BMW X7, BMW XM*, BMW M	PHEV
Rolls-Royce Manufacturing Plant Goodwood	UK	Rolls-Royce Cullinan*, Dawn*, Ghost*, Phantom*, Wraith*	BEV ab 2023

* ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben

BMW Brilliance Automotive (Fahrzeugwerke)¹

Standort	Land	Produktionsprogramm 2021	Elektrifizierungsportfolio
Dadong (Shenyang)	China	BMW 5er, BMW X3, BMW X5, BMW iX3 ²	BEV, PHEV
Tiexi (Shenyang)	China	BMW 1er, BMW 3er, BMW X1, BMW X2, BMW i3 (Langversion BMW 3er)	PHEV

Stabiles Produktionsvolumen trotz herausfordernden Umfelds

Die Corona-Pandemie sowie die weiterhin eingeschränkte Verfügbarkeit von Halbleiter-Komponenten führten im Berichtsjahr erneut zu Anpassungen im Produktionsprogramm.

↗ Versorgungssicherheit

Trotz dieser Herausforderungen konnte die BMW Group im Berichtszeitraum ein Produktionsvolumen von 2.382.305³ Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce erzielen (2021: 2.461.269³ Automobile/–3,2 %). Dabei entfielen auf BMW 2.089.801³ Fahrzeuge (2021: 2.166.644³ Fahrzeuge/–3,5 %), auf MINI 286.265 Einheiten (2021: 288.713 Einheiten/–0,8 %) und auf Rolls-Royce Motor Cars ein Höchstwert von 6.239 Automobilen (2021: 5.912 Automobile/+5,5 %). Die Produktion elektrifizierter Fahrzeuge erreichte im Berichtsjahr 2022 mit insgesamt 462.396 Einheiten einen neuen Höchstwert (2021: 341.097

Fahrzeuge/+35,6 %). Darin enthalten sind 252.077 vollelektrische Automobile (2021: 119.010 Automobile/+111,8 %). Mit 215.932 Einheiten verzeichnete BMW Motorrad einen Zuwachs von 15,2 % im Vergleich zum Vorjahr (2021: 187.500 Einheiten).

Automobilproduktion der BMW Group nach Werken

in Einheiten	2022	2021	Veränderung in %
Spartanburg	416.301	433.810	–4,0
Dingolfing	282.661	244.734	15,5
Regensburg	143.654	183.485	–21,7
Leipzig	151.949	191.604	–20,7
Oxford	186.301	186.883	–0,3
München	201.323	151.154	33,2
Rossllyn	61.609	61.580	0,0
Rayong	12.912	24.624	–47,6
Chennai	9.960	8.472	17,6
Araquari	8.208	10.104	–18,8
Goodwood	6.239	5.912	5,5
San Luis Potosí	63.600	69.149	–8,0
Tiexi (BMW Brilliance) ⁴	279.645	335.311	–16,6
Dadong (BMW Brilliance) ⁴	395.021	365.466	8,1
Born (VDL Nedcar) ⁵	99.126	105.214	–5,8
Graz (Magna Steyr) ⁵	45.184	54.547	–17,2
Partnerwerke	18.612	29.220	–36,3
Gesamt	2.382.305	2.461.269	–3,2

¹ Durch die Anteilserhöhung der BMW Group am bisherigen Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. (BMW Brilliance) zum Beginn des Geschäftsjahres 2022 wurde BMW Brilliance in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Weitere Informationen zur Erstkonsolidierung finden sich im Konzernanhang ↗ Textziffer [3].

² ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben

³ enthält Fahrzeuge von BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (1. Januar bis 10. Februar 2022): 58.507 Automobile (2021: 700.777 Automobile)

⁴ BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang

⁵ Auftragsfertigung

KREISLAUFWIRTSCHAFT, RESSOURCENEFFIZIENZ UND ERNEUERBARE ENERGIEN

Vor dem Hintergrund steigender Rohstoffpreise und der zunehmenden Verknappung von Ressourcen unternimmt die BMW Group weitere Schritte, den Anteil wiederverwendeter Materialien zu erhöhen und damit die Kreislaufwirtschaft zu fördern. Der Ansatz der Zirkularität erfordert dabei ein ganzheitliches strategisches Vorgehen – ausgehend vom Design unserer Produkte über den steigenden Einsatz von Sekundärmaterialien in unserer Lieferkette bis hin zum Recycling von Fahrzeugen. Gleichzeitig verringert sich so die Abhängigkeit von Primärrohstoffen. Damit setzen wir in unserer eigenen Produktion den eingeschlagenen Weg konsequent fort, Ressourcen zu schonen, die Energieeffizienz kontinuierlich zu verbessern und CO₂-Emissionen weiter zu senken.

Materialkreisläufe schließen

Um den Einsatz von Primärmaterialien in der automobilen Wertschöpfungskette zu reduzieren, versucht die BMW Group Kreisläufe innerhalb der Produktionskette zu schließen. Dafür führen wir ausgewählte Produktionsrückstände zum Materiallieferanten zurück. Am Ende des Produktlebens kann durch verwertungskompatible Materialkonzepte in der Entwicklung eine Rückgewinnung von wesentlichen Materialgruppen gefördert werden. Dadurch ist es möglich, die Materialien wiederzugewinnen und in einen neuen Produktionsprozess zu bringen. So werden die Zellhersteller für die Produktion von Batteriezellen unserer **NEUEN KLASSE** zukünftig Kobalt, Lithium und Nickel verwenden, das anteilig aus Sekundärmaterialien besteht. Dies verringert den Bedarf an Primärmaterialien und damit den Bezug potenziell kritischer Rohstoffe. [↗ Durchschnittliche Verteilung der Materialien in Fahrzeugen der BMW Group](#)

Bereits heute werden die Fahrzeuge der BMW Group zu einem gewissen Anteil aus recycelten und wiederverwendeten Materialien gefertigt. Nach dem Ansatz „Secondary First“ möchten wir zukünftig den Einsatz von Sekundärmaterialien unter Berücksichtigung der technischen Machbarkeit und der Verfügbarkeit maximieren. Dafür legen wir im Rahmen von ausgewählten Produkt-, Material- und Lieferantenanforderungen fest, Sekundärmaterialien bei unseren zukünftigen Fahrzeugen zu bevorzugen. Unser BMW i Vision Circular steht sinnbildlich für unsere Ambitionen – in diesem Visionsfahrzeug kommen ausschließlich Rezyklate oder nachwachsende Rohstoffe zum Einsatz.

Wir fördern die Rückführung von Altfahrzeugen, Komponenten und Materialien in den Rohstoffkreislauf, um sie als Rohstoffquelle für Sekundärmaterialien zu nutzen. 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. [↗ GRI-Index: 301-1, 301-3](#), [↗ SASB-Index](#)

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

[↗ Einkauf und Lieferantennetzwerk](#)

Für die BMW Group haben Sekundärmaterialien bei Qualität, Sicherheit und Zuverlässigkeit grundsätzlich die gleichen hohen Anforderungen zu erfüllen wie Primärmaterialien. [↗ GRI-Index: 3-3](#)]]

* auf Basis der Gabi-Datenbank

Geschlossener Materialkreislauf für Nickel, Lithium und Kobalt in China

Die BMW Group baut in China erstmals einen geschlossenen Kreislauf zur Wiederverwendung der Rohstoffe Nickel, Lithium und Kobalt aus Hochvoltbatterien auf. Die Batterien stammen vor allem aus voll- und teil-elektrischen Entwicklungsfahrzeugen, Testanlagen sowie Produktionsausschuss und werden in Gabelstaplern wiederverwendet. Langfristig möchte die BMW Group auch Batterien aus Altfahrzeugen wiederverwenden. Die BMW Group arbeitet dafür mit einem lokalen Recyclingunternehmen zusammen, das die Batterien zerlegt und die Rohstoffe aus den Batteriezellen mittels einer innovativen Technologie zu einem hohen Prozentsatz zurückgewinnt. Die Sekundärrohstoffe sollen anschließend in der Produktion neuer Batteriezellen für die BMW Group eingesetzt werden.



Investitionen in ressourcenschonende Technologien

Die BMW Group investiert durch einen [eigenen Venture-Capital-Fonds](#) auch in Schlüsseltechnologien, die einen entscheidenden Beitrag zu CO₂-Neutralität und Ressourcenschutz leisten können. So sind wir durch BMW i Ventures seit 2021 am US-Start-up Lilac Solutions beteiligt. Das Unternehmen verfolgt das Ziel, Lithium aus der Sole von Salzwasserablagerungen mit Ionen-Austauschern deutlich umwelt- und ressourcenschonender als bisher möglich zu gewinnen. Im Berichtszeitraum haben wir mit unserer Beteiligung am Unternehmen Mangrove Lithium eine weitere Investition zur ressourcenschonenden Gewinnung von Lithium getätigt. Die Technologie des Unternehmens ermöglicht es, neues und recyceltes Lithium-Rohmaterial durch ein spezielles Verfahren direkt in Lithium in Batteriequalität zu veredeln. Ein weiterer Schwerpunkt unserer Investitionen durch BMW i Ventures liegt auf einem innovativen Verfahren zur CO₂-freien Stahlherstellung, das vom US-Start-up Boston Metal entwickelt wurde.

Ressourcenmanagement an allen Standorten

Ressourceneffizienz und die Kontrolle des Ressourcenverbrauchs sind feste Bestandteile des Umweltmanagements im weltweiten Produktionsnetzwerk der BMW Group. Maßgebliche Größen sind – neben den [CO₂-Emissionen](#) – der [Energie-](#) und [Trinkwasserverbrauch](#), das [Abfallaufkommen](#) und der Einsatz von [Lösemitteln](#). Die BMW Group beabsichtigt, ihre Energie- und Trinkwasserverbräuche, den Abfall zur Beseitigung und den Einsatz von Lösemitteln je produziertes Fahrzeug bis 2030 um jeweils 25 % zu reduzieren (Basisjahr 2016).

Die Steuerung des internationalen Umweltschutznetzwerks in der BMW Group erfolgt durch einen Lenkungsreis. Dabei sind jede Anlage und jede Fläche sowie jedes Gebäude einem internen Betreiber zugeordnet. Er trägt in seinem Bereich die Verantwortung für die technischen Systeme, für die reibungslosen Prozess- und Verfahrensabläufe und deren Umweltauswirkungen.¹

An allen Produktionsstandorten der BMW Group ist ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 implementiert. Darüber hinaus sind alle deutschen und österreichischen Standorte nach dem Umweltmanagementsystem EMAS zertifiziert. Weltweit koordiniert die BMW Group mit Immissionen, Wasser, Abfall, Qualifizierung und Umweltmanagementsystem in insgesamt fünf Kompetenzzentren ihre Umweltschutzmaßnahmen. Ökologische Verbesserungen, die sich an einem Standort bewährt haben, setzen wir nach Möglichkeit auch an anderen Standorten um. Laufende Fortbildungen und der Erfahrungsaustausch innerhalb der Belegschaft sorgen für Wissenstransfer und gewährleisten, dass neueste Erkenntnisse unternehmensweit angewendet werden. Unser aktives Umweltmanagement trug maßgeblich dazu bei, dass es auch im Berichtsjahr 2022 im weltweiten Produktionsnetz keine signifikanten, mit Strafzahlungen verbundenen Umweltvorfälle gab.

Wasser

Beim Wasserverbrauch in der Produktion verfolgt die BMW Group das Ziel, in ihren Werken die Kreislaufsysteme kontinuierlich zu optimieren, wie zum Beispiel durch die Erweiterung der Reinigungsstufen in der Abwasseraufbereitung im Werk Leipzig. Der [spezifische Trinkwasserverbrauch](#)^{2, 3, 4} in der Automobilproduktion liegt mit 1,90 m³ je produziertes Fahrzeug auf Vorjahresniveau (2021: 1,91 m³). [Wasserverbrauch im Detail](#)

Abfall

Um das Abfallaufkommen zu reduzieren, nutzt die BMW Group aufeinander abgestimmte Recycling- und Aufbereitungskonzepte, die an die Abfallströme in den einzelnen Werken, an regional geltende gesetzliche Regelungen sowie an jeweils lokal vorhandene Entsorgerstrukturen angepasst sind. Im Jahr 2022 wurden insgesamt 99,3 %⁵ (2021: 99,2 %) der in der Produktion anfallenden Abfälle recycelt oder verwertet. Den Anteil des [Abfalls zur Beseitigung je produziertes Fahrzeug in der Automobilproduktion](#)⁶ konnten wir im Vergleich zum Vorjahr solide um 5,5 % auf 2,74 kg verringern (2021: 2,90 kg). 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. [GRI-Index: 306-4, 306-5](#)
[Abfallaufkommen im Detail](#), [SASB-Index](#)

Lösemittlemissionen

Die [Lösemittlemissionen je produziertes Fahrzeug](#)^{7, 8} reduzierte die BMW Group im Berichtszeitraum deutlich um 12,9 % auf 0,61 kg (2021: 0,70 kg). Aufgrund der Fortschritte beim Einsatz lösemittelfreier Stoffe und der Optimierung unserer Lackieranlagen erwarten wir künftig einen weiteren Rückgang des Emissionsniveaus. [GRI-Index: 305-7](#)^{1]}

- 1 Jeder Betreiber muss die Umweltauswirkungen gemäß dem Umweltmanagementsystem im Aspektregister beschreiben und Maßnahmen zur Verbesserung (z. B. langfristige Ziele) aufzeigen.
- 2 Effizienzkennzahl berechnet aus dem Trinkwasserverbrauch der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung)
- 3 Der Trinkwasserverbrauch bezieht sich auf Wasser, das von einem externen Wasserversorger bezogen wird. Wenn ein Standort kein Wasser von einem externen Wasserversorger bezieht, wird die Hauptbezugsquelle dem Trinkwasser gleichgestellt. Dieses gilt in den BMW Group Werken San Luis Potosí (Mexiko) und Araquari (Brasilien). In diesen Werken stellt Grundwasser die Hauptbezugsquelle dar.
- 4 Trinkwasserverbrauch je produziertes Fahrzeug ersetzt die vormals berichtete Effizienzkennzahl Wasserverbrauch je produziertes Fahrzeug. Der Vorjahreswert wurde zu Vergleichszwecken angepasst (Wert 2021 vor Anpassung: 2,15 m³).
- 5 Abfall zur Beseitigung bezogen auf das Gesamtgewicht der Abfälle
- 6 Effizienzkennzahl berechnet aus dem Abfall zur Beseitigung der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung)
- 7 Lösemittlemissionen (Volatile Organic Compounds = VOC) entstehen insbesondere im Lackierprozess und können durch neue Lackiertechnologie reduziert werden.
- 8 Effizienzkennzahl berechnet aus den Lösemittlemissionen der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung)

Biodiversität

Die BMW Group berücksichtigt an ihren Standorten auch die biologische Vielfalt. Dazu minimiert das Unternehmen mögliche negative Auswirkungen bei ihren Produktions- und Bauaktivitäten. Darüber hinaus ergreifen wir nach der Analyse der biologischen Vielfalt mithilfe eines Biodiversitätsindikators zielgerichtete Maßnahmen, um an ausgewählten Standorten sowie bei der Planung von Neubauten natürliche Lebensräume zu schaffen. Hiermit möchten wir dazu beitragen, an unseren Standorten die Biodiversität nicht nur zu erhalten, sondern wenn möglich auch zu fördern. [↗ GRI-Index: 304-2.1](#)

Energieeinsatz und CO₂-Emissionen

Die BMW Group beabsichtigt, ausgehend vom Basisjahr 2019, die CO₂-Emissionen (Scope 1 und Scope 2) der BMW Group Standorte im Durchschnitt je produziertes Fahrzeug bis 2030 um weitere 80 % zu reduzieren. Auf die Produktion entfällt in der BMW Group der Großteil der [↗ Scope-1- und Scope-2-Emissionen](#). Wie in der Vergangenheit setzen wir zur Verringerung dieser Emissionen auf zusätzliche Energieeffizienzmaßnahmen, die zunehmende Erzeugung von eigenem Strom aus regenerativen Quellen sowie den Bezug von Grünstrom aus Direktlieferverträgen und die 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, grünen Wasserstoff oder Grünstrom zu ersetzen. Allerdings definieren die physische Verfügbarkeit von alternativen Energiequellen, die technische Umrüstung der Anlagen sowie politische Rahmenbedingungen maßgeblich die Geschwindigkeit der Umstellung.

Seit 2021 stellen wir die jährlich verbliebenen CO₂-Emissionen unserer eigenen Werke und Standorte über die Nutzung freiwilliger Kompensationszertifikate bilanziell vollständig CO₂-neutral.¹

[↗ Kompensation standortbedingter CO₂-Emissionen](#)

Energiemanagement und -effizienz

Die BMW Group investiert kontinuierlich in die Energieeffizienz ihres weltweiten Produktionsnetzwerks. Um den Energieeinsatz weiter zu optimieren, verfügt die BMW Group über unternehmensweit geltende Prozesse, auf deren Basis Maßnahmen im Energiemanagement geplant und umgesetzt werden. Das Unternehmen weist dabei den zentralen Strategieabteilungen, den regionalen Steuerstellen sowie den Werken auf lokaler Ebene klare Rollen mit entsprechender Verantwortung, Zielen und Berichtspflichten zu.

Als Reaktion auf die weiter angespannte Versorgungslage bei Halbleiter-Komponenten, die Einschränkungen durch die Coronapandemie und die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine musste im Berichtsjahr die Produktion in den Werken wiederholt angepasst werden. Im Ergebnis sank das Produktionsvolumen und damit der absolute Energieverbrauch leicht gegenüber dem Vorjahr. Im Zuge der Transformation werden und wurden Standorte modifiziert, erweitert und neu erschlossen, beispielsweise im Jahr 2022 das Werk Lydia in China. [↗ Energieverbrauch im Detail, ↗ GRI-Index: 302-1, 302-4](#)

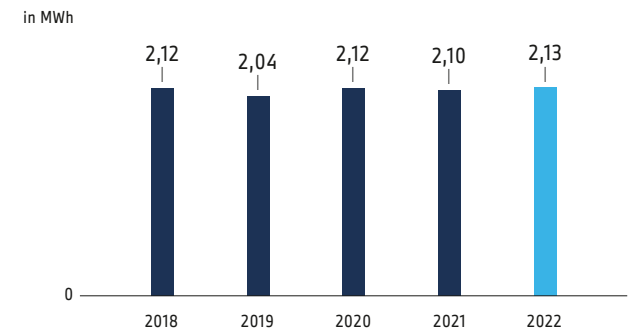
In der Fahrzeugproduktion stieg der spezifische Energieverbrauch im Vergleich zum Vorjahr leicht auf 2,13 MWh je produziertes Fahrzeug (2021: 2,10 MWh/+1,4 %) an. Der absolute Energieverbrauch der BMW Group ist im Berichtszeitraum mit insgesamt 6.295.990 MWh im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken (2021: 6.476.955 MWh/-2,8 %).

Erneuerbare Energien

Weltweit nutzen alle Produktionsstandorte⁵ sowie der überwiegende Teil der übrigen Standorte der BMW Group Grünstrom über Eigenerzeugung, Direktbezug oder Verwendung von Energy Attribute Certificates (beispielsweise Herkunftsnachweise).

Gegenwärtig kann die BMW Group ihren Energiebedarf nicht vollständig durch die Eigenproduktion erneuerbarer Energien decken. Daher kauft das Unternehmen Energie aus regenerativen Quellen zu. Ein steigender Anteil unseres Strombedarfs wird

Energieverbrauch je produziertes Fahrzeug^{2, 3, 4}



dabei durch sogenannte Power Purchase Agreements (PPA) abgedeckt – also durch den direkten Bezug von Grünstrom aus definierten Erzeugungsanlagen, wie beispielsweise den regionalen Bezug für die Produktion des BMW iX⁶ und BMW i4⁶.

Die aktuelle energiepolitische Situation durch den Krieg in der Ukraine bestärkt die BMW Group in ihrer Strategie, sich unabhängiger von fossilen Energien zu machen. Dafür prüfen wir an allen Produktionsstandorten, ob auf Erdgas verzichtet und dieses beispielsweise durch Biogas, Wasserstoff oder Geothermie ersetzt werden kann.

¹ soweit in CO₂-Bilanz erfassbar, Market-based-Methode gemäß GHG Protocol

² Effizienzkennzahl berechnet aus den absoluten Energieverbräuchen (bereinigt um KWK-Verluste) der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung)

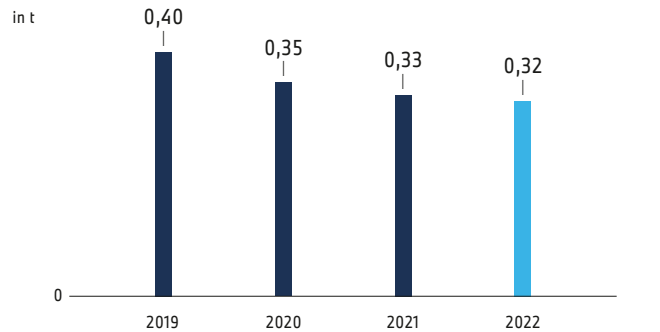
³ Wert des Basisjahrs 2016 zum Reduktionsziel –25 % bis 2030: 2,21

⁴ Die Werte 2016 und 2018 sind mit Limited Assurance geprüft.

⁵ inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd.

⁶ [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug^{1,2}



CO₂-Emissionen an den Standorten

Trotz der geringeren Auslastung der Werke als Folge des Krieges in der Ukraine sind die CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug¹ an den Standorten der BMW Group im Vergleich zum Vorjahr um 3,0 % auf 0,32 t CO₂ gesunken (2020: 0,33 t CO₂). Gegenüber dem Basisjahr 2019 entspricht das einer Reduzierung um 20,0 %.

Die absoluten CO₂-Emissionen an den BMW Group Standorten lagen mit 705.417 t CO₂ um 7,9 % unter dem Vorjahr (2021: 766.153 t CO₂). Die milden Temperaturen sowie Einsparungen aufgrund der drohenden Gasmangellage sorgten für eine Reduzierung des Erdgaseinsatzes zu Heizzwecken.

➔ [CO₂-Bilanz](#)

➔ [GRI-Index: 305-1, 305-2, 305-3, 305-5](#)

Kompensation standortbedingter CO₂-Emissionen

Die direkten und indirekten CO₂-Emissionen der BMW Group Standorte liegen bereits heute innerhalb des für das Unternehmen berechneten 1,5°C-Pfades. Die in der [CO₂-Bilanz](#) verbleibenden Emissionen³ in Scope 1 und Scope 2 sowie der Scope-3-Kategorie „Dienstreisen“ stellt die BMW Group durch die Nutzung freiwilliger Kompensationszertifikate bilanziell vollständig CO₂-neutral. Damit werden die verbleibenden CO₂-

Emissionen durch die Förderung externer Projekte nachweislich kompensiert. In Zusammenarbeit mit renommierten Partnern wie atmosfair oder First Climate unterstützen wir Klimaschutzprojekte, die strenge Kriterien, wie zum Beispiel eine dauerhafte CO₂-Reduzierung, erfüllen. Darüber hinaus achten wir für die Post-Kyoto-Phase des Kompensationsmarkts darauf, dass es nicht zu Doppelzahlungen der eingesparten Emissionsmengen mit den im Pariser Klimaabkommen national festgelegten Beiträgen für die betroffenen Länder kommt. Zudem ist es uns wichtig, dass die Projekte einen gesellschaftlichen Nutzen stiften.

➔ [GRI-Index: 305-5](#)

CO₂-Emissionen in der Transportlogistik

Mit dem Projekt Green Transport Logistics verfolgt die BMW Group das Ziel, Transporte innerhalb ihres weltweiten Produktions- und Vertriebsnetzwerks emissionsreduziert durchzuführen. Dazu wird ein technologieoffener Ansatz verfolgt und auf CO₂-effiziente Energie- und Verkehrsträger zurückgegriffen.

Mit Biokraftstoff der zweiten Generation, hergestellt aus Rest- und Abfallstoffen, reduziert die BMW Group ihren CO₂-Fußabdruck zum Beispiel bei ausgewählten Fahrzeugtransporten auf dem Seeweg zwischen Europa und Südafrika sowie im Rahmen eines Pilotprojekts auf der Straße zur Versorgung des Werks München. Darüber hinaus nimmt die BMW Group an den Forschungsprojekten „H2Haul“ und „HyCET“ teil, um frühzeitig Erfahrungen beim Einsatz von Wasserstoff in LKW zu sammeln.

Etwa die Hälfte der Fahrzeuge verlässt die Werke der BMW Group auf dem Schienenweg. In Deutschland erfolgt bereits ein wesentlicher Umfang der Bahntransporte mit Grünstrom. [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 Emissionsfaktoren für Strom, Fernwärme und Kraftstoffe des VDA (jeweils in der aktuellsten, gültigen Version: 12/2022) sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO₂) der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke inkl. 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. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung)

² Kennzahl beinhaltet ab dem Jahr 2019 neben den CO₂-Emissionen der Produktion auch die CO₂-Emissionen der weiteren BMW Group Standorte.

³ soweit in CO₂-Bilanz erfassbar, Market-based-Methode gemäß GHG Protocol

EINKAUF UND LIEFERANTENNETZWERK

Die BMW Group bündelt im Ressort Einkauf und Lieferantennetzwerk die weltweite Beschaffung und Qualitätssicherung von Produktionsmaterial, Rohstoffen, Komponenten, Investitionsgütern und Dienstleistungen sowie die Produktion von im eigenen Haus hergestellten Fahrzeug-Komponenten.

Die wesentlichen Aufgaben des Ressorts umfassen:

- die Versorgungssicherheit der Werke
- die Gestaltung resilienter Lieferketten im geopolitischen Umfeld
- die Qualitätssicherung von Komponenten
- den Zugang zu Innovationen
- das Kostenmanagement im Wettbewerb
- die Digitalisierung von Prozessen innerhalb des Lieferantennetzwerkes
- die Umsetzung sozialer und ökologischer Belange im Lieferantennetzwerk

Lieferketten und Lieferantennetzwerk

Das Jahr 2022 war geprägt von fragilen Lieferketten und Materialpreissteigerungen. Kostentreiber für den Einkauf der BMW Group waren in erster Linie steigende Preise bei Rohstoffen, Halbleitern, Energie und Transport sowie eine herausfordernde Versorgungssituation. Die Auswirkungen der Lieferengpässe bei Halbleiter-Komponenten, die zeitweise eingeschränkte Verfügbarkeit von Kabelbäumen bedingt durch den Krieg in der Ukraine sowie pandemiebedingte Lockdowns in China führten vor allem im ersten Halbjahr 2022 weltweit zu Produktionsunterbrechungen. Obwohl sich die Situation im Verlauf des zweiten Halbjahres leicht entspannte, blieben die globalen Lieferketten fragil. [↗ Prognose, Risiken und Chancen](#)

Die BMW Group verfolgt das Prinzip, Fahrzeug-Komponenten nach Möglichkeit in der Nähe ihrer Produktionsstandorte zu beschaffen, und ist daher in allen wichtigen Einkaufsmärkten mit lokalen Teams vertreten, um Risiken schnell zu erkennen und flexibel auf die jeweiligen Marktumstände reagieren zu können. Vor dem Hintergrund geostrategischer Aspekte gewinnt außerdem eine resiliente Ausrichtung der Lieferketten zunehmend an Bedeutung. Dies berücksichtigt die BMW Group verstärkt bei der Auswahl ihrer Partner.

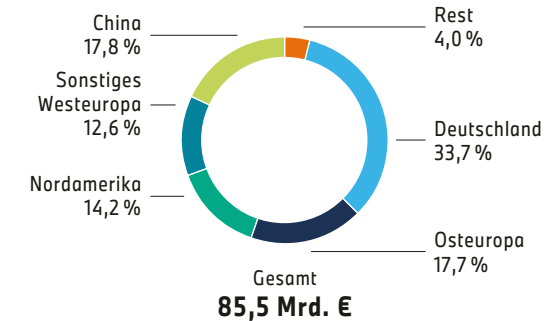
Inhouse-Fertigung als Wettbewerbsvorteil

Die BMW Group untersucht ihre Produktumfänge regelmäßig hinsichtlich ihrer Profitabilität und ihrer strategischen Bedeutung. Ein besonderer Fokus liegt hierbei aktuell auf der E-Mobilität. In diesem zentralen Transformationsfeld baut die BMW Group bei strategisch wichtigen Komponenten gezielt eigene Kompetenzen auf, insbesondere in Bereichen, in denen Technologien am Markt nicht wettbewerbsfähig verfügbar sind. Durch die Inhouse-Fertigung möchte die BMW Group zudem zur eigenen Versorgungssicherheit beitragen und sich einen Wettbewerbsvorteil sichern. Zugleich möchten wir damit unsere Prozesskompetenz in relevanten Technologien zur Qualitätsführung im Lieferantennetzwerk stärken.

Qualitätssicherung

Die Qualität ist ein entscheidendes Merkmal im Wettbewerb und bedeutend für die Zufriedenheit unserer Kundinnen und Kunden. Unsere Qualitätsexpertinnen und -experten begleiten den gesamten Produktentstehungsprozess, die Industrialisierung und die Serienproduktion. Regelmäßige Besuche bei Lieferanten sowie eine präventive und systematische Überprüfung aller Prozesse haben zum Ziel, die vereinbarte Qualität sicherzustellen.

Regionale Verteilung des Einkaufsvolumens der BMW Group*



Rohstoffsicherung und -strategie

Die volatile Situation am Energie- und Rohstoffmarkt prägte den Einkauf im Verlauf des Jahres 2022 maßgeblich. Es zeichnet sich ein zunehmender Wettbewerb um Rohstoffe ab, die für die Elektromobilität erforderlich sind. Mithilfe von Maßnahmen wie dem Direkteinkauf von Lithium und Kobalt macht sich die BMW Group technologisch und regional unabhängiger von einzelnen Vorkommen und Lieferanten. Der Direkteinkauf in Australien, Argentinien und Marokko zeigt, dass unsere Aktivitäten gleichermaßen darauf abzielen, die Rohstoffversorgung zu sichern und unsere hohen Nachhaltigkeitsstandards insbesondere in kritischen Rohstofflieferketten einzuhalten. Gleichzeitig analysiert die BMW Group die Entwicklung von Rohstoffpreisen und sichert Preisschwankungen ab – sofern der Kapitalmarkt die Möglichkeit dazu bietet. [↗ Rohstoffpreisrisiken und -chancen](#)]

* Direkter und indirekter Einkauf; bei BMW Brilliance Automotive Ltd. ist das gesamte Jahr 2022 enthalten.

Unseren Anspruch zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards sowie Menschenrechten in unseren Rohstofflieferketten haben wir unter anderem in unserem [BMW Group Supplier Code of Conduct](#) sowie dem [High-Level Commitment für nachhaltigen Naturkautschuk](#) formuliert. Im BMW Group Supplier Code of Conduct verpflichten wir unsere Tier-1-Lieferanten, Mindeststandards auch in der Kette der Sublieferanten einzufordern.

Jährliche Risikoanalysen hinsichtlich unserer Nachhaltigkeitsstandards sind die Ausgangsbasis für rohstoffspezifische Absicherungsaktivitäten zur Reduzierung von Umwelt- und Menschenrechtsrisiken. Zentrale Hebel sind dabei Verzicht, Substitution oder Reduzierung von Primär-Risikrohstoffen. Darüber hinaus setzen wir insbesondere auf eine enge Zusammenarbeit mit unseren Partnern im Lieferantennetzwerk sowie in Multi-Stakeholder-Initiativen und -Projekten. Wir nutzen wissenschaftliche Erkenntnisse, um den Prozess der Rohstoffgewinnung noch besser zu verstehen und bei der Risikoanalyse entsprechend berücksichtigen zu können. Im Ergebnis wollen wir dadurch negative Auswirkungen weiter reduzieren.

Einen besonderen Fokus legt die BMW Group auf sogenannte Konfliktminerale. Durch den Einsatz standardisierter Instrumente der Responsible Minerals Initiative (RMI) sorgt die BMW Group dafür, dass die eingesetzten Rohstoffe bis zur Hütte zurückverfolgt werden können. Für weitere Rohstoffe nutzen wir jeweils bestehende Zertifizierungen. Darüber hinaus wirkt die BMW Group daran mit, Zertifizierungsstandards für kritische Wertschöpfungsstufen zu entwickeln, beispielsweise im Rahmen der Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA), und wendet diese anschließend an. Weitere Details sowie Rohstoffsteckbriefe finden sich [online](#). [SASB-Index](#)

Die BMW Group hat sich zudem zum Ziel gesetzt, bei ausgewählten Rohstoffen positive Wirkung durch lokale Entwicklungsprojekte zu generieren. Im Berichtsjahr haben wir beispielsweise mit einer lokalen NGO ein Projekt zur Verbesserung von Lebensbedingungen im Zusammenhang mit dem Abbau des Rohstoffs Mica in Indien initiiert.

Einkauf von Batteriezellen

Die BMW Group plant, ab 2025 eine neue Generation von Batteriezellen einzusetzen. Dazu haben wir Verträge mit unseren Partnern geschlossen, die uns jährliche maximale Produktionskapazitäten von 40 GWh in Europa, 40 GWh in China und 30 GWh in den USA zusichern. Indem wir die Batteriezellen regional dort beziehen, wo sich auch unsere eigenen Produktionsstätten befinden, stärkt das Unternehmen seinen Ansatz Local for Local. Die BMW Group wird bei der neuen Generation von Batteriezellen bei den Rohstoffen Kobalt, Lithium und Nickel Sekundärmaterial einsetzen und Grünstrom beziehen lassen. Dies reduziert unseren CO₂-Footprint in der Lieferkette weiter. [CO₂-Emissionen in der Lieferkette](#)

Versorgungssicherheit

Um die Auswirkungen des Ukraine-Krieges auf unsere europäischen Werke abzufedern, hat die BMW Group mit ihren Partnern umfangreiche Maßnahmen ergriffen. So bezieht das Unternehmen weiterhin Komponenten aus der Westukraine. Parallel dazu haben unsere Partner zusätzliche Produktionsstandorte außerhalb der Ukraine aufgebaut. Die Versorgung unserer Werke mit Kabelbäumen hat sich dadurch normalisiert.

Die Lockdowns in China zur Eindämmung des Corona-Virus hielten die Lieferketten angespannt. Hinzu kam die herausfordernde Versorgungslage bei Halbleitern. Um den weltweiten Mangel an Halbleitern abzufedern, hat die BMW Group bei der Auftragsvergabe unter anderem Versorgungsvereinbarungen mit erhöhten Sicherheitsbeständen abgeschlossen sowie den direkten Einkauf von strategisch wichtigen Halbleitern umgesetzt.

Risikomanagement im Einkauf

Für die Steuerung im Lieferantennetzwerk ist ein vernetztes Risikomanagement grundlegend. Hierfür hat das Unternehmen einen RiskHub aufgebaut, der Informationen aus externen, öffentlich verfügbaren Datenquellen hinsichtlich potenzieller Risiken wie Naturkatastrophen oder Finanzrisiken auswertet. Dabei kommen moderne Methoden aus den Bereichen KI und Big Data Analytics zum Einsatz. Bei ausgewählten Themen wie der Ver-

sorgung mit Halbleiter-Komponenten bezieht die BMW Group in die Risikobetrachtung auch Standorte von Sublieferanten mit ein. Damit möchten wir eine schnelle Reaktionsfähigkeit sicherstellen und begegnen Versorgungsengpässen präventiv. Der RiskHub wird kontinuierlich weiterentwickelt.

Zur Vermeidung von Cyberrisiken und für einen angemessenen Schutz analysieren wir die Wertschöpfungskette. Die BMW Group erwartet von ihren Partnern Nachweise über ein präventives und reaktives Sicherheitsniveau. Wir fordern Informationssicherheitszertifikate nach dem Automotive-Standard TISAX ein und monitoren die Umsetzung. Gemeinschaftliche Analysen der IT-Sicherheit und der permanente Informationsaustausch erhöhen zusätzlich die Resilienz im Lieferantennetzwerk. Das Bewusstsein für Cyberrisiken wird intern durch Schulungen und Informationskampagnen gestärkt. Extern unterstützt die BMW Group ihre Partner mit regelmäßigen Informationen.

Innovationen

Die vertrauensvolle Kooperation im Lieferantennetzwerk und der Aufbau neuer Partnerschaften sind für uns wesentlich, um Innovationen schnell in unsere Fahrzeuge zu bringen. In diesem Zusammenhang arbeiten wir unter anderem eng mit der [BMW Startup Garage](#) und [BMW i Ventures](#) zusammen. Beim Newcomer Day 2022 haben ausgewählte Start-ups ein breites Spektrum an Zukunftstechnologien präsentiert – darunter auch unser neuer Partner für innovative Naturfaser-Verbundwerkstofflösungen.

Die hohe Innovationsleistung von Start-ups spiegelt sich auch im [BMW Supplier Innovation Award](#) wider. Im Berichtsjahr wurden Unternehmen in den für die Transformation wichtigen Kategorien E-Mobilität, Nachhaltigkeit, Digitalisierung, Kundenerlebnis, Exceptional Team Performance und Newcomer of the Year ausgezeichnet. [1](#)

📄 Digitalisierung in der Lieferkette

Ein digitaler Informationsfluss über die gesamte Lieferkette hinweg ist Voraussetzung für ein resilienteres und flexibleres Management der Lieferketten.

➤ **Catena-X** ist eines der größten laufenden Projekte der Automobilindustrie. Es steht allen Partnern offen und soll den Datenaustausch über die Wertschöpfungsebenen zwischen Automobilherstellern und Lieferanten ermöglichen. Mit dem Start der Plattform im Jahr 2023 soll Catena-X eine durchgängige Lösung anbieten, die zu einer engeren und noch besser abgestimmten Kooperation der Partner führen soll. Ziel ist zum Beispiel die Verbesserung von Transparenz und Reaktionsgeschwindigkeit durch einen regelmäßigen Abgleich der Bedarfs- und Kapazitätssituation, um die Teileversorgung zeitnah anzupassen. Für die Netzwerkpartner vom Rohstoff- über die n-Tier-Lieferanten bis zum Automobilhersteller sind weitere Verbesserungen zu erwarten, beispielsweise bei der Liefertreue und Kundenzufriedenheit. Gleichzeitig lassen sich durch eine bessere Auslastung oder die Vermeidung von Sonderbeschaffungsprozessen Kosten senken. Durch die Erfassung von CO₂-Daten in den Lieferketten werden künftig Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen vereinbart und deren Wirksamkeit überprüft werden. Die BMW Group hat die Vorbereitungen zur Pilotierung erster Anwendungsfälle bereits gestartet.

Soziale und ökologische Verantwortung

Für die BMW Group ist das verantwortungsbewusste Management von Lieferketten fester Bestandteil einer guten Unternehmensführung. Im Berichtsjahr haben wir unsere bereits seit vielen Jahren etablierten Prozesse vor dem Hintergrund des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes weiterentwickelt. Die Anforderungen und Erwartungen der BMW Group an ihre Lieferanten sind im [➤ BMW Group Supplier Code of Conduct](#) festgehalten.

➤ **GRI-Index: 2-23, 3-3, 407-1, 408-1**

Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk

Ein mehrstufiger Sorgfaltspflichtenprozess verankert unsere Verantwortung für das Lieferantennetzwerk in allen relevanten Bereichen der BMW Group. Dieser Sorgfaltspflichtenprozess wird umfassend [➤ online](#) dargestellt.

Die BMW Group setzt bei der Umsetzung ihrer in die Geschäftsprozesse integrierten Sorgfaltspflichten auf Standardisierung und Kooperationen. Dadurch sollen redundante Aktivitäten vermieden werden. So beteiligen wir uns am Branchendialog Automobilindustrie, beispielsweise bei der Erarbeitung der Handlungsanleitungen, und engagieren uns für den Aufbau eines branchenweiten Beschwerdemechanismus.

— Risikoanalyse

Die BMW Group beobachtet und bewertet die Nachhaltigkeits- und Menschenrechtsrisiken in ihrem Lieferantennetzwerk unter anderem bei Geschäftsbeziehungen für potenzielle und aktive Lieferantenstandorte. Zur Identifizierung von abstrakten Umwelt- und Menschenrechtsrisiken nutzt die BMW Group unter anderem Risikofilter und Medienanalysen, zur konkreten Risikoanalyse bei Tier-1-Lieferanten standardisierte Nachhaltigkeitsfragebogen und Audits. Basis für die Risikoanalyse bei n-Tier-Lieferanten ist ein Supply Chain Mapping. [➤ GRI-Index: 2-24, 308-1, 414-1](#)

— Prävention und Abhilfe

Vor der Unterzeichnung eines Vertrags mit der BMW Group verpflichtet sich der Lieferant, erforderliche Präventions- oder Abhilfemaßnahmen zur Minimierung potenzieller Risiken oder Behebung identifizierter Defizite – unter anderem in den Bereichen Unternehmensführung, Menschenrechte und Arbeitsbedingungen, Gesundheit und Sicherheit sowie Umweltschutz – zu einem vereinbarten Zieltermin, spätestens zum Produktionsstart, umzusetzen und diese auch von seinen Unterauftragnehmern einzufordern und nachzuhalten

➤ **Weitere GRI-Informationen**, [➤ Nachhaltigkeitsbewertung relevanter Lieferantenstandorte](#). Der Umfang der Präventionsmaßnahmen orientiert sich dabei unter anderem an den potenziellen Risiken, der Art und dem Umfang der Geschäftstätigkeit und der Größe des Lieferanten. Begleitend zu unseren Präventionsmaßnahmen bieten wir Schulungen zum Thema Nachhaltigkeit in der Lieferkette an, die sich an interne Einkäufer und Prozesspartner sowie an Lieferanten richten.

➤ **GRI-Index: 2-24, 308-2, 414-2**

— Wirksamkeit und Beschwerdemechanismen

Bei Lieferanten in Hochrisikoregionen oder Hochrisikowarengruppen hat die BMW Group zusätzlich Kontrollmechanismen wie Prüfungen zu Umwelt- und Sozialstandards am Lieferantenstandort mittels eigener Auditoren oder externer Prüfer implementiert. Im Berichtsjahr haben wir auf diesem Wege insgesamt 49 potenzielle und aktive Lieferantenstandorte überprüft (2021: 38)^{1,2}. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, dass alle Standorte von Tier-1-Lieferanten, bei denen ein Audit stattgefunden hat, die jeweils lokal geltenden gesetzlichen Anforderungen zur Nachhaltigkeit sowie internationale Menschenrechtsstandards (BMW Group Mindestanforderungen) erfüllen. Im Jahr 2022 wurde bei den durchgeführten Abschlussaudits bestätigt, dass alle in Initialaudits identifizierten Verstöße gegen diese Mindestanforderungen (Non-Conformities) abgestellt wurden.

Hinweise auf mögliche Verstöße gegen die Anforderungen der BMW Group zur Nachhaltigkeit im Lieferantennetzwerk bearbeitet die interne Human Rights Contact Supply Chain. [1](#)

¹ Die weltweit durchgeführten Audits erfolgten größtenteils nach den Standards der Responsible Business Alliance (RBA).

² Die Anzahl der im Vorjahr berichteten Audits i.H.v. 196 wurde zu Vergleichszwecken angepasst, da Environmental Performance Assessments (EPA) in China seit dem Jahr 2022 aufgrund unserer neuen Anforderungen an Umwelt- und Sozialaudits nicht mehr in der Kennzahl erfasst werden.

Ergänzend nutzen wir den standardisierten Beschwerde-mechanismus RBA Voices. Darüber hinaus stehen [Hinweisgebersysteme zur Aufdeckung möglicher Rechtsverstöße](#) und Compliance-Kontrollen zur Verfügung. Unser Ziel ist es, dass alle substantiierten Hinweise zu Umwelt- oder Menschenrechtsverstößen durch Vereinbarung von Abhilfemaßnahmen behoben werden.

Falls erforderlich, setzen wir die Geschäftsbeziehung während der Bemühungen zur Risikominimierung temporär aus. Ein Abbruch der Geschäftsbeziehung erfolgt nur, wenn uns kein anderes wirksames Mittel zur Verfügung steht und wir unser Einflussvermögen nicht weiter erhöhen können. Letzterem wirken wir durch eine sorgfältige Lieferantenauswahl sowie Befähigung und Zusammenarbeit mit Lieferanten im Hinblick auf die Verbesserung ihrer Nachhaltigkeitsleistung entgegen. Im Berichtsjahr musste keine bestehende Lieferantenbeziehung aufgrund schwerwiegender Nachhaltigkeitsverstöße beendet werden.

[GRI-Index: 2-24, 3-3, 308-1, 414-1](#)

CO₂-Emissionen in der Lieferkette

Die BMW Group treibt die Dekarbonisierung der eigenen Lieferkette voran. Unser Ziel ist es, bis 2030 die CO₂-Emissionen in der Lieferkette je Fahrzeug um mehr als 20 % zu reduzieren (Basisjahr 2019)¹. Dazu haben wir in unserem Lieferantennetzwerk unter anderem die Zusage von CO₂-reduzierenden Maßnahmen² als Vergabekriterium etabliert. Die BMW Group befähigt gezielt Lieferanten über das BMW Group Partner Portal und stellt für Partnerworkshops zusätzlich Präsenzformate im BMW Group Werk Landshut zur Verfügung. [GRI-Index: 3-3](#)

Im Jahr 2022 stieg die Zahl unserer vertraglichen Vereinbarungen mit Lieferanten über CO₂-reduzierende Maßnahmen auf 468 Vergaben (2021: 429 Vergaben). Dazu gehörten Vereinbarungen zur Nutzung von Sekundärrohstoffen, Biomaterialien sowie die Nutzung von CO₂-reduzierten Stahlrouten. Die größte Wirkung zur CO₂-Reduzierung in der Lieferkette bietet aus unserer Sicht jedoch Grünstrom. Die BMW Group macht dessen Verwendung²

bei direkten Lieferanten (Tier-1) und für energieintensive Prozesse in der Vorkette (n-Tier) zu einem Kriterium für Neuvergaben bei CO₂-intensiven Bauteilen und Materialien. Im Berichtszeitraum haben wir dazu Vereinbarungen bei 343 Vergaben abgeschlossen (2021: 427 Vergaben). Darüber hinaus konnten wir seit Mitte 2021 mit 46 unserer größten Lieferanten Rahmenvereinbarungen zur Nutzung von Grünstrom³ in der Herstellung für BMW Group Bauteile treffen.

Die Vereinbarungen mit Lieferanten zur CO₂-Reduzierung in der Produktion zeigten im Jahr 2022 bereits erste Wirkung. Die BMW Group hat mit einem externen Prüfer ein Konzept zur Nachprüfung der Einhaltung dieser Vereinbarungen entwickelt und im Jahr 2022 die Einhaltung von vertraglich vereinbarten [CO₂-reduzierende Maßnahmen in der Lieferkette](#) bei 23 Lieferanten überprüft. Im Ergebnis verringerte die BMW Group im Berichtszeitraum die CO₂-Emissionen in der Produktion ihrer Lieferanten um rund 1,0 Mio. Tonnen.⁴

Darüber hinaus setzt die BMW Group unverändert auf das Carbon Disclosure Project (CDP) Supply-Chain-Programm, um die Leistungsfähigkeit der Lieferkette in Bezug auf das CO₂-Engagement zu beurteilen. Das Unternehmen leitet daraus Maßnahmen für die Lieferantentwicklung und -befähigung ab. Im Jahr 2022 haben 247 Lieferanten an dem Rating teilgenommen (84 % des produktionsrelevanten Einkaufsvolumens). [1](#)

¹ Aus Gründen der Vereinfachung handelt es sich hierbei um einen gerundeten Wert. Das im Rahmen von SBTi validierte Ziel beträgt 22 %.

² Hierunter fasst die BMW Group Maßnahmen, die CO₂-Emissionen reduzieren. Kompensationsmaßnahmen zählen entsprechend nicht dazu.

³ Eigenerzeugung, Direktbezug oder sogenannte Energy Attribute Certificates (z. B. Herkunftsnachweise)

⁴ Die im Berichtsjahr erzielten CO₂-Reduktionen aus mit Lieferanten vereinbarten Maßnahmen wurden in der [CO₂-Bilanz](#) nicht berücksichtigt.



MITARBEITENDE UND GESELLSCHAFT

114 Arbeitgeberattraktivität und
Mitarbeiterentwicklung

117 Gesundheit und Leistungsfähigkeit

119 Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion

121 Gesellschaftliches Engagement

MITARBEITENDE UND GESELLSCHAFT

ARBEITGEBER-
ATTRAKTIVITÄT UND MIT-
ARBEITERENTWICKLUNG

Die BMW Group hat den Anspruch, ihren Mitarbeitenden mit interessanten und zukunftsfähigen Arbeitsplätzen bei attraktiven Rahmenbedingungen eine sichere Perspektive zu bieten. Zugleich möchten wir den Beschäftigten die Möglichkeit geben, persönlich zu wachsen und die Zukunft des Unternehmens mitzugestalten. Damit schaffen wir die Grundlage, um im Wettbewerb um talentierte Fachkräfte dauerhaft erfolgreich zu sein. [1\]](#)

Zum 31. Dezember 2022 beschäftigte die BMW Group weltweit insgesamt 149.475 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Anzahl liegt damit deutlich über dem Niveau des Vorjahres (2021: 118.909/+25,7%) [↗ Weitere GRI-Informationen](#). Der Anstieg geht im Wesentlichen auf die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance zurück. Der weitere Beschäftigungsaufbau erfolgte insbesondere in den Bereichen Entwicklung und IT sowie in unserem weltweiten Produktionsnetzwerk. [↗ GRI-Index: 2-7, 2-8](#)

Mit ihrer HR-Strategie stellt die BMW Group frühzeitig die Weichen, ihre Personal- und Kompetenzstrukturen vorausschauend anzupassen. Dabei geht es insbesondere darum, kompetente Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu gewinnen, sie stärkenorientiert einzusetzen, ihr Potenzial gezielt zu fördern und notwendige Zukunftskompetenzen aufzubauen. Auf dieser Grundlage verbessern wir fortlaufend unsere Programme. Dazu zählen die Aus- und Weiterbildung, die Personalentwicklung und das Personalmarketing sowie das Recruiting und die Nachwuchsprogramme. [↗ GRI-Index: 3-3](#)

Competencies for the future

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, politische und technologische Entwicklungen gleichermaßen. [1\]](#)



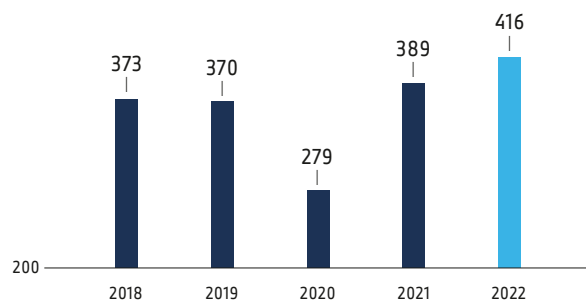
■ Mit Weiterbildung die Wettbewerbsfähigkeit sichern

Mit der im Jahr 2021 gestarteten größten Weiterbildungsoffensive des Unternehmens fördert die BMW Group den Kompetenzauf- und -umbau in allen Ressorts. Dadurch erhalten wir die Leistungs- und Beschäftigungsfähigkeit unserer Mitarbeitenden und sichern gleichzeitig die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens. Im Jahr 2022 lagen die Schwerpunkte der Weiterbildungsmaßnahmen in den Zukunftsfeldern Elektrik und Elektronik, Data Analytics, KI sowie innovative Produktionstechnologien und neue Arbeitsmethoden.

Im Berichtsjahr lagen die Teilnehmerzahlen an unternehmensweiten Qualifizierungsmaßnahmen bei rund 1 Mio. (2021: 1,1 Mio.). Die Weiterbildungsstunden je Mitarbeitenden beliefen sich in der BMW Group im Durchschnitt auf 21,6 (2021: 23,1) [↗ Weitere GRI-Informationen.](#) [\] Insgesamt investierte die BMW Group im Berichtszeitraum 416,0 Mio. € in die Aus- und Weiterbildung \(2021: 388,6 Mio. €\).](#) [↗ GRI-Index: 404-1, 404-2](#)

Investitionen in Aus- und Weiterbildung¹

in Mio. €



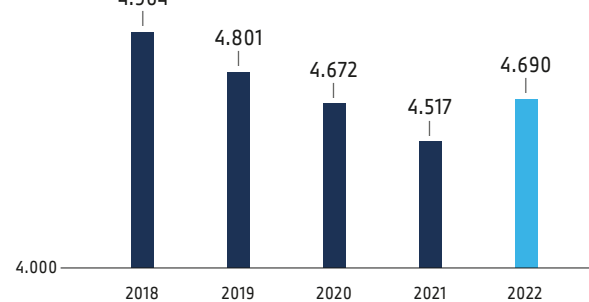
■ Nachwuchs gewinnen und fördern

Nachwuchstalente zu gewinnen und zu fördern, spielt eine zentrale Rolle beim Kompetenzaufbau innerhalb der BMW Group. Durch ein umfassendes Programm mit vielfältigen Einstiegsmöglichkeiten möchten wir unseren Bedarf an Nachwuchskräften sichern. [\] \]](#)

Unser Angebot umfasst unsere über die Jahre gewachsene Berufsausbildung, ein duales Studium sowie studentische Förderprogramme. Für Top-Talente bietet die BMW Group zudem das Doktorandenprogramm ProMotion sowie das globale Traineeship Global Leader Development Programme (GLDP)² an. Teilnehmende von ProMotion schreiben ihre Doktorarbeit in Kooperation mit der BMW Group und tragen damit wertvolle Innovationen ins Unternehmen, insbesondere da sich die Vergabe von Dissertationsthemen an der Innovationsstrategie ausrichtet. Mit dem Traineeprogramm wollen wir Führungskräfte der Zukunft gezielt auf ihre künftigen Aufgaben vorbereiten.

Auszubildende und Teilnehmende an Nachwuchsförderprogrammen³

Anzahl



Die Gesamtzahl der Auszubildenden, dual Studierenden und Teilnehmenden der Nachwuchsförderprogramme³ ist im Berichtsjahr mit 4.690⁴ leicht angestiegen (2021: 4.517/+3,8 %). An 19 Ausbildungsstandorten und in 20 Niederlassungen werden derzeit junge Menschen in rund 30 Ausbildungsberufen und 20 dualen Studiengängen weltweit auf ihre zukünftigen Tätigkeitsfelder in der BMW Group vorbereitet. In Deutschland haben im Jahr 2022 erneut 1.200 junge Menschen eine Ausbildung oder ein duales Studium begonnen (2021: 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.

[↗ GRI-Index: 401-1](#)

[\] \] Die Kompetenzen zur Gestaltung einer digitalen, elektrischen und nachhaltigen Mobilität der Zukunft prägen und verändern die Ausbildung der BMW Group. Die Programminhalte werden regelmäßig überprüft und an notwendige Zukunftskompetenzen angepasst. Im Berichtsjahr haben wir beispielsweise den dualen Studiengang Nachhaltigkeits- und Umweltmanagement in unser Programmangebot aufgenommen und unsere Berufsbilder weltweit um Grundlagen zu Augmented Reality, Internet of Things oder Data Analytics erweitert. \[\\] \\]\]\(#\)](#)

¹ 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 (seit 2022 inkl. BMW Brilliance).

² Ab April 2023 startet das weiterentwickelte GLDP-Programm unter dem neuen Namen AcceleratiON.

³ Die hier enthaltenen Programme sind SpeedUp (Bachelorprogramm) und Fastlane (Masterprogramm). International sind die Programme nicht identisch, sondern passen sich lokal den Anforderungen der Märkte sowie den universitären Curricula an.

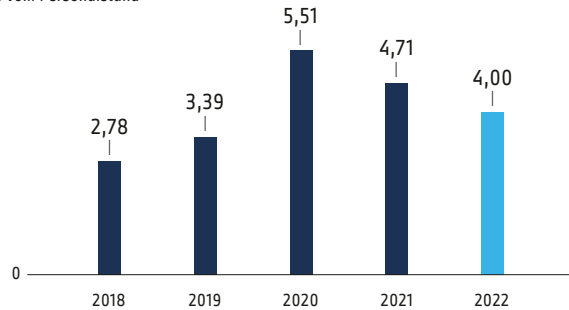
⁴ erstmals inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., Gesamtzahl exkl. BMW Brilliance Automotive Ltd.: 4.566

Attractive Rahmenbedingungen

Zur hohen Arbeitgeberattraktivität der BMW Group tragen eine positive Unternehmenswahrnehmung, spannende und zukunftsgerichtete Tätigkeiten, individuelle Entwicklungs- und Gestaltungsmöglichkeiten, attraktive Arbeitsbedingungen einschließlich Vergütung und Zusatzleistungen sowie eine moderne Arbeitsumgebung bei. [1\]](#)

Fluktuationsquote*

in % vom Personalstand



Bei der Gesamtvergütung verfolgen wir den Anspruch, jeweils über dem Median des relevanten Arbeitsmarkts zu liegen. Dies stellen wir durch jährlich durchgeführte weltweite Vergütungsstudien sicher. Zudem setzt die BMW Group die Prinzipien einer leistungsgerechten Vergütung konsequent um. Das Gesamtvergütungspaket setzt sich aus einem monatlichen Entgelt und einer variablen Vergütungskomponente zusammen, die vom Unternehmenserfolg abhängig ist. Hinzu kommen national differenzierte Zusatzleistungen wie beispielsweise die betriebliche Altersvorsorge und ein attraktives Angebot an Mobilitätsleistungen wie zum Beispiel subventionierte Bahn- und ÖPNV-Tickets. Auf einer internen Unternehmensplattform können sich die Mitarbeitenden über das komplette Angebot an Zusatzleistungen informieren. [1\]](#) [2\]](#) [3\]](#) [4\]](#) [5\]](#) [6\]](#) [7\]](#) [8\]](#) [9\]](#) [10\]](#) [11\]](#) [12\]](#) [13\]](#) [14\]](#) [15\]](#) [16\]](#) [17\]](#) [18\]](#) [19\]](#) [20\]](#) [21\]](#) [22\]](#) [23\]](#) [24\]](#) [25\]](#) [26\]](#) [27\]](#) [28\]](#) [29\]](#) [30\]](#) [31\]](#) [32\]](#) [33\]](#) [34\]](#) [35\]](#) [36\]](#) [37\]](#) [38\]](#) [39\]](#) [40\]](#) [41\]](#) [42\]](#) [43\]](#) [44\]](#) [45\]](#) [46\]](#) [47\]](#) [48\]](#) [49\]](#) [50\]](#) [51\]](#) [52\]](#) [53\]](#) [54\]](#) [55\]](#) [56\]](#) [57\]](#) [58\]](#) [59\]](#) [60\]](#) [61\]](#) [62\]](#) [63\]](#) [64\]](#) [65\]](#) [66\]](#) [67\]](#) [68\]](#) [69\]](#) [70\]](#) [71\]](#) [72\]](#) [73\]](#) [74\]](#) [75\]](#) [76\]](#) [77\]](#) [78\]](#) [79\]](#) [80\]](#) [81\]](#) [82\]](#) [83\]](#) [84\]](#) [85\]](#) [86\]](#) [87\]](#) [88\]](#) [89\]](#) [90\]](#) [91\]](#) [92\]](#) [93\]](#) [94\]](#) [95\]](#) [96\]](#) [97\]](#) [98\]](#) [99\]](#) [100\]](#)

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. [2\]](#) [3\]](#) [4\]](#) [5\]](#) [6\]](#) [7\]](#) [8\]](#) [9\]](#) [10\]](#) [11\]](#) [12\]](#) [13\]](#) [14\]](#) [15\]](#) [16\]](#) [17\]](#) [18\]](#) [19\]](#) [20\]](#) [21\]](#) [22\]](#) [23\]](#) [24\]](#) [25\]](#) [26\]](#) [27\]](#) [28\]](#) [29\]](#) [30\]](#) [31\]](#) [32\]](#) [33\]](#) [34\]](#) [35\]](#) [36\]](#) [37\]](#) [38\]](#) [39\]](#) [40\]](#) [41\]](#) [42\]](#) [43\]](#) [44\]](#) [45\]](#) [46\]](#) [47\]](#) [48\]](#) [49\]](#) [50\]](#) [51\]](#) [52\]](#) [53\]](#) [54\]](#) [55\]](#) [56\]](#) [57\]](#) [58\]](#) [59\]](#) [60\]](#) [61\]](#) [62\]](#) [63\]](#) [64\]](#) [65\]](#) [66\]](#) [67\]](#) [68\]](#) [69\]](#) [70\]](#) [71\]](#) [72\]](#) [73\]](#) [74\]](#) [75\]](#) [76\]](#) [77\]](#) [78\]](#) [79\]](#) [80\]](#) [81\]](#) [82\]](#) [83\]](#) [84\]](#) [85\]](#) [86\]](#) [87\]](#) [88\]](#) [89\]](#) [90\]](#) [91\]](#) [92\]](#) [93\]](#) [94\]](#) [95\]](#) [96\]](#) [97\]](#) [98\]](#) [99\]](#) [100\]](#)

Beschäftigte einbinden

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind für die BMW Group eine der wichtigsten Stakeholdergruppen. In dieser Rolle beziehen wir sie bei der künftigen Ausrichtung des Unternehmens aktiv mit ein. Eine zentrale Plattform dafür bieten beispielsweise die im Jahr 2020 initiierten internen Nachhaltigkeitsdialoge. Im Rahmen der zwei Dialogveranstaltungen 2022 vermittelten wir den Teilnehmenden Wissen und Hintergrundinformationen unter anderem zur Rolle von Nachhaltigkeit in der Lieferkette und im Finanzwesen. [1\]](#) [2\]](#) [3\]](#) [4\]](#) [5\]](#) [6\]](#) [7\]](#) [8\]](#) [9\]](#) [10\]](#) [11\]](#) [12\]](#) [13\]](#) [14\]](#) [15\]](#) [16\]](#) [17\]](#) [18\]](#) [19\]](#) [20\]](#) [21\]](#) [22\]](#) [23\]](#) [24\]](#) [25\]](#) [26\]](#) [27\]](#) [28\]](#) [29\]](#) [30\]](#) [31\]](#) [32\]](#) [33\]](#) [34\]](#) [35\]](#) [36\]](#) [37\]](#) [38\]](#) [39\]](#) [40\]](#) [41\]](#) [42\]](#) [43\]](#) [44\]](#) [45\]](#) [46\]](#) [47\]](#) [48\]](#) [49\]](#) [50\]](#) [51\]](#) [52\]](#) [53\]](#) [54\]](#) [55\]](#) [56\]](#) [57\]](#) [58\]](#) [59\]](#) [60\]](#) [61\]](#) [62\]](#) [63\]](#) [64\]](#) [65\]](#) [66\]](#) [67\]](#) [68\]](#) [69\]](#) [70\]](#) [71\]](#) [72\]](#) [73\]](#) [74\]](#) [75\]](#) [76\]](#) [77\]](#) [78\]](#) [79\]](#) [80\]](#) [81\]](#) [82\]](#) [83\]](#) [84\]](#) [85\]](#) [86\]](#) [87\]](#) [88\]](#) [89\]](#) [90\]](#) [91\]](#) [92\]](#) [93\]](#) [94\]](#) [95\]](#) [96\]](#) [97\]](#) [98\]](#) [99\]](#) [100\]](#)

Eine weitere Beteiligungsmöglichkeit erhalten Mitarbeitende über das Ideenmanagement. In diesem Rahmen können Beschäftigte Ideen außerhalb ihres Aufgabenbereichs einbringen. Entsteht für die BMW Group eine positive Wirkung hinsichtlich Effizienz oder Nachhaltigkeit, werden die Mitarbeitenden prämiert. Im Jahr 2022 wurden insgesamt 5.028 Ideen eingereicht (2021: 4.810). Im Berichtsjahr wurden insgesamt 1.188 Ideen (2021: 1.318) mit einem Erstjahresnutzen von 20,5 Mio. € (2021: 30,4 Mio. €) umgesetzt. Rund ein Drittel der im Jahr 2022 umgesetzten Ideen hatten wie im Vorjahr ihre primäre Wirkung im Bereich der Nachhaltigkeit. [1\]](#) [2\]](#) [3\]](#) [4\]](#) [5\]](#) [6\]](#) [7\]](#) [8\]](#) [9\]](#) [10\]](#) [11\]](#) [12\]](#) [13\]](#) [14\]](#) [15\]](#) [16\]](#) [17\]](#) [18\]](#) [19\]](#) [20\]](#) [21\]](#) [22\]](#) [23\]](#) [24\]](#) [25\]](#) [26\]](#) [27\]](#) [28\]](#) [29\]](#) [30\]](#) [31\]](#) [32\]](#) [33\]](#) [34\]](#) [35\]](#) [36\]](#) [37\]](#) [38\]](#) [39\]](#) [40\]](#) [41\]](#) [42\]](#) [43\]](#) [44\]](#) [45\]](#) [46\]](#) [47\]](#) [48\]](#) [49\]](#) [50\]](#) [51\]](#) [52\]](#) [53\]](#) [54\]](#) [55\]](#) [56\]](#) [57\]](#) [58\]](#) [59\]](#) [60\]](#) [61\]](#) [62\]](#) [63\]](#) [64\]](#) [65\]](#) [66\]](#) [67\]](#) [68\]](#) [69\]](#) [70\]](#) [71\]](#) [72\]](#) [73\]](#) [74\]](#) [75\]](#) [76\]](#) [77\]](#) [78\]](#) [79\]](#) [80\]](#) [81\]](#) [82\]](#) [83\]](#) [84\]](#) [85\]](#) [86\]](#) [87\]](#) [88\]](#) [89\]](#) [90\]](#) [91\]](#) [92\]](#) [93\]](#) [94\]](#) [95\]](#) [96\]](#) [97\]](#) [98\]](#) [99\]](#) [100\]](#)

Die allgemeine Stimmung der Belegschaft erfasst die BMW Group zudem alle zwei Jahre im Rahmen einer unternehmensweiten Mitarbeiterbefragung. Aus den Erkenntnissen leiten die Führungskräfte gemeinsam mit ihren Mitarbeitenden konkrete Maßnahmen ab und treiben deren Umsetzung eigenverantwortlich voran. Die nächste Befragung findet 2023 statt. [1\]](#) [2\]](#) [3\]](#) [4\]](#) [5\]](#) [6\]](#) [7\]](#) [8\]](#) [9\]](#) [10\]](#) [11\]](#) [12\]](#) [13\]](#) [14\]](#) [15\]](#) [16\]](#) [17\]](#) [18\]](#) [19\]](#) [20\]](#) [21\]](#) [22\]](#) [23\]](#) [24\]](#) [25\]](#) [26\]](#) [27\]](#) [28\]](#) [29\]](#) [30\]](#) [31\]](#) [32\]](#) [33\]](#) [34\]](#) [35\]](#) [36\]](#) [37\]](#) [38\]](#) [39\]](#) [40\]](#) [41\]](#) [42\]](#) [43\]](#) [44\]](#) [45\]](#) [46\]](#) [47\]](#) [48\]](#) [49\]](#) [50\]](#) [51\]](#) [52\]](#) [53\]](#) [54\]](#) [55\]](#) [56\]](#) [57\]](#) [58\]](#) [59\]](#) [60\]](#) [61\]](#) [62\]](#) [63\]](#) [64\]](#) [65\]](#) [66\]](#) [67\]](#) [68\]](#) [69\]](#) [70\]](#) [71\]](#) [72\]](#) [73\]](#) [74\]](#) [75\]](#) [76\]](#) [77\]](#) [78\]](#) [79\]](#) [80\]](#) [81\]](#) [82\]](#) [83\]](#) [84\]](#) [85\]](#) [86\]](#) [87\]](#) [88\]](#) [89\]](#) [90\]](#) [91\]](#) [92\]](#) [93\]](#) [94\]](#) [95\]](#) [96\]](#) [97\]](#) [98\]](#) [99\]](#) [100\]](#)

Von Arbeitgebrankings ausgezeichnet

Im Jahr 2022 zeichneten renommierte Arbeitgeberbewertungen die BMW Group erneut als einen der weltweit attraktivsten Arbeitgeber aus: In der aktuellen Rangliste der [1\]](#) [2\]](#) [3\]](#) [4\]](#) [5\]](#) [6\]](#) [7\]](#) [8\]](#) [9\]](#) [10\]](#) [11\]](#) [12\]](#) [13\]](#) [14\]](#) [15\]](#) [16\]](#) [17\]](#) [18\]](#) [19\]](#) [20\]](#) [21\]](#) [22\]](#) [23\]](#) [24\]](#) [25\]](#) [26\]](#) [27\]](#) [28\]](#) [29\]](#) [30\]](#) [31\]](#) [32\]](#) [33\]](#) [34\]](#) [35\]](#) [36\]](#) [37\]](#) [38\]](#) [39\]](#) [40\]](#) [41\]](#) [42\]](#) [43\]](#) [44\]](#) [45\]](#) [46\]](#) [47\]](#) [48\]](#) [49\]](#) [50\]](#) [51\]](#) [52\]](#) [53\]](#) [54\]](#) [55\]](#) [56\]](#) [57\]](#) [58\]](#) [59\]](#) [60\]](#) [61\]](#) [62\]](#) [63\]](#) [64\]](#) [65\]](#) [66\]](#) [67\]](#) [68\]](#) [69\]](#) [70\]](#) [71\]](#) [72\]](#) [73\]](#) [74\]](#) [75\]](#) [76\]](#) [77\]](#) [78\]](#) [79\]](#) [80\]](#) [81\]](#) [82\]](#) [83\]](#) [84\]](#) [85\]](#) [86\]](#) [87\]](#) [88\]](#) [89\]](#) [90\]](#) [91\]](#) [92\]](#) [93\]](#) [94\]](#) [95\]](#) [96\]](#) [97\]](#) [98\]](#) [99\]](#) [100\]](#) [101\]](#) [102\]](#) [103\]](#) [104\]](#) [105\]](#) [106\]](#) [107\]](#) [108\]](#) [109\]](#) [110\]](#) [111\]](#) [112\]](#) [113\]](#) [114\]](#) [115\]](#) [116\]](#) [117\]](#) [118\]](#) [119\]](#) [120\]](#) [121\]](#) [122\]](#) [123\]](#) [124\]](#) [125\]](#) [126\]](#) [127\]](#) [128\]](#) [129\]](#) [130\]](#) [131\]](#) [132\]](#) [133\]](#) [134\]](#) [135\]](#) [136\]](#) [137\]](#) [138\]](#) [139\]](#) [140\]](#) [141\]](#) [142\]](#) [143\]](#) [144\]](#) [145\]](#) [146\]](#) [147\]](#) [148\]](#) [149\]](#) [150\]](#) [151\]](#) [152\]](#) [153\]](#) [154\]](#) [155\]](#) [156\]](#) [157\]](#) [158\]](#) [159\]](#) [160\]](#) [161\]](#) [162\]](#) [163\]](#) [164\]](#) [165\]](#) [166\]](#) [167\]](#) [168\]](#) [169\]](#) [170\]](#) [171\]](#) [172\]](#) [173\]](#) [174\]](#) [175\]](#) [176\]](#) [177\]](#) [178\]](#) [179\]](#) [180\]](#) [181\]](#) [182\]](#) [183\]](#) [184\]](#) [185\]](#) [186\]](#) [187\]](#) [188\]](#) [189\]](#) [190\]](#) [191\]](#) [192\]](#) [193\]](#) [194\]](#) [195\]](#) [196\]](#) [197\]](#) [198\]](#) [199\]](#) [200\]](#) [201\]](#) [202\]](#) [203\]](#) [204\]](#) [205\]](#) [206\]](#) [207\]](#) [208\]](#) [209\]](#) [210\]](#) [211\]](#) [212\]](#) [213\]](#) [214\]](#) [215\]](#) [216\]](#) [217\]](#) [218\]](#) [219\]](#) [220\]](#) [221\]](#) [222\]](#) [223\]](#) [224\]](#) [225\]](#) [226\]](#) [227\]](#) [228\]](#) [229\]](#) [230\]](#) [231\]](#) [232\]](#) [233\]](#) [234\]](#) [235\]](#) [236\]](#) [237\]](#) [238\]](#) [239\]](#) [240\]](#) [241\]](#) [242\]](#) [243\]](#) [244\]](#) [245\]](#) [246\]](#) [247\]](#) [248\]](#) [249\]](#) [250\]](#) [251\]](#) [252\]](#) [253\]](#) [254\]](#) [255\]](#) [256\]](#) [257\]](#) [258\]](#) [259\]](#) [260\]](#) [261\]](#) [262\]](#) [263\]](#) [264\]](#) [265\]](#) [266\]](#) [267\]](#) [268\]](#) [269\]](#) [270\]](#) [271\]](#) [272\]](#) [273\]](#) [274\]](#) [275\]](#) [276\]](#) [277\]](#) [278\]](#) [279\]](#) [280\]](#) [281\]](#) [282\]](#) [283\]](#) [284\]](#) [285\]](#) [286\]](#) [287\]](#) [288\]](#) [289\]](#) [290\]](#) [291\]](#) [292\]](#) [293\]](#) [294\]](#) [295\]](#) [296\]](#) [297\]](#) [298\]](#) [299\]](#) [300\]](#) [301\]](#) [302\]](#) [303\]](#) [304\]](#) [305\]](#) [306\]](#) [307\]](#) [308\]](#) [309\]](#) [310\]](#) [311\]](#) [312\]](#) [313\]](#) [314\]](#) [315\]](#) [316\]](#) [317\]](#) [318\]](#) [319\]](#) [320\]](#) [321\]](#) [322\]](#) [323\]](#) [324\]](#) [325\]](#) [326\]](#) [327\]](#) [328\]](#) [329\]](#) [330\]](#) [331\]](#) [332\]](#) [333\]](#) [334\]](#) [335\]](#) [336\]](#) [337\]](#) [338\]](#) [339\]](#) [340\]](#) [341\]](#) [342\]](#) [343\]](#) [344\]](#) [345\]](#) [346\]](#) [347\]](#) [348\]](#) [349\]](#) [350\]](#) [351\]](#) [352\]](#) [353\]](#) [354\]](#) [355\]](#) [356\]](#) [357\]](#) [358\]](#) [359\]](#) [360\]](#) [361\]](#) [362\]](#) [363\]](#) [364\]](#) [365\]](#) [366\]](#) [367\]](#) [368\]](#) [369\]](#) [370\]](#) [371\]](#) [372\]](#) [373\]](#) [374\]](#) [375\]](#) [376\]](#) [377\]](#) [378\]](#) [379\]](#) [380\]](#) [381\]](#) [382\]](#) [383\]](#) [384\]](#) [385\]](#) [386\]](#) [387\]](#) [388\]](#) [389\]](#) [390\]](#) [391\]](#) [392\]](#) [393\]](#) [394\]](#) [395\]](#) [396\]](#) [397\]](#) [398\]](#) [399\]](#) [400\]](#) [401\]](#) [402\]](#) [403\]](#) [404\]](#) [405\]](#) [406\]](#) [407\]](#) [408\]](#) [409\]](#) [410\]](#) [411\]](#) [412\]](#) [413\]](#) [414\]](#) [415\]](#) [416\]](#) [417\]](#) [418\]](#) [419\]](#) [420\]](#) [421\]](#) [422\]](#) [423\]](#) [424\]](#) [425\]](#) [426\]](#) [427\]](#) [428\]](#) [429\]](#) [430\]](#) [431\]](#) [432\]](#) [433\]](#) [434\]](#) [435\]](#) [436\]](#) [437\]](#) [438\]](#) [439\]](#) [440\]](#) [441\]](#) [442\]](#) [443\]](#) [444\]](#) [445\]](#) [446\]](#) [447\]](#) [448\]](#) [449\]](#) [450\]](#) [451\]](#) [452\]](#) [453\]](#) [454\]](#) [455\]](#) [456\]](#) [457\]](#) [458\]](#) [459\]](#) [460\]](#) [461\]](#) [462\]](#) [463\]](#) [464\]](#) [465\]](#) [466\]](#) [467\]](#) [468\]](#) [469\]](#) [470\]](#) [471\]](#) [472\]](#) [473\]](#) [474\]](#) [475\]](#) [476\]](#) [477\]](#) [478\]](#) [479\]](#) [480\]](#) [481\]](#) [482\]](#) [483\]](#) [484\]](#) [485\]](#) [486\]](#) [487\]](#) [488\]](#) [489\]](#) [490\]](#) [491\]](#) [492\]](#) [493\]](#) [494\]](#) [495\]](#) [496\]](#) [497\]](#) [498\]](#) [499\]](#) [500\]](#) [501\]](#) [502\]](#) [503\]](#) [504\]](#) [505\]](#) [506\]](#) [507\]](#) [508\]](#) [509\]](#) [510\]](#) [511\]](#) [512\]](#) [513\]](#) [514\]](#) [515\]](#) [516\]](#) [517\]](#) [518\]](#) [519\]](#) [520\]](#) [521\]](#) [522\]](#) [523\]](#) [524\]](#) [525\]](#) [526\]](#) [527\]](#) [528\]](#) [529\]](#) [530\]](#) [531\]](#) [532\]](#) [533\]](#) [534\]](#) [535\]](#) [536\]](#) [537\]](#) [538\]](#) [539\]](#) [540\]](#) [541\]](#) [542\]](#) [543\]](#) [544\]](#) [545\]](#) [546\]](#) [547\]](#) [548\]](#) [549\]](#) [550\]](#) [551\]](#) [552\]](#) [553\]](#) [554\]](#) [555\]](#) [556\]](#) [557\]](#) [558\]](#) [559\]](#) [560\]](#) [561\]](#) [562\]](#) [563\]](#) [564\]](#) [565\]](#) [566\]](#) [567\]](#) [568\]](#) [569\]](#) [570\]](#) [571\]](#) [572\]](#) [573\]](#) [574\]](#) [575\]](#) [576\]](#) [577\]](#) [578\]](#) [579\]](#) [580\]](#) [581\]](#) [582\]](#) [583\]](#) [584\]](#) [585\]](#) [586\]](#) [587\]](#) [588\]](#) [589\]](#) [590\]](#) [591\]](#) [592\]](#) [593\]](#) [594\]](#) [595\]](#) [596\]](#) [597\]](#) [598\]](#) [599\]](#) [600\]](#) [601\]](#) [602\]](#) [603\]](#) [604\]](#) [605\]](#) [606\]](#) [607\]](#) [608\]](#) [609\]](#) [610\]](#) [611\]](#) [612\]](#) [613\]](#) [614\]](#) [615\]](#) [616\]](#) [617\]](#) [618\]](#) [619\]](#) [620\]](#) [621\]](#) [622\]](#) [623\]](#) [624\]](#) [625](#)

GESUNDHEIT UND LEISTUNGSFÄHIGKEIT

Ob in den Werken, Entwicklungszentren oder im administrativen Bereich: Die Mitarbeitenden der BMW Group gehen jeden Tag den unterschiedlichsten Tätigkeiten nach. Daraus ergeben sich umfassende Anforderungen an den Arbeits- und Gesundheitsschutz.

Das Recht auf Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz bildet einen zentralen Bestandteil des [BMW Group Kodex zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen](#). Darin verpflichten wir uns, die jeweils geltenden lokalen Arbeitsschutzgesetze einzuhalten. Darüber hinaus arbeitet die BMW Group fortlaufend an einheitlichen, standortübergreifenden Standards. Ihr Ziel ist es, dass unternehmensweit gleiche Vorgaben zum Schutz von Mitarbeitenden gelten. Die Verantwortung für die Themen Arbeits- und Gesundheitsschutz ist im Unternehmensbereich Arbeitsumfeld, Gesundheit, Konzernsicherheit und Konzerndatenschutz verankert.

[GRI-Index: 403-1](#)

Ganzheitliches Gesundheitsmanagement

Der Erhalt der Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Beschäftigten ist zentraler Faktor für den Erfolg der BMW Group. Sämtliche Maßnahmen zu deren Erhalt bündelt die BMW Group in der „Initiative Gesundheit“. Im Berichtsjahr lag der Schwerpunkt unseres Gesundheitsmanagements weiterhin auf der Bekämpfung der Corona-Pandemie. In diesem Zusammenhang führten wir unter anderem zusätzliche Präventionsmaßnahmen ein, darunter ein neues Hygienekonzept für interne und externe Präsenzveranstaltungen.

Im Rahmen von Aktionstagen, Dialogveranstaltungen und Schulungen informieren und sensibilisieren wir unsere Mitarbeitenden regelmäßig zu aktuellen Gesundheitsthemen wie Ernährung, Bewegung und Fitness, Verhaltensergonomie sowie Krebsvor-

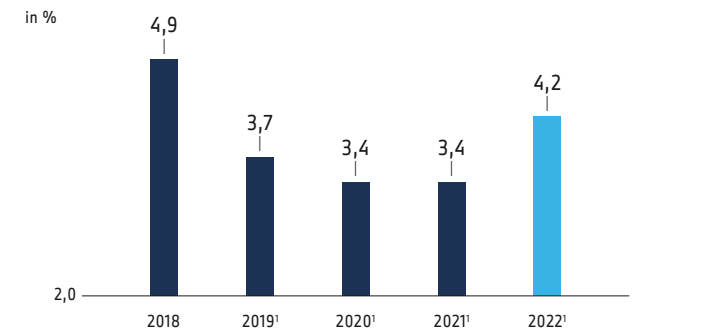
sorge. Ein weiteres wichtiges Thema ist das psychische Wohlbefinden der Mitarbeitenden. Mit Trainings und konkreten Tipps geben wir Hilfestellungen, um mit Belastungen besser umzugehen und die eigene psychische Resilienz zu stärken. Die besondere Rolle der Führungskraft mit Blick auf die mentale Gesundheit der Beschäftigten ist Inhalt des Führungskräfteprogramms „Gesundheit und Führung“.

Um eine ausgewogene Ernährung zu fördern, betreibt die BMW AG in Deutschland eigene Betriebsrestaurants. Diese legen einen Schwerpunkt auf regionale und nachhaltig erzeugte Lebensmittel. Nachhaltigkeitskriterien fließen auch in die Lieferantenbewertung im Rahmen der Auditierungen ein. An den internationalen Standorten implementieren wir ab 2023 einen Leitfaden „Sustainable Catering“.

Die BMW Group legt besonderen Wert darauf, dass alle Beschäftigten Zugang zu den unternehmenseigenen Gesundheitsdiensten erhalten. In Deutschland liegt der Schwerpunkt auf der Akutversorgung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Zeitarbeitskräften während der Arbeitszeit. In einigen Ländern übernimmt das Gesundheitsmanagement auch Aufgaben der Grundversorgung wie zum Beispiel an den Standorten in Thailand, Indien oder Mexiko. Die Werksärzte der BMW Group beraten Mitarbeitende auf Wunsch auch bei individuellen Präventionsmaßnahmen und helfen, das Arbeitsumfeld jeweils so auszurichten, dass Gesundheit und Leistungsfähigkeit langfristig erhalten bleiben. [GRI-Index: 3-3, 401-2, 403-3, 403-6](#)

Den Erfolg der Maßnahmen im Gesundheitsmanagement misst das Unternehmen unter anderem an der Krankenquote. Die Krankenquote in der BMW AG blieb mit 4,2 % über dem Niveau des Vorjahres (2021: 3,4 %). Im Jahr 2022 erreichten die Krankenquoten in Deutschland einen Höchststand und lagen deutlich über dem Niveau der vorpandemischen Jahre aufgrund verschiedener Infektionskrankheiten wie Corona, Grippe und anderer Atemwegserkrankungen. Ungeachtet dessen wollen wir diesen Wert kontinuierlich verbessern, beispielsweise durch gezielte

Krankenquote¹



Maßnahmen gemäß unserer Betriebsvereinbarung „Betriebliches Anwesenheitsmanagement“ sowie durch entsprechende Initiativen im Rahmen des Gesundheitsmanagements.

[GRI-Index: 403-10](#)

Zertifiziertes Arbeitsschutzmanagement

Auch beim Arbeitsschutz setzt die BMW Group auf ein weltweit abgestimmtes Handeln und hat dabei den Anspruch, dass Arbeitsschutzstandards unternehmensweit gelten. In allen Werken existieren Arbeitsschutzmanagementsysteme, die in 29 von 31 Werken nach ISO 45001 oder OHRIS² zertifiziert sind. Insgesamt 99,79 % (2021: 99,72 %) der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie 99,98 % (2021: 99,98 %) der in BMW Group Werken beschäftigten Zeitarbeitskräfte arbeiten somit an einem Standort, der über ein internationales Arbeitsschutzmanagementsystem verfügt. Derzeit noch nicht zertifiziert sind das BMW Group Werk in Manaus (Brasilien) sowie die Auftragsfertigung in Born (Niederlande).^{1]}

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-Managementssystem

Die BMW Group hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2025 jedes ihrer Werke nach einem der oben genannten internationalen Standards zertifizieren zu lassen. An nahezu allen Standorten arbeiten Vertretungen von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite an der Weiterentwicklung der Gesundheits- und Sicherheitsstandards. [↗ GRI-Index: 403-1, 403-4, 403-8](#)

Risiken erkennen und vermeiden

Um arbeitsbedingte Risiken in der Produktion und an Büroarbeitsplätzen frühzeitig zu erkennen, führt die BMW Group umfangreiche Gefährdungs- und Belastungsanalysen durch. Mit dem Projekt Digital Workplace Stress Management (DWSM) – eine voll automatisierte Ergonomiebewertung – geht die BMW Group über die gesetzlichen Anforderungen hinaus und setzt Maßstäbe in der Automobilbranche. In diesem Zusammenhang wurden 2022 alle Montagestandorte in Deutschland qualifiziert. Unsere internationalen Standorte in Mexiko, in den USA, in Südafrika und im UK wollen wir im Jahr 2023 befähigen, dieses System künftig ebenfalls zu nutzen. Gleichzeitig entwickeln wir unser DWSM fortlaufend weiter.

Die BMW Group evaluiert 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 2022 wurde jedes erforderliche Audit erfolgreich durchgeführt. In der Folge konnten beispielsweise Defekte bei Maschinen und Anlagen identifiziert und behoben werden. [↗ GRI-Index: 403-2, 403-7](#)

Beschäftigte regelmäßig schulen

Im Rahmen regelmäßiger Schulungen und Trainings sensibilisiert die BMW Group ihre Mitarbeitenden an allen Standorten zu den Themen Arbeitssicherheit und Gesundheit. 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 den zuständigen Sicherheitsfachkräften, den Betriebsärzten und der BMW Group Academy erstellt. Bei kurzfristigem Bedarf können Fachstellen ergänzend auch eigene Maßnahmen entwickeln und anbieten.

Unfallhäufigkeit reduziert

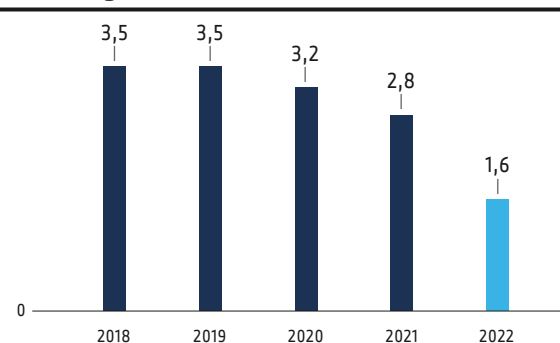
Die Maßnahmen der BMW Group zeigen auch bei der Unfallprävention positive Wirkung. Die Unfallhäufigkeitsrate der BMW Group liegt bei 1,6 und konnte in 2022 erneut gesenkt werden (2021: 2,8). Neben der Implementierung von globalen Standards, die zu einer Verbesserung der Rate geführt haben, hat die Integration von BMW Brilliance einen zusätzlichen deutlichen Beitrag geleistet (die Unfallhäufigkeitsrate der BMW Group exkl. BMW Brilliance beträgt für das Jahr 2022 2,4). Im Berichtsjahr kam es zu keinem Unfall mit Todesfolge (2021: kein Unfall mit Todesfolge). [↗ Weitere GRI-Informationen](#), [↗ GRI-Index: 403-9](#)

Arbeitssicherheit entlang der Wertschöpfungskette

Es ist der BMW Group wichtig, dass auch externe Partner ein sicheres Arbeitsumfeld an den unternehmensweiten Standorten vorfinden und die Sicherheitsvorkehrungen nutzen. Die Zusammenarbeit mit Vertragspartnern ist zu diesem Zweck in einer eigenen Auftragnehmererklärung geregelt. Auf dieser Basis werden mögliche Gefahrensituationen ermittelt und 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 den Arbeitsschutz 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\]](#)

Unfallhäufigkeitsrate¹



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, Chancengleichheit und Inklusion

In der BMW Group arbeiten Menschen aus über 100 Nationen erfolgreich zusammen. Sie alle bringen verschiedene Sichtweisen, Erfahrungen und Kompetenzen in die tägliche Arbeit ein und stärken damit unsere Innovationskraft und unsere Wettbewerbsfähigkeit als Unternehmen. Die BMW Group legt daher 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 im [BMW Group Verhaltenskodex](#) sowie im [BMW Group Kodex zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen](#) verankert. Zu diesen Prinzipien gehört auch eine gleiche Vergütung unabhängig von Geschlecht, Konfession, Herkunft, Alter, Behinderung, sexueller Orientierung oder länderspezifischen Charakteristika. [GRI-Index: 405-2](#)

Alle Mitarbeitenden können sich bei entsprechenden Anliegen an ihre Führungskräfte, die zuständigen Fachstellen, die Personalabteilung, den Betriebsrat sowie die Schwerbehindertenvertretung 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](#). Darüber hinaus wurde Ende 2022 die Hotline „Zero Tolerance“ ins Leben gerufen, die Mitarbeitenden als kostenfreie, anonyme und professionelle Beratungsstelle bei Diskriminierung, Mobbing und sexueller Belästigung am Arbeitsplatz dient.

[GRI-Index: 406-1](#)

Diversität fördern

Die BMW Group sieht Vielfalt als Stärke. Mit Trainings, Vorträgen und Dialogformaten sensibilisieren wir Beschäftigte und Führungskräfte für den positiven Beitrag, den Diversität, Chancengleichheit und Inklusion im Unternehmen leisten. Zudem fördert die BMW Group diese Themen beim Recruiting und in der Personalentwicklung.

Die Grundlage unseres ganzheitlichen Engagements bildet unser unternehmensweites Konzept für Diversität, Chancengleichheit und Inklusion. Dessen Umsetzung steuert das Personalmanagement gemeinsam mit den disziplinarischen Führungskräften. Das Konzept umfasst Ziele und Maßnahmen im Rahmen von fünf Dimensionen:

- Geschlecht
- Alter und Erfahrung
- kultureller Hintergrund
- sexuelle Orientierung und Identität
- körperliche und geistige Fähigkeiten

Über unser Engagement im Rahmen dieser Dimensionen informieren wir auf unserer [Website](#).

Mitarbeitende der BMW AG nach Altersgruppen, nach Funktionsbereich und Geschlecht

in %	< 30 Jahre	30-50 Jahre	> 50 Jahre
2020 gesamt	10,4	59,9	29,7
2021 gesamt	9,8	59,9	30,3
2022 gesamt	10,8	59,8	29,4
direkt ¹	14,4	54,1	31,5
indirekt ²	8,6	63,3	28,1
männlich	9,9	59,1	31,0
weiblich	15,4	63,6	21,0

Im Jahr 2022 initiierten wir zahlreiche Maßnahmen im Rahmen der fünf Dimensionen. Beispielsweise startete im Berichtsjahr das Azubi-Austauschprogramm MOVE, an dem im ersten Jahr bereits über 100 Auszubildende teilnahmen. Auf diese Weise bekommen junge Menschen die Gelegenheit, im Rahmen standortübergreifender Praxiseinsätze den Wert interkultureller Zusammenarbeit in der Praxis zu erleben. Darüber hinaus setzten wir im Berichtsjahr bereits initiierte Maßnahmen wie zum Beispiel das Joint Leadership Programm fort, das in seinem zweiten Jahr verstärkt genutzt wurde. Bereits zum zehnten Mal fand 2022 zudem die unternehmensweite Woche der Vielfalt statt. Im neu entwickelten Training „Zero Tolerance“ sensibilisieren wir zudem Führungskräfte für ein diskriminierungsfreies Arbeitsumfeld.

Die BMW Group setzt sich aktiv für ein Umfeld ein, das unabhängig von körperlichen und geistigen Einschränkungen gleiche Chancen ermöglicht. Bereits im vergangenen Jahr sind wir der internationalen Initiative [The Valuable 500](#) beigetreten, die sich für eine inklusivere Arbeitswelt einsetzt. Im Jahr 2022 haben wir zudem eine Neufassung der Gesamtbetriebs- und Inklusionsvereinbarung der BMW AG für Mitarbeitende mit Behinderung verabschiedet und bekräftigen damit unseren Anspruch. Parallel dazu erweiterten wir unsere Vorgaben für die Barrierefreiheit in den Bereichen Bauen und IT. Wie in den Vorjahren vergab die BMW AG in Deutschland im Jahr 2022 Aufträge an Werkstätten für Menschen mit Behinderung in einer Gesamtsumme von rund 41,1 Mio. € (2021: 24,2 Mio. €).^{3]}

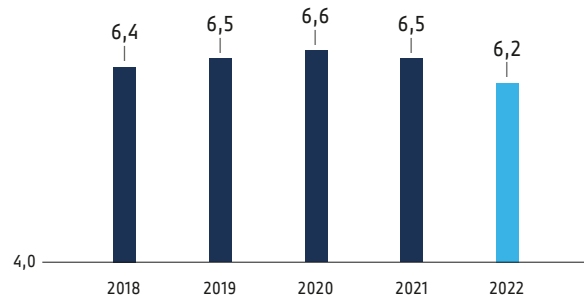
¹ direkt: taktgebundene bzw. Produktionsmitarbeitende

² indirekt: alle Mitarbeitenden ohne Taktbindung

³ Der deutliche Anstieg der Auftragssumme an Werkstätten für Menschen mit Behinderung ergibt sich aufgrund einer Anpassung der Berechnungslogik sowie Erfassung aller Werkstätten, die bei der Agentur für Arbeit als anerkannte Werkstätten für Menschen mit Behinderung gelistet sind. Entsprechend neuer Berechnungslogik ergibt sich für das Vorjahr 2021 ein Wert von 39,2 Mio. €.

ⓘ Schwerbehindertenquote der BMW AG¹

in %



ⓘ Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter leisten einen unverändert wichtigen Beitrag, dass Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion aktiv gelebt werden. Zahlreiche Mitarbeitende engagieren und vernetzen sich zu diesem Zweck in internen Netzwerken. Dazu gehören Frauennetzwerke an zahlreichen Standorten oder die Gruppe BMW Group PRIDE, die sich länderübergreifend für die Interessen der LGBTQI+²-Gemeinschaft einsetzt. Aus dem Dialog mit den internen Netzwerken gewinnt die BMW Group wichtige Impulse, das Engagement in diesem Bereich gezielt weiterzuentwickeln.

Auch für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat entwickelt die BMW Group Konzepte zur Förderung von Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion. Über die festgelegten Diversitätskriterien und deren Umsetzung unterrichtet die [Erklärung zur Unternehmensführung](#).

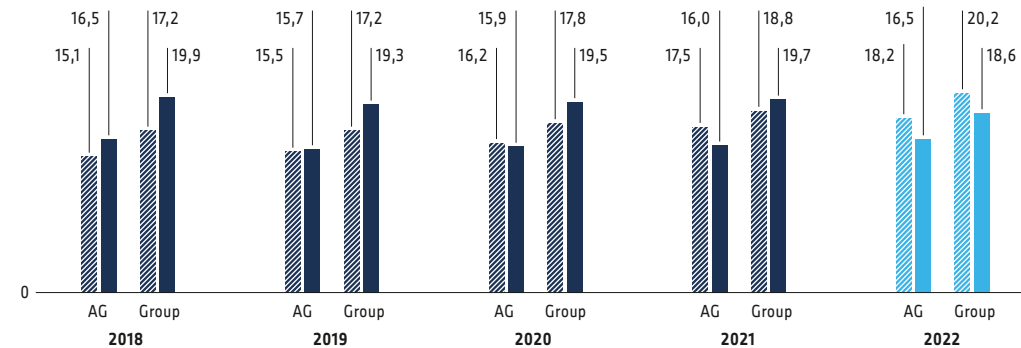
➔ [GRI-Index: 3-3, 405-1](#) ⓘ

Frauenanteil erhöhen

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

Frauenanteil in Führungsfunktionen und in der Gesamtbelegschaft (BMW AG und BMW Group)⁴

in %



▨ in Führungsfunktion ■ in der Gesamtbelegschaft

Die BMW Group hat sich für alle Ebenen des Unternehmens Ziele beim Frauenanteil gesetzt. 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 %. In den Führungsfunktionen der BMW Group streben wir bis 2025 einen Frauenanteil von 22 % an, in der BMW AG beträgt das Ziel 20 %.

Der Frauenanteil in Führungsfunktionen³ in der BMW Group steigt seit vielen Jahren kontinuierlich. Weltweit lag der Anteil weiblicher Führungskräfte in der BMW Group zum Ende des Berichtsjahres bei 20,2 % (2021: 18,8 %). In der BMW AG hat sich die Zahl der Frauen in Führungsfunktionen von 2011 bis 2022 mehr als verdoppelt.

Prozentual lag der Anteil weiblicher Führungskräfte in der BMW AG zum Ende des Jahres 2022 bei 18,2 % (2021: 17,5 %).

Der Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft der BMW Group erreichte im Berichtszeitraum 18,6 % (2021: 19,7 %). In der BMW AG lag er bei 16,5 % (2021: 16,0 %). [➔ Weitere GRI-Informationen](#)

ⓘ Die BMW Group achtet auch in den Nachwuchsprogrammen auf einen hohen Frauenanteil. So wollen wir sicherstellen, dass der Anteil von Frauen in der Gesamtbelegschaft und in Führungsfunktionen auch in Zukunft steigt. Im Traineeprogramm (Global Leader Development Programme⁵) blieb der Anteil 2022 mit 45 % auf hohem Niveau (2021: 47 %). Gleiches gilt für die studentischen Förderprogramme (Fastlane, SpeedUp) mit einer Quote von rund 31 % (2021: 32 %). Bei unserer Berufsausbildung in den MINT-Bereichen (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften, Technik) lag der Frauenanteil im Jahr 2022 in der BMW AG bei 16,1 % (2021: 15,6 %), in der BMW Group⁶ bei 16,4 % (2021: 16,1 %). ⓘ

¹ Die Quote der beschäftigten schwerbehinderten Mitarbeitenden bezieht sich auf die gesetzlichen Anforderungen gemäß dem deutschen Sozialgesetzbuch (SGB IX).

² Abkürzung für alle sexuellen Orientierungen und Identitätsformen

³ zur Definition des Begriffs Führungsfunktionen siehe [Glossar](#)

⁴ zur Definition des Mitarbeiterbegriffs siehe [Glossar](#)

⁵ Umbenennung des Traineeprogramms für die Neuzugänge ab 04/2023 in Acceleration

⁶ inklusive BMW Brilliance Automotive Ltd., China, und BMW Group Werk Mexiko; exklusive Vertriebsgesellschaften

GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

Im Rahmen ihres [gesellschaftlichen Engagements](#) setzt sich die BMW Group außerhalb des Kerngeschäfts für ökologische, ökonomische und soziale Belange ein. Damit erfüllen wir nicht nur unsere eigenen Ansprüche, sondern auch die Erwartungen der Gesellschaft und unserer Stakeholder weltweit. Zentral ist dabei auch die enge Zusammenarbeit mit der [BMW Foundation Herbert Quandt](#). Als wichtiger Partner trägt die unabhängige Unternehmensstiftung mit ihren Aktivitäten zur Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung der BMW Group bei.

Verantwortungsvolles Handeln im Unternehmen verankern

Die BMW Group hat den Anspruch, mit ihrem gesellschaftlichen Engagement konkrete Belange abzudecken und langfristige Wirkung zu erzielen. Wir engagieren uns ausschließlich dort, wo wir mit unseren eigenen Ressourcen einen wirkungsvollen Beitrag für die Gesellschaft leisten können. Abgeleitet von unserem Kerngeschäft und unseren Kompetenzen ergeben sich daraus vier thematische Schwerpunkte:

- Responsible Leadership for sustainable development
- Education for future generations
- Inclusion for equal opportunities
- Culture and Sports for a united world

Unsere Mitarbeitenden sind Multiplikatoren dieses Ansatzes. Ein Schwerpunkt liegt deshalb darauf, ihnen Vernetzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten zu bieten. Beispielhaft dafür steht das Accelerator-Programm Innovation for Impact. Es unterstützt junge Mitarbeitende der BMW Group dabei, in eigenen Projekten an innovativen Technologien zu arbeiten, die zur Lösung globaler Herausforderungen beitragen. Aus dem Programm ging beispielsweise [PowerUp](#) hervor – ein Projekt zur Zweitnutzung von Hochvoltbatterien aus der Entwicklung. Dank des Engagements der Initiatoren dienen diese nun einer südafrikanischen Schule als Energiespeicher für die dortige Fotovoltaikanlage.

Die internationale Vernetzung junger Führungskräfte ermöglichen wir seit 2016 durch die Teilnahme am One Young World Summit. Auch im Jahr 2022 hat eine Delegation der BMW Group teilgenommen. Gegenseitiger Austausch steht auch bei der bestehenden Partnerschaft mit der UN Alliance of Civilizations im Mittelpunkt. Den seit 2011 gemeinsam vergebenen Intercultural Innovation Award entwickelten wir im Jahr 2022 zum Intercultural Innovation Hub weiter – eine Plattform für Vernetzung und Förderung sozialer Innovationen im Kontext des interkulturellen Dialogs. Bis Ende 2022 erreichten wir mit den bereits ausgezeichneten Projekten über 6 Mio. Menschen – und damit auch vorzeitig das ursprünglich bis 2025 ausgegebene Ziel

Engagement im Zeichen des Ukraine-Krieges

Angesichts der Folgen des Krieges in der Ukraine leistete die BMW Group im Berichtsjahr schnelle und direkte Unterstützung. Dazu gehörten eine finanzielle Soforthilfe in Höhe von 1 Mio. € sowie eine weitere Spende in gleicher Größenordnung an UNICEF. Zudem sammelten Mitarbeitende im Rahmen einer Spendenaktion 250.000 €, die von der BMW Group um weitere 250.000 € ergänzt wurden. Die insgesamt 2,5 Mio. € kommen insbesondere in Not geratenen Kindern aus der Ukraine zugute. Darüber hinaus engagiert sich die BMW Group für gezielte humanitäre Hilfe an den BMW Group Standorten sowie entlang der

Fluchtrouten. Dazu gehört beispielsweise die Bereitstellung von Fahrzeugen für den Transport von Lebensmitteln und Medikamenten an die polnisch-ukrainische Grenze sowie praktische Hilfe an Zufluchtsorten in Form von Sprachunterricht.

Eine langfristige Perspektive bieten wir Geflüchteten außerdem durch das BMW Group Fellowship Programm in Kooperation mit der European School of Management and Technology (ESMT) in Berlin. Im Rahmen des Stipendiums erhielten im Jahr 2022 zehn Frauen aus der Ukraine eine Förderung für einen Masterstudien-gang in Business Administration. [1\]](#)

☐ Mitarbeiterengagement wertschätzen und ermöglichen

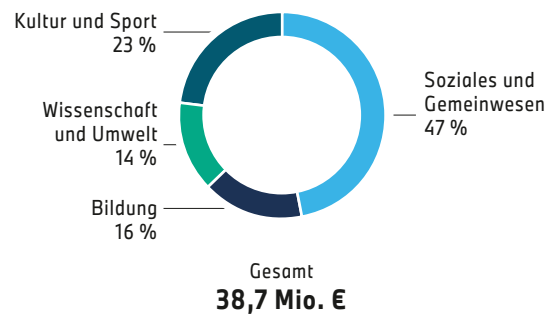
Zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group engagieren sich weltweit auf unterschiedliche Weise für gesellschaftliche Belange, unter anderem im Rahmen von Bildungsprojekten und Aktionen zum Gemeinwohl an unseren Standorten.

Seit elf Jahren würdigt die BMW Group herausragendes Engagement einzelner Mitarbeitenden mit dem BMW Group Award für gesellschaftliches Engagement. Aus den zehn Finalistinnen und Finalisten im Jahr 2022 gingen vier als Gewinner hervor, davon ein Sonderpreisträger der Doppelfeld-Stiftung. Das Preisgeld in Höhe von je 10.000 € kommt unmittelbar den jeweiligen Hilfsprojekten zugute. Einen besonderen Rahmen zur Preisverleihung 2022 bildete die erste globale Social Week mit einem vielfältigen Programm rund um das gesellschaftliche Engagement der Mitarbeitenden. Die BMW Group fördert dieses Engagement seit 2022 außerdem durch die Bereitstellung einer Online-Plattform. Dort können sich Beschäftigte in Deutschland über gemeinnützige Projekte informieren und ihre Unterstützung in Form von Mitarbeit, Geld- und Sachspenden anbieten.

☐ Spenden und Ausgaben für gesellschaftliches Engagement

Die Gesamtausgaben der BMW Group für ihr gesellschaftliches Engagement lagen im Jahr 2022 bei insgesamt 38,7 Mio. € (2021: 34,6 Mio. €). Die Ausgaben unterteilen sich in die Kategorien Wissenschaft und Umwelt, Bildung, Soziales und Gemeinwesen sowie Kultur und Sport.^{1]}

☐ Gesamtsumme für gesellschaftliches Engagement 2022 nach Kategorien



PROGNOSE

Die Prognose sowie die [Risiken und Chancen](#) der BMW Group geben die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens im Jahr 2023 aus der Sicht der Konzernleitung wieder. Die Prognose erstreckt sich im Einklang mit der konzerninternen Steuerung über ein Jahr. Kurzfristige Risiken und Chancen hingegen werden im Unternehmen auf der Basis einer zweijährigen Betrachtung gesteuert. Darüber hinaus werden mittel- und langfristige Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Klimawandel dargestellt.

Der kontinuierliche Planungsprozess im Unternehmen stellt sicher, dass auch Chancen, die sich kurzfristig ergeben, schnell und konsequent genutzt werden können, aber ebenso auf unerwartete Risiken entsprechend reagiert wird. Die wesentlichen [Risiken und Chancen](#) sind im gleichnamigen Kapitel ausführlich beschrieben und betreffen sämtliche Leistungsindikatoren. Ihre tatsächliche Entwicklung kann durch unerwartete Ereignisse von der Prognose abweichen.

Konjunkturaussichten

Der Internationale Währungsfonds hat seine globale Wachstumsprognose für das Jahr 2023 auf 2,9 % angehoben. Damit dürfte die Wirtschaft im kommenden Jahr trotzdem deutlich schwächer wachsen als noch 2022. Die hohe Inflation und der Krieg in der Ukraine dürften unverändert auf der Weltwirtschaft lasten. Neue Virusmutationen, erneute pandemiebedingte Einschränkungen und anhaltende Lieferengpässe könnten die wirtschaftliche Dynamik zusätzlich bremsen. Weitere Informationen zu politischen und weltwirtschaftlichen Risiken finden sich auch im Kapitel [Risiken und Chancen](#).

In der Eurozone gehen die Prognosen für das Jahr 2023 von einem leichten Wachstum aus (+0,3 %). Für Frankreich (+0,4 %), Italien (+0,3 %) und Spanien (+1,2 %) werden entsprechende Niveaus erwartet. Für Deutschland wird 2023 eine Rezession nicht ausgeschlossen (-0,1 %). Die hohe Teuerungsrate dämpft den privaten Konsum und die Energiekrise belastet zudem die Industrieproduktion. Außerdem könnte die globale Konjunkturabkühlung zu einer sinkenden Nachfrage nach deutschen Exportgütern führen.

Auch für das UK wird 2023 mit einem Rückgang der Wirtschaftsleistung gerechnet (-0,7 %).

Die Wachstumsrate in den USA dürfte 2023 mit 0,7 % geringer ausfallen als im Vorjahr. Die Zinserhöhungen der Fed und damit verbunden erschwerte Finanzierungsbedingungen zwingen Unternehmen wie Haushalte dazu, Ausgaben zu kürzen.

Nachdem die pandemiebedingten Beschränkungen gelockert wurden, geht man für China wieder von einem deutlich stärkeren Wirtschaftswachstum mit einem Plus von 5,0 % aus.

In Japan ist für das Jahr 2023 ein Anstieg auf ähnlichem Niveau wie im Vorjahr zu erwarten (+1,2 %).

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.

Aufgrund der hohen Inflation werden sowohl die EZB als auch die Fed die Geldpolitik im Jahr 2023 weiter straffen. Vor dem Hintergrund des Krieges in der Ukraine und der hohen Energiepreise ist davon auszugehen, dass es im Prognosezeitraum zu einer weiteren leichten Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar kommt.

Für das britische Pfund ist auch 2023 von einer Seitwärtsbewegung im Verhältnis zum Euro auszugehen.

Nach der Aufwertung des chinesischen Renminbi gegenüber dem Euro im Jahr 2022 wird davon ausgegangen, dass es 2023 zu einer leichten Abwertung kommen wird.

In Japan dürfte sich an der stark expansiv ausgerichteten Geldpolitik der Notenbank auch 2023 nur wenig ändern. Eine weitere Abwertung des Yen gegenüber dem Euro könnte die Folge sein.

Die Währungen von Schwellenländern wie Brasilien oder Indien dürften 2023 wegen der Leitzinserhöhungen der Fed und der EZB gegenüber dem US-Dollar und dem Euro unter Abwertungsdruck stehen.

Internationale Automobilmärkte

Aufgrund der gesamtwirtschaftlich herausfordernden Rahmenbedingungen ist davon auszugehen, dass sich weltweit die Neuzulassungen im Jahr 2023 leicht rückläufig entwickeln werden. Insbesondere die anhaltenden Lieferengpässe sowie geopolitische Risiken werden die Märkte weiter belasten.

Infolgedessen geht die BMW Group in ihrer Einschätzung zu den Neuzulassungen auf den Automobilmärkten in Europa und den USA von einem leichten Rückgang im Jahr 2023 aus. In China sollte sich die Wirtschaft nach den Lockerungen der Corona-Maßnahmen stabilisieren. Der dortige Automobilmarkt könnte demzufolge bei den Zulassungszahlen ein leichtes Wachstum erzielen.

Internationale Motorradmärkte

Die BMW Group erwartet für die weltweiten Motorradmärkte über 250ccm für das Jahr 2023 ein leicht rückläufiges Volumen gegenüber dem Vorjahr. Dabei dürften besonders einige große europäische Märkte wie Frankreich und UK sowie die USA und Brasilien einen leichten Rückgang verzeichnen. Für Deutschland wird von einer soliden Entwicklung ausgegangen. Für Spanien und Italien hingegen wird eine leichte Erhöhung erwartet. Weiterhin könnten Versorgungsengpässe und der weitere Verlauf der Corona-Pandemie, vor allem in China, sowie eine mögliche Rezession im Jahr 2023 einen starken Einfluss auf die Entwicklung der Motorradmärkte haben.

Auswirkungen auf die BMW Group

Die Entwicklungen auf den internationalen Automobilmärkten haben unmittelbare Auswirkungen auf die BMW Group. Die Herausforderungen im Wettbewerbsumfeld, die Versorgungssituation bei Fahrzeug-Komponenten, der weitere Fortgang in der Corona-Pandemie und geopolitische Entwicklungen können wesentlichen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung haben. Das flexible Zusammenspiel von Vertriebs- und Produktionsnetz erlaubt es, unvorhersehbare Entwicklungen in einzelnen Regionen auszugleichen. [↗ Risiken und Chancen](#)

Prognoseannahmen

Die Prognose enthält 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, aber auch des weiteren Verlaufs in der Corona-Pandemie, sowohl positiv als auch negativ von den nachfolgend beschriebenen Erwartungen abweicht.

Der nachfolgende Ausblick bezieht sich auf den Prognosezeitraum von einem Jahr und basiert auf der Zusammensetzung der BMW Group in diesem Zeitraum. Er berücksichtigt alle zum Zeitpunkt der Aufstellung vorliegenden Erkenntnisse, die einen Einfluss auf den Geschäftsverlauf der BMW Group haben könnten. Die in der Prognose enthaltenen Erwartungen beziehen sich auf die Planung des Unternehmens für das Jahr 2023 und geben 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.

Der Krieg in der Ukraine und mögliche Implikationen für den Geschäftsverlauf der BMW Group werden aufmerksam beobachtet. Die geltenden Restriktionen, bedingt durch Sanktionen, sind in der Prognose verarbeitet.

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. Für das Geschäftsjahr 2023 werden keine signifikanten Auswirkungen aus der Pandemie erwartet. Jedoch bestehen weiterhin Unsicherheiten hinsichtlich der Auswirkungen der Aufhebung der Null-COVID-Politik in China und damit verbunden etwaigen Einschränkungen von Produktion und Absatz.

Die Versorgungssituation bleibt weiter herausfordernd. So geht die BMW Group im Geschäftsjahr 2023 von einer weiter angespannten Situation auf dem Rohstoffmarkt aus. Im Vergleich zum Vorjahr wird demnach mit einer weiteren Steigerung der Aufwendungen für Edelmetalle, insbesondere im Bereich der Batterierohstoffe, die im Rahmen der Elektrifizierungsstrategie des Unternehmens benötigt werden, ausgegangen. Die Verfügbarkeit von Komponenten und Halbleitern sollte sich 2023 leicht verbessern. Die BMW Group geht auch unter anderem aufgrund der Zunahme von Energieeffizienz und der Nutzung von alternativen Energien von einer Stabilisierung der Energieversorgung aus. Jedoch wird weiterhin mit Störungen und erheblichen Kostenbelastungen in den Lieferketten, unter anderem bedingt durch Personalmangel, eingeschränkte Teileverfügbarkeit sowie weiter hohe Rohstoff- und Energiepreise, gerechnet. Erhöhte Kosten für Logistik werden somit wie auch 2022 das Ergebnis belasten.

Trotz des aktuell noch hohen Inflations- und Zinsniveaus sowie der oben beschriebenen Herausforderungen ist die BMW Group optimistisch und geht von einer stabilen Nachfrage aus. Gezielte Investitionen sowie enge Zusammenarbeit mit einem starken Lieferantennetzwerk werden dazu beitragen, die Ziele für 2023 zu erreichen.

Die Anzahl der Auslieferungen von Fahrzeugen sollte sich vor diesem Hintergrund bei einer stabilen Preissituation im Vergleich zum Vorjahr leicht verbessern.

Durch die erhöhte Verfügbarkeit von Neuwagen wird davon ausgegangen, dass sich die Situation auf den Gebrauchtwagenmärkten im Jahr 2023 normalisieren wird.

Nicht in dieser Prognose enthalten sind:

- eine tiefgreifende Rezession in wesentlichen Absatzmärkten der BMW Group
- eine weitere Verschärfung der Konfliktsituation zwischen Russland und der Ukraine, verbunden mit einer Ausweitung des Krieges
- eine Verschärfung der Pandemie-Lage in China und die Auswirkungen auf das wirtschaftliche Umfeld

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

Erwartungen der BMW Group – bedeutsamste Leistungsindikatoren

Die Zahl der Auslieferungen im Segment Automobile von Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce wird aufgrund der besseren Verfügbarkeit und hohen Auftragsbestände leicht über dem Niveau des Vorjahres erwartet.

Unter Berücksichtigung aller vorab beschriebenen Entwicklungen wird die EBIT-Marge im Segment Automobile 2023 in einem Korridor von 8 bis 10 % erwartet. Der RoCE im Segment Automobile wird im Korridor von 15 bis 20 % erwartet.

Es ist davon auszugehen, dass bei den CO₂-Emissionen in der EU-Neuwagenflotte durch eine kontinuierliche Verbesserung des Fahrzeugverbrauchs sowie durch eine steigende Anzahl an Fahrzeugen mit alternativem Antrieb eine leichte Reduzierung erzielt wird.

Aufgrund der zunehmenden Fokussierung auf vollelektrische Fahrzeuge berichtet die BMW Group ab dem Geschäftsjahr 2023 den Anteil der vollelektrischen Fahrzeuge an den Auslieferungen. Dieser soll im Vergleich zu 2022 deutlich steigen. Die bisherige Kennzahl „Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen“ wird nicht mehr berichtet.

Für CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug wird eine leichte Reduzierung prognostiziert.

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 einem Korridor von 21 bis 26 % liegen.

Für den RoE im Segment Finanzdienstleistungen wird ein Wert im Korridor von 14 bis 17 % erwartet. Gegenüber dem Berichtsjahr 2022 wird davon ausgegangen, dass sich die positiven Effekte aus der Wiedervermarktung von Leasingrückläufern 2023 abschwächen werden.

Das Konzernergebnis vor Steuern wird deutlich zurückgehen. Hintergrund ist vor allem der 2022 wirkende einmalige positive Effekt aus der Neubewertung der zuvor gehaltenen Eigenkapitalanteile von BMW Brilliance von 7,7 Mrd. €

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

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

BMW Group bedeutsamste Leistungsindikatoren

		2022 berichtet	2023 Prognose
KONZERN			
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	23.509	Deutlicher Rückgang
Mitarbeiter am Jahresende		149.475	Leichter Anstieg
Frauenanteil in Führungsfunktionen in der BMW Group	%	20,2	Leichter Anstieg
SEGMENT AUTOMOBILE			
Auslieferungen ¹	Einheiten	2.399.632	Leichter Anstieg
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen	%	18,1	Wird nicht mehr berichtet
Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den Auslieferungen	%	Nicht berichtet	Deutlicher Anstieg ²
CO ₂ -Emissionen EU-Neuwagenflotte ^{3,4}	g/km	105,0	Leichte Reduzierung
CO ₂ -Emissionen je produziertes Fahrzeug ⁵	t	0,32	Leichte Reduzierung
EBIT-Marge	%	8,6	8 bis 10
Return on Capital Employed (RoCE)	%	18,1	15 bis 20
SEGMENT MOTORRÄDER			
Auslieferungen	Einheiten	202.895	Leichter Anstieg
EBIT-Marge	%	8,1	8 bis 10
Return on Capital Employed (RoCE)	%	24,9	21 bis 26
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN			
Return on Equity (RoE)	%	17,9	14 bis 17

¹ enthält Automobile von BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (1. Januar bis 10. Februar 2022: 96.133 Automobile)

² Die Prognose bezieht sich auf den Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den Auslieferungen im Geschäftsjahr 2022 in Höhe von 9 %.

³ EU-27-Staaten einschließlich Norwegen und Island; seit 2021 gemäß WLTP ermittelt (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure)

⁴ inkl. Anrechnung von Öko-Innovationen mit deutlich untergeordneter Bedeutung

⁵ Effizienzkennzahl berechnet aus Scope-1- und Scope-2-CO₂-Emissionen (Marketbased-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2-Guidance; im Wesentlichen Verwendung der Emissionsfaktoren für Strom, Fernwärme und Kraftstoffe des VDA (jeweils in der aktuellsten, gültigen Version: 12/2022) sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO₂ der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke inkl. 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. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung)

ANGEMESSENHEIT UND WIRKSAMKEIT DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS UND RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS*

Die BMW Group entspricht der Empfehlung A.5 des Deutschen Corporate Governance Kodex und hat insoweit ihre Erklärung gemäß § 161 AktG [↗ www.bmwgroup.com/ezu](http://www.bmwgroup.com/ezu) im Dezember 2022 auf folgender Basis abgegeben:

Die BMW Group hat ein Internes Kontrollsystem und ein Risikomanagementsystem im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex eingerichtet.

Das Interne Kontrollsystem umfasst alle vom Vorstand eingeführten Grundsätze, Anweisungen und Maßnahmen zur Sicherung

- der Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der Geschäftstätigkeit
- der Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung
- der Einhaltung der für die BMW Group maßgeblichen rechtlichen Vorschriften

Das Interne Kontrollsystem besteht aus dem rechnungslegungsbezogenen Internen Kontrollsystem, dem Internen Kontrollsystem ausgewählter nichtfinanzieller Kennzahlen [↗ Internes Kontrollsystem](#) (IKS im engeren Sinne), dem Compliance-Management-System [↗ Compliance-Management-System](#) (CMS) sowie der Internen Revision (IRS).

Das Risikomanagementsystem (RMS) umfasst die Gesamtheit aller organisatorischen Regelungen und Maßnahmen zur Identifizierung, Bewertung, Steuerung und Kommunikation von Risiken einschließlich der Systemüberwachung [↗ Risiko- und Chancenmanagement](#).

Das IKS (im engeren Sinne), das RMS und das CMS werden im Rahmen des Three-Lines-Modells unabhängig und risikoorientiert durch die interne Revision geprüft und sind durch übergreifende Strukturelemente miteinander verbunden. Dazu gehört auch eine regelmäßige Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat.

Bei der Konzeption und Umsetzung des Internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems wurden insbesondere Größe, Struktur und Komplexität der BMW Group berücksichtigt. Die Systeme zielen darauf ab, die wesentlichen Risiken aufzudecken, zu steuern und zu bewältigen. Trotz der umfassenden Analyse von Risiken gibt es jedoch inhärente Beschränkungen eines jeden Kontroll- und Risikomanagementsystems, sodass ein Eintreten von Risiken nicht unter allen Umständen ausgeschlossen werden kann.

Basierend darauf sind dem Vorstand keine Umstände bekannt, aus denen sich Zweifel an der Angemessenheit und Wirksamkeit der Systeme ergeben. Insbesondere wurden keine wesentlichen Verstöße oder systemischen Schwachstellen identifiziert, die einer Angemessenheit und Wirksamkeit entgegenstehen.

* Bei den Angaben in diesem Abschnitt handelt es sich um lageberichtsfremde Angaben, die nicht Gegenstand der Prüfung durch PwC sind.

RISIKEN UND CHANCEN

128 Risiko- und Chancenmanagement

131 Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen

138 Klimabezogene Risiken und Chancen

142 Zusammenfassung und Ausblick

RISIKEN UND CHANCEN

RISIKO- UND CHANCEN-MANAGEMENT

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

Ziel des Risikomanagementsystems (RMS) ist es, sowohl einzelne als auch kumulierte Risiken, die den Erfolg des Unternehmens gefährden könnten, zu identifizieren, zu bewerten und aktiv zu steuern.

Risiken und Chancen (einschließlich möglicher Reputations- und klimabezogener Risiken) werden jeweils für das laufende und folgende Geschäftsjahr betrachtet [↗ Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen](#). Darüber hinaus werden mittel- und langfristige Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Klimawandel dargestellt [↗ Klimabezogene Risiken und Chancen](#).

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 dabei durch Netzwerkbeauftragte repräsentiert. Zur Beurteilung der klimabezogenen Risiken und Chancen wird die Expertise von Klimaexpertinnen und -experten hinzugezogen. Die Verantwortlichkeiten und Aufgaben der zentralen Risikomanagementfunktion sowie der Netzwerkbeauftragten und Klimaexperten sind dokumentiert und angenommen. Alle gemeldeten wesentlichen Risiken werden zunächst dem Steuerkreis Risikomanagement unter Vorsitz des Konzerncontrollings zur Prüfung vorgelegt. Anschließend werden die wesentlichen Risiken an den Vorstand und an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berichtet.

Weitere Funktionen wie Compliance und Menschenrechte sowie das Interne Kontrollsystem (IKS) bilden wichtige Schnittstellen zum Risikomanagement. Die Konzernrevision überprüft das vom Vorstand eingerichtete RMS jährlich als unabhängige Kontrollinstanz.

Gemäß unserem konzernweit gültigen Grundsatz ist jeder Mitarbeiter beziehungsweise jede Mitarbeiterin und jede Führungskraft verpflichtet, Risiken über die vorgesehenen Berichtswege zu melden. Die zentralen Elemente der Risikomanagementprozesse sowie einer angemessenen Risikokultur sind in den Grundwerten der BMW Group, in umfassenden Regelungen und Vorgaben zum Risikomanagement sowie in der Risikostrategie verankert. Zudem wird das Risikomanagement der BMW Group auf der Basis neuer Erkenntnisse und Anforderungen fortlaufend weiterentwickelt. Regelmäßig finden unternehmensweite Weiterbildungsmaßnahmen und Informationsveranstaltungen insbesondere im Risikomanagementnetzwerk statt.

Der Risikomanagementprozess gilt konzernweit und umfasst die frühzeitige Identifizierung, Analyse und Bewertung von Risiken, den Einsatz geeigneter Steuerungsinstrumente sowie die Überwachung und Evaluierung der Maßnahmen. Sofern kein Segment explizit hervorgehoben wird, betreffen die Risiken und Chancen das Segment Automobile.

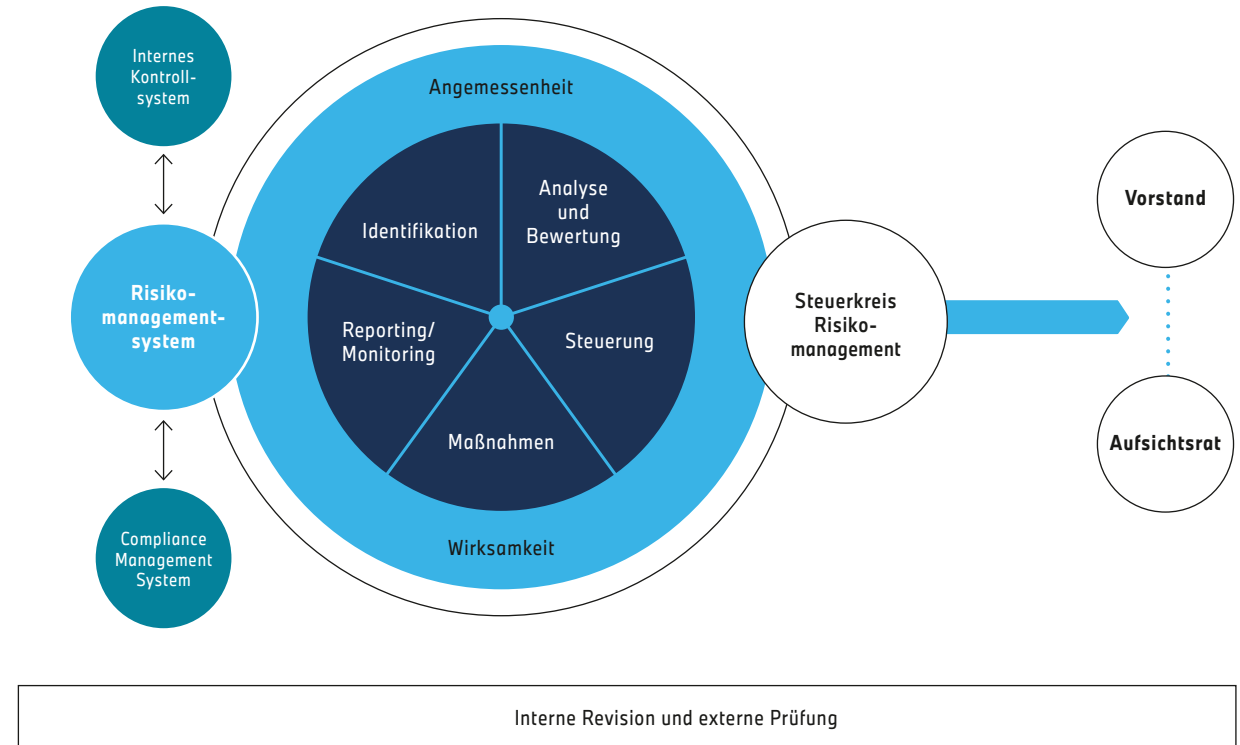
Risikobewertung

Die BMW Group nutzt standardisierte, adäquate Methoden zur Bewertung aller kurzfristigen Risiken, der Reputationsrisiken und der mittel- bis langfristigen klimabezogenen Risiken.

Kurzfristige Risiken

Die Risiken des laufenden und folgenden Geschäftsjahrs werden im Abschnitt **7 Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen** aufgezeigt. Diese werden grundsätzlich 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 Bewertung von Risiken erfolgt unter Berücksichtigung bereits wirksamer risikoreduzierender Maßnahmen (Nettobetachtung).

Risikomanagement in der BMW Group



Risiken werden nach ihrer Risikohöhe (durchschnittliche Ergebnisauswirkung unter Berücksichtigung der Eintrittswahrscheinlichkeit) klassifiziert. Die Ergebnisauswirkung kann bei einem tatsächlichen Risikoeintritt (Worst-Case-Betrachtung, Konfidenzniveau: 99 %) deutlich höher ausfallen.

Die Auswirkungen von Risiken und Chancen werden getrennt dargestellt und nicht miteinander verrechnet.

Durch die Aggregation aller wesentlichen kurzfristigen Risiken auf Konzernebene können konzernweite Auswirkungen und Trends erkannt werden. Dazu werden die potenziellen Ergebnisauswirkungen der Risiken 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.

Reputationsrisiken

Zusätzlich zu den finanziellen Effekten können sich Risiken auch auf das Ansehen der BMW Group auswirken. Dazu beurteilt die BMW Group sämtliche Risiken mithilfe 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 im Abschnitt [7 Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen](#) beschrieben.

Klimabezogene Risiken

Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel werden im Abschnitt [7 Klimabezogene Risiken und Chancen](#) aufgezeigt. Bei der Bewertung der klimabezogenen Risiken wird gemäß den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) in transitorische und physische Risiken unterschieden. Transitorische Risiken ergeben sich aus dem Übergang zu einer CO₂-ärmeren Wirtschaft und werden mithilfe von klimabedingten Risikotreibern und qualitativen Experteneinschätzungen bewertet. Physische Risiken entstehen durch die Klimaveränderung und werden mit externen Daten zu möglichen Naturgefahren bewertet. Mögliche kurzfristige Auswirkungen des Klimawandels sind bereits in den kurzfristigen Risiken enthalten. Alle kurzfristigen Risiken werden auf Klimarelevanz geprüft. Sofern ein Risiko als klimarelevant eingestuft wird, wird der klimabedingte Anteil des Risikos ermittelt. Die mögliche Entwicklung der klimabezogenen Risiken wird für zwei Berichtszeiträume (mittelfristig bis 2034 und langfristig bis 2050) und für drei Erderwärmungsszenarien bewertet.

Nichtfinanzielle 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

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 kurzfristigen 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.

Klimabezogene Chancen werden fortlaufend über die kontinuierliche Strategieentwicklung identifiziert und im Abschnitt [7 Klimabezogene Risiken und Chancen](#) beschrieben.

WESENTLICHE KURZFRISTIGE RISIKEN UND CHANCEN

Für die BMW Group ist die Gesamtrisikolage gegenüber dem Vorjahr deutlich angestiegen.

Eine anhaltend hohe Inflation mit sinkenden Realeinkommen und ein damit verbundener breiter Nachfragerückgang könnten sich negativ auf das Absatzvolumen auswirken und nachteilige Preis- und Produkt-Mix-Effekte nach sich ziehen. Es bestehen weiterhin erhebliche Unsicherheiten durch mögliche Lieferengpässe entlang der gesamten Lieferkette. Höhere Energie-, Rohstoff- und Transportpreise könnten sich negativ auswirken. Ein weiter andauernder Krieg zwischen Russland und der Ukraine sowie die Entwicklung der Corona-Pandemie könnten die Weltwirtschaft ebenfalls stark belasten. Sollten sich die Auswirkungen dieser Effekte im Jahr 2023 als weniger gravierend erweisen, könnten sich auch Chancen für Umsatz und Ergebnis bieten.

Gesamthaft bestehen für die BMW Group weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung bestandsgefährdende Risiken. 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. Sofern erwartet wird, dass die identifizierten Risiken beziehungsweise Chancen eintreten, sind diese bereits in den Aussagen im Prognosebericht verarbeitet. Der Liquiditätsbedarf ist gegenwärtig durch vorhandene Liquidität und verfügbare Finanzierungsinstrumente gedeckt.

Die folgenden Ausführungen erläutern mögliche künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer negativen (Risiken) beziehungsweise positiven (Chancen) Prognoseabweichung für die Jahre 2023 und 2024 führen können, und zeigen deren Bedeutung für die BMW Group auf.

Darüber hinaus kann es unvorhersehbare Ereignisse geben, die sich auf die Geschäftstätigkeit und somit auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW Group sowie die Reputation des Konzerns auswirken können.

Die folgende Übersicht bietet einen Gesamtüberblick über die wesentlichen kurzfristigen Risiken und Chancen:

	Risiken		Chancen	
	Klassifizierung der Risikohöhe	Veränderung zum Vorjahr	Klassifizierung	Veränderung zum Vorjahr
Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen	Hoch	Erhöht	Unwesentlich	-
Strategische und branchenspezifische Risiken und Chancen				
Änderungen von Gesetzen und Regulierung	Hoch	-	Unwesentlich	-
Marktentwicklung	Hoch	Erhöht	Unwesentlich	-
Risiken und Chancen aus betrieblichen Aufgabenbereichen				
Produktion und Technologie	Hoch	Erhöht	Unwesentlich	-
Einkauf	Hoch	-	Unwesentlich	-
Vertriebsnetz	Gering	-	Unwesentlich	-
Informationssicherheit, Datenschutz und IT	Hoch	-	Unwesentlich	-
Finanzrisiken und -chancen				
Währungen	Gering	-	Wesentlich	-
Rohstoffe	Hoch	-	Wesentlich	-
Liquidität	Gering	-	-	-
Sonstige Finanzrisiken	Mittel	-	Unwesentlich	-
Pensionsverpflichtungen	Mittel	-	Wesentlich	-
Rechtliche Risiken	Mittel	-	-	-

Für die Klassifizierung der Risikohöhe für die wesentlichen kurzfristigen Risiken gelten folgende Wertgrenzen:

Klasse	Risikohöhe
Gering	0 – 200 Mio. €
Mittel	> 200 – 1.000 Mio. €
Hoch	> 1.000 Mio. €

Die wesentlichen Risiken und Chancen im Segment Finanzdienstleistungen werden aufgrund der Besonderheiten des Geschäftsmodells im Abschnitt [7 Risikomanagementsystem im Segment Finanzdienstleistungen](#) separat dargestellt.

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 als hoch klassifiziert und hat sich aufgrund der vielfältigen geopolitischen Herausforderungen erhöht.

Im Zuge des Krieges in der Ukraine besteht die Gefahr einer weiteren Verschärfung der Konfliktsituation und damit einhergehender weiterer Sanktionen westlicher Staaten gegenüber Russland sowie möglicher Gegensanktionen bzw. Vergeltungsmaßnahmen Russlands.

Die Corona-Pandemie und ihre Auswirkungen bleiben ein Risiko für die Weltwirtschaft. Sollte sich nach den Lockerungen der Corona-Beschränkungen in China das Virus weiterhin rasant ausbreiten, könnte eine hohe Zahl an Erkrankungen oder eine neue Variante des Corona-Virus erneut strikte Eindämmungsmaßnahmen erforderlich machen und die weltweiten Lieferketten weiter belasten. Infolgedessen könnte aufgrund fehlender (Vor-)Produkte die Erholung der Weltwirtschaft ausgebremst werden.

Im Konflikt zwischen den USA und China verschiebt sich der Schwerpunkt von reinen Zollerhöhungen zu weiteren Import- und Exportbeschränkungen für bestimmte Technologien. Die verschärfte Rhetorik zum Status Taiwans könnte die geopolitischen Spannungen verschärfen und einen weiteren Risikofaktor darstellen. Dies könnte auch die Bedingungen für Importe und Exporte der BMW Group verschlechtern.

Ein weiteres Risiko ist eine Rezession in Europa und in den USA. Weitere Leitzinserhöhungen der Zentralbanken aufgrund der hohen Inflation könnten die Wirtschaft nachhaltig dämpfen. Sollten die höheren Zinsen nicht schnell und stark genug wirken, könnten sich sinkende Realeinkommen und ein damit verbundener breiter Nachfragerückgang negativ auf das Absatzvolumen auswirken.

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 der Verschärfung 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 und Kosten nach sich ziehen, das Kundenverhalten beeinflussen und zu Angebotsunterbrechungen führen. Die Risikohöhe wird als hoch eingestuft.

Die BMW Group sieht bei den konventionellen Antrieben eine kontinuierliche Verschärfung der gesetzlichen Anforderungen im Bereich der Emissionen. Der von der EU-Kommission im November 2022 veröffentlichte Gesetzesvorschlag Euro 7 sieht eine

Verschärfung von Emissionsanforderungen ab Juli 2025 vor. Damit alle Fahrzeuge die erweiterten Testbedingungen erfüllen können, ist ein erhöhter Technikeinsatz erforderlich und dadurch mit Risiken verbunden. Im weiteren Gesetzgebungsprozess können sich noch inhaltliche Änderungen in Bezug auf Anforderungen und Einsatzdatum ergeben.

Die EU-Institutionen haben eine Reduzierung des CO₂-Flottenzieles auf 0 g/km im Jahr 2035 entschieden. Um dieses Ziel zu erfüllen, ist entscheidend, dass sich die dringend benötigten Rahmenbedingungen wie die volle Verfügbarkeit erneuerbarer Energien, eine ausreichende private und öffentliche Ladeinfrastruktur sowie der Zugang zu Rohstoffen für den Bau von Elektrofahrzeugen in EU-Gesetzesinitiativen widerspiegeln.

Eine Diskussion um Verbrauchswerte und CO₂-Emissionen könnte sich auf die Reputation des Unternehmens auswirken.

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. Chancen aus Änderungen von Gesetzen und Regulierung werden als unwesentlich eingestuft.

Marktentwicklung

Eine steigende Wettbewerbsintensität unter den etablierten Premiumanbietern sowie der Marktzugang neuer Konkurrenten kann den Marktanteil und den Preis- und Produkt-Mix beeinflussen. Sich wandelnde Konsumentenpräferenzen oder eine geänderte Markenwahrnehmung bergen Risiken und Chancen zugleich. So könnte die BMW Group beim Wandel von konventionell angetriebenen Fahrzeugen zu alternativen Antriebskonzepten mit kurzfristigen Angebots- und Nachfrageverwerfungen konfrontiert werden. Die Risikohöhe für den Eintritt von Marktrisiken ist als

hoch einzustufen. Sie hat sich erhöht, da sich der aktuell gute Preis-Produkt-Mix in drohenden Rezessionen in einzelnen Märkten möglicherweise verschlechtert.

Die Absatzmärkte der BMW Group werden kontinuierlich beobachtet, um Kundenanforderungen zu erfüllen und dabei Chancen bezüglich Absatzwachstum und Preisrealisierung wahrzunehmen. Die BMW Group schätzt die sich daraus ergebenden Chancen als unwesentlich ein.

Risiken und Chancen aus betrieblichen Aufgabenbereichen

Risiken und Chancen aus Produktion und Technologie

Der Stillstand von Werken ist das wesentliche Risiko in der Produktion. Produktionsunterbrechungen können durch lieferantenbedingte Versorgungsengpässe, Knappheit von Produktionsmitteln wie Gas oder Strom, aber auch Einschränkungen in der Logistik ausgelöst werden. Informationstechnologie spielt eine immer größere Rolle, sodass IT-Störungen (beispielsweise durch Cyberangriffe) zu Beeinträchtigungen der Produktion führen können. Weiterhin können Beschädigungen der Werksinfrastruktur, ausgelöst durch Brand oder Naturereignisse sowie Anlagen- und Werkzeugbrüche, zu Ausfällen der Produktion führen. Die Risikohöhe für den Eintritt von solchen Risiken wird als hoch eingeschätzt und hat sich aufgrund des sehr volatilen Umfelds erhöht.

Alle Werke haben Maßnahmen zur Risikovermeidung und -reduzierung aufgesetzt und werden hierbei durch andere Unternehmensbereiche wie beispielsweise den Einkauf unterstützt.

Das Risiko eines Produktionsausfalls aufgrund der Teileversorgung wird durch Maßnahmen in der Logistik, im Einkauf und den hochflexiblen Einsatz des Produktionsnetzwerks reduziert. Ebenso werden Maßnahmen ergriffen, um Schäden an Fertigungsanlagen und längeren Ausfallauern durch gezielte Cyberangriffe vorzubeugen und entgegenzuwirken.

Mögliche Naturgefahren werden bereits bei der Standortauswahl und durch Maßnahmen am Bau berücksichtigt. Im Betrieb werden Risiken aus Naturgefahren oder auch Bränden durch den Einsatz von Betriebsfeuerwehren und Schulungen verringert.

Risiken aus dem Eintritt von Sach- und Betriebsunterbrechungsschäden und von Transportschäden an bereits produzierten Fahrzeugen werden an Versicherungsunternehmen hoher Bonität transferiert. Bedingt durch die Volatilität der internationalen Versicherungsmärkte trägt die BMW Group bereits heute maßgebliche Risiken selbst, bei weiter steigenden Prämien und Selbstbehalten könnte diese Lösung an Relevanz zunehmen.

Mögliche kurzfristige Änderungen der zu erfüllenden Gesetze und Vorschriften oder geänderte nationale Interpretationen der Behörden können den rechtzeitigen Erhalt der Typpenehmigungen gefährden und im Extremfall zu einer Nichtzulassung für ein Fahrzeugderivat, einen Teilmarkt oder sogar für einen Markt führen.

Rückrufaktionen können zu zusätzlichen Kosten führen. Die BMW Group bildet für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen angemessene Rückstellungen. Es kann dennoch nicht ausgeschlossen werden, dass darüber hinaus zusätzliche Kosten anfallen, die nicht oder nicht vollständig durch Rückstellungen abgedeckt sind. Solche Risiken können immer dann entstehen, wenn eingesetzte Materialien und Verarbeitungsprozeduren 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 Zusammenhang mit Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sind im Konzernanhang unter [↗ Textziffer \[33\]](#) enthalten.

Die BMW Group sieht Chancen in Produktionsprozessen vor allem in Wettbewerbsvorteilen durch die Beherrschung neuer und komplexer Technologien. Aufgrund des zeitlichen Vorlaufs zur Entwicklung neuer Produkte werden die zusätzlichen Chancen 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 Risikohöhe wird als hoch klassifiziert.

Mögliche Gründe für den Ausfall von Lieferanten sind insbesondere die mangelnde Verfügbarkeit von Rohstoffen, Energie und Vormaterialien, das Auftreten von Naturgefahren und Bränden, die Entwicklung der Sicherheitslage eines Landes, IT-Risiken sowie Verstöße gegen Nachhaltigkeits- oder Qualitätsstandards. Auch die zunehmende Komplexität im Lieferantennetzwerk insbesondere bei den nur indirekt durch die BMW Group steuerbaren Vorlieferanten sowie mangelnde finanzielle Leistungsfähigkeit von Lieferanten kann die Versorgung der Werke gefährden.

Weitere Preisanstiege und mögliche Nachforderungen von Lieferanten könnten sich zudem negativ auf das Ergebnis auswirken.

Die steigende Bedrohungslage durch Cyberangriffe entlang der gesamten Wertschöpfungskette bedroht sowohl die Versorgungssicherheit als auch den Schutz des für die BMW Group relevanten Know-hows. Zur Optimierung des Informationssicherheitsniveaus entlang der Wertschöpfungs- und Lieferkette fordert die BMW Group bei ihren Lieferanten den Nachweis einer angemessenen Informationssicherheitszertifizierung ein.

Bei der Auswahl ihrer Lieferanten berücksichtigt die BMW Group nicht nur externe Vorgaben wie die Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes, sondern achtet auch auf den Beitrag zur Erfüllung der Nachhaltigkeitsziele der BMW Group.

Kostenvorteile durch den Aufbau von lokalen Lieferantenstrukturen im Umfeld von BMW Werken und innovative Fertigungstechnologien könnten zu niedrigeren Materialkosten für die BMW Group führen. Die BMW Group schätzt die sich daraus ergebenden Chancen als unwesentlich ein.

Versorgungsengpässe könnten sich zudem negativ auf die Reputation der BMW Group auswirken, sofern die Kundennachfrage nicht wie erwartet bedient werden kann.

Risiken und Chancen im Vertriebsnetz

Die BMW Group nutzt für den Absatz ihrer Produkte und Dienstleistungen ein weltweites Vertriebsnetz, das aus eigenständigen Händlern, Niederlassungen, Tochterunternehmen sowie Importeuren besteht. Die Insolvenz von Handelsbetrieben könnte sich auf den Absatz der Fahrzeuge und das Serviceangebot für die Kunden negativ auswirken.

Aktuell werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, insbesondere in Europa Fahrzeuge zukünftig auch im Direktvertrieb anzubieten. Es besteht das Risiko, dass die damit verbundenen Ertragspotenziale nicht im geplanten Umfang realisiert werden.

Insgesamt sind die Risiken aus dem Vertriebsnetz als gering einzustufen.

Die BMW Group gestaltet auch im Vertrieb aktiv die Zukunft und stellt die Kundenbedürfnisse in den Mittelpunkt der Aktivitäten. Die sich daraus ergebenden Chancen werden als unwesentlich eingeschätzt.

Informationssicherheit, Datenschutz und IT

Die Digitalisierung und Automatisierung in allen Geschäftsbereichen und Produkten bietet vielfältige Chancen für das Unternehmen. Parallel dazu steigen die Anforderungen an die Informationstechnologie (IT) zum Schutz der Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Informationen. Die Bedrohungslage hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich verschärft. Auch der Krieg in der Ukraine trägt zum Anstieg der Cyberattacken bei. Darüber hinaus nehmen weltweit die gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen zu. Cyberattacken können sowohl gegen Applikationen als auch gegen Fahrzeugfunktionen gerichtet sein.

Aufgrund des Anstiegs der beobachteten Angriffe wird die Risikohöhe trotz umfangreicher Sicherheitsmaßnahmen weiterhin als hoch eingestuft.

Informationen und Daten können auch durch fehlendes Risikobewusstsein und Fehlverhalten gefährdet sein. Unmittelbare Folgen wären im Wesentlichen negative Auswirkungen auf den Unternehmensumsatz, Ausfälle in der Produktion oder Reputationsschäden. Aus diesem Grund hat die BMW Group ein interaktives Programm initiiert, um jeden einzelnen Mitarbeitenden regelmäßig zum korrekten Umgang mit gefährlichen E-Mails zu schulen.

Der Schutz von Informationen, zum Beispiel gegen unberechtigte Zugriffe oder Missbrauch, genießt höchste Priorität. Im Rahmen des Risikomanagements werden Informationssicherheits-, Datenschutz- und IT-Risiken systematisch erfasst, von den Fachstellen mit Maßnahmen versehen und ständig hinsichtlich Bedrohungslage und Risikoreduzierung 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 zum

sorgfältigen Umgang mit Informationen wie vertraulichen Geschäfts-, Kunden- und Mitarbeiterdaten, zur sicheren Nutzung von Informationssystemen und zu einem transparenten Umgang mit Risiken verpflichtet. Die konzernweit gültigen Vorgaben sind in einem umfassenden Regelwerk dokumentiert. Die konsequente Anpassung des Regelwerks an die aktuelle Situation und regelmäßige Kommunikations-, Sensibilisierungs- und Schulungsmaßnahmen schaffen die Grundlage für ein hohes Sicherheitsverständnis und Risikobewusstsein.

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 sowie der Produktion und der Material- und Finanzmittelbeschaffung erfolgt außerhalb der Eurozone. Zur Limitierung der Währungsrisiken und -chancen werden Cashflow-at-Risk-Modelle eingesetzt und fortlaufend weiterentwickelt. Die Risikohöhe im Hinblick auf Währungsrisiken wird als gering eingeschätzt.

Die BMW Group steuert Währungsrisiken sowohl strategisch (mittel- und langfristig) als auch operativ (kurz- und mittelfristig). Mittel- und langfristig kann die Produktion in Fremdwährungsländern erhöht oder auch die Einkaufsvolumina in Fremdwährung können gesteigert werden (Natural Hedging). Die Sicherung auf den Finanzmärkten dient der operativen beziehungsweise kurz- und mittelfristigen Steuerung von Währungsrisiken. Dabei wird die Zielsetzung einer Erhöhung der Planungssicherheit für die BMW Group verfolgt. Die Sicherungsgeschäfte werden ausschließlich mit Finanzmarktpartnern hoher Bonität abgeschlossen.

In Abhängigkeit von der Wechselkursentwicklung können sich auch Chancen ergeben.

Rohstoffpreisrisiken und -chancen

Als produzierendes Industrieunternehmen ist die BMW Group Preisrisiken ausgesetzt. Dies betrifft insbesondere die für die Fahrzeugherstellung notwendigen Rohstoffe.

Die Ausgangsbasis für die Analyse des Rohstoffpreisrisikos sind die geplanten Einkäufe für Rohstoffe oder Komponenten mit Rohstoffinhalten. Zur Ermittlung der Rohstoffrisiken wird ein Cashflow-at-Risk-Modell eingesetzt. Die Preisschwankungen für viele Rohstoffe, wie beispielsweise Edelmetalle, Buntmetalle, Batterierohstoffe, Stahlgrundstoffe und Energie werden durch Finanzderivate beziehungsweise Lieferverträge mit Preisbindungen abgesichert.

Auf den Rohstoffmärkten ist die Preisentwicklung vieler Rohstoffe weiterhin von starken Ausschlägen gekennzeichnet und mit einem hohen Risiko, aber auch wesentlichen Chancen verbunden.

Liquiditätsrisiken

Das Finanzierungs- und Leasinggeschäft im Segment Finanzdienstleistungen wird zum größten Teil durch den Kapitalmarkt refinanziert. Das Risiko einer eingeschränkten Mittelverfügbarkeit wird als gering eingeschätzt.

Das auf den Erkenntnissen der Finanzkrise basierende Liquiditätskonzept wird konsequent eingehalten und kontinuierlich weiterentwickelt. 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.

Die Liquiditätssituation wird fortwährend überwacht und durch eine konzernweite Planung des Finanzbedarfs sowie der Finanzmittelbeschaffung erfasst und gesteuert. 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 bei der Anlage der Liquidität, bei der derivativen Absicherung von Finanzmarktrisiken (insbesondere Währungen, Rohstoffe, Zinsen) sowie bei der Absicherung von Vorleistungen mit Banken zusammen. Das Kontrahentenrisiko beschreibt das Risiko, dass die BMW Group die ihr zustehenden Zahlungen aus den beschriebenen Anlage- und Absicherungsgeschäften nicht (vollumfänglich) erhält. Zur Ermittlung des Kontrahentenrisikos wird ein Value-at-Risk-Modell eingesetzt, das die Bonität der Banken sowie das zugehörige Geschäftsvolumen berücksichtigt. Die Steuerung des Risikos erfolgt über ein Limitssystem 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.

Das Risiko im Zusammenhang mit sonstigen Finanzrisiken wird als mittel eingeschätzt. Mögliche Chancen aus einer Aufwertung von Beteiligungen werden als unwesentlich eingeschätzt.

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 und können sich für die Darstellung nach IFRS und HGB aufgrund abweichender Rechnungslegungsvorschriften unterschiedlich darstellen.

Die Risikohöhe aus Pensionsverpflichtungen basierend auf der Bewertung nach IFRS wird als mittel klassifiziert. Wesentliche 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 (abgeleitet aus Renditen von Unternehmensanleihen mit hoher Bonität). Dieser unterliegt Marktwertschwankungen und beeinflusst damit die Höhe der Pensionsverpflichtungen. Auch Veränderungen weiterer Parameter, wie beispielsweise Inflationsraten und Lebenserwartung, wirken sich auf die Höhe und die Dauer der zukünftigen Pensionszahlungen aus. Ebenso können regulatorische Anforderungen die Höhe der Pensionsverpflichtungen beeinflussen.

Die Höhe des Pensionsvermögens schwankt durch die Volatilität der verschiedenen Anlageklassen am Kapitalmarkt. Anlagen werden breit diversifiziert (verzinsliche Wertpapiere, Aktien, Immobilien und sonstige Anlageklassen).

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. Die Risikohöhe wird als mittel eingestuft.

Wie jedes weltweit tätige Unternehmen ist die BMW Group mit Rechtsstreitigkeiten, behaupteten Ansprüchen, insbesondere aus Gewährleistungs- und Produkthaftungsumfängen oder Schutz-

rechtsverletzungen, 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 von Verbrauchern erhoben, mit denen Darlehens- und Leasingverträge widerrufen werden. Seit Anfang 2020 sind mehrere Vorabentscheidungsersuchen an den Europäischen Gerichtshof (EuGH) gerichtet worden. Am 9. September 2021 entschied der EuGH über die von Darlehensgebern in Verbraucherdarlehensverträgen abstrakt einzuhaltenden Anforderungen. Die diesbezügliche grundlegende Risikoeinschätzung zum BMW Group Bericht 2021 ist nach wie vor gültig. Aus den laufenden Rechtsverfahren ergeben sich folgende Entwicklungen: Im zweiten Quartal 2022 erging ein BGH-Urteil, wonach die Regelung zum Verzugszinssatz in dem verfahrensgegenständlichen Verbraucherdarlehensvertrag der BMW Bank die Anforderungen des EuGH nicht erfüllt. Deshalb besteht ein rechtliches Risiko, dass Kunden die betroffenen Verbraucherdarlehensverträge widerrufen können. Für die Zeit der Nutzung des Fahrzeuges müssen die Kunden bei Widerruf ihres Darlehensvertrages Wertersatz leisten. Im September 2022 verhandelte der EuGH weitere Vorlageverfahren zum Verbraucherkilometerleasing und -darlehen. Eine Entscheidung des EuGH wird im Laufe des Jahres 2023 erwartet. Hieraus können sich weitere Widerrufsrisiken ergeben. Die möglichen finanziellen Auswirkungen dieser Verfahren lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilen.

Im internationalen Warenverkehr sind umfangreiche Vorschriften zur Exportkontrolle zu beachten. Neben güterbezogenen Rest-

riktionen 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, staatlichen Steuer- und Zollprüfungen. Diese können zu Steuer- und Zollnachforderungen, Zinsen, Strafen und ähnlichen Zahlungen führen. Solche Zahlungen können beispielsweise aus der Nichtanerkennung von konzerninternen Verrechnungspreisen in den jeweiligen Ländern resultieren. Weitere materiellrechtliche Risiken können durch Änderungen von Steuer- oder Zollgesetzen oder deren strittige Auslegung entstehen. Solche Änderungen wirken häufig auch rückwirkend für alle Kalenderjahre, die noch nicht verjährt sind. Das steuer- und zollrechtliche Risikomanagement ist in das RMS der BMW Group eingebettet. Für die Minimierung der wesentlichen prozessualen Steuer- und Zollrisiken hat die BMW Group ein umfassendes Tax Compliance Management System (Tax CMS) eingerichtet, das in Deutschland und China für die bedeutenden Gesellschaften bereits zur Anwendung kommt und sukzessive in weiteren wesentlichen 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.

Die BMW Group verfügt über ein Compliance-Management-System, das unter anderem darauf abzielt, rechtmäßiges Handeln ihrer Organe, Führungskräfte sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nachhaltig und weltweit sicherzustellen. Weiterführende Informationen dazu finden sich im Kapitel [Compliance und Menschenrechte](#).

Risikomanagementsystem im Segment Finanzdienstleistungen

Das Risikomanagement des Segments Finanzdienstleistungen steht auf verschiedenen Säulen. Diese sind die Risikokultur, die Risikostrategie und der festgelegte Risikoappetit in den verschiedenen Risikoarten. Ergänzend hierzu gibt es eine Vielzahl von Richtlinien, die weltweit Geltung haben und in den jeweiligen Gesellschaften implementiert sind.

Zentrale Säule des Risikomanagements im Segment Finanzdienstleistungen ist die kontinuierliche Sicherstellung der Risikotragfähigkeit. Je nach Risikoart werden Limite vergeben, die den Risikoappetit definieren. Hierzu werden verschiedene regelmäßig validierte Value-at-Risk-Modelle verwendet. Das verwendete Konfidenzniveau dieser Modelle ist konservativ. Es wird zu jeder Zeit darauf geachtet, dass die Deckungsmassen, basierend auf dem Eigenkapital des Segments Finanzdienstleistungen, ausreichend sind.

Flankierend zu dem vorgenannten Modell werden in regelmäßigen Abständen Stresstests durchgeführt. Diese sind ein weiterer Indikator für mögliche Risikosteuerungsmaßnahmen und schaffen hohe Transparenz im Hinblick auf extreme, realistische Ereignisse besonders in volatilen Zeiten.

Grundsätzlich orientiert sich das Risikomanagement des Segments Finanzdienstleistungen an den Vorgaben der Aufsichtsbehörden und setzt diese weltweit konsequent um. Auch klimabezogene Risiken werden berücksichtigt und in regelmäßigen Abständen analysiert. Diese Betrachtung wird regelmäßig für einen mittelfristigen Zeitraum in die Zukunft erhoben.

[Klimabezogene Risiken und Chancen](#)



Die folgende Übersicht bietet einen Gesamtüberblick über die wesentlichen kurzfristigen Risiken und Chancen im Segment Finanzdienstleistungen:

	Risiken		Chancen	
	Klassifizierung der Risikohöhe	Veränderung zum Vorjahr	Klassifizierung	Veränderung zum Vorjahr
Kreditausfall	Mittel	-	Unwesentlich	-
Restwert	Hoch	-	Wesentlich	-
Zinsänderungen	Gering	-	Wesentlich	-
Operationelle Risiken	Mittel	-	-	-

Kreditrisiken und -chancen

Im Segment Finanzdienstleistungen wird das Risiko eines Zahlungsausfalls beim Abschluss eines Vertrages im Zins eingepreist. Darüber hinaus erfolgt eine fortlaufende Bewertung des Kreditportfolios mit dem Ziel, den Wertberichtigungsbedarf auf die Finanzforderungen zu ermitteln. Diese Bewertung beruht auf statistischen Modellen und berücksichtigt unter anderem folgende Aspekte: die Bonität des Kunden, sein Zahlungsverhalten und die wirtschaftliche Situation der Region des Kunden. Die Höhe der Kreditrisiken wird als mittel eingestuft.

In der fortlaufenden Überprüfung der Bonität des Portfolios können sich auch positive Effekte ergeben, die zu einer Reduzierung des Gesamtrisikos führen und entsprechend eine Chance darstellen. Die BMW Group schätzt potenzielle Chancen in diesem Bereich als unwesentlich ein. Besonders in volatilen Zeiten kann auch der Prozess der Kreditvergabe verändert werden, um rückläufige Bonitäten höher einzupreisen oder eventuell nicht anzunehmen.

Restwertrisiken und -chancen

Diese entstehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit verleasteten Fahrzeugen bei der Vermarktung nach deren Rückgabe. Restwertrisiken werden in der Risikohöhe als hoch klassifiziert. Chancen können sich aus einer positiven Abweichung von der Restwertprognose ergeben und werden als wesentlich eingestuft.

Dem Vertrag liegt ein Prognosewert für die Vermarktung bei Rückgabe des Fahrzeuges zugrunde. Dieser kann entweder übertroffen oder unterschritten werden. Interne Modelle stellen die kontinuierliche Bewertung des Portfolios sicher, weshalb die aktuelle Marktentwicklung zu jedem Zeitpunkt berücksichtigt wird.

In diesem Zusammenhang werden auch Aspekte der Nachhaltigkeit bewertet und langfristige Szenarien zur Entwicklung des Portfolios durchgeführt. Veränderungen von Antriebsarten werden permanent untersucht und die daraus resultierenden Erkenntnisse fließen ebenfalls in die Bewertung ein. Die Prognosemodelle für den Vertragsbeginn wie auch die laufende Bewertung des Portfolios werden permanent weiterentwickelt.

Zinsänderungsrisiken

In einem limitierten Umfang werden bewusst Zinsänderungsrisiken eingegangen, um damit verbundene Renditechancen zu nutzen. Risiken entstehen dabei durch eine teilweise Inkongruenz in den Zinsbindungsfristen. Diese werden als gering bewertet, sind jedoch gegenüber dem Vorjahr aufgrund der höheren Volatilität angestiegen. Die zugehörigen Chancen werden als wesentlich eingestuft.

Operationelle Risiken

Operationelle Risiken entstehen durch jegliche Art von ineffektiven oder fehlerhaften internen Prozessen, Systemen, externen Ereignissen oder Menschen. Das Ziel ist es, alle Risiken, außer den in den Absätzen davor genannten, systematisch zu erfassen und zu quantifizieren. Da die Risiken aus den verschiedensten Bereichen des Unternehmens stammen, wie beispielsweise IT-Sicherheit oder Lieferantenmanagement, ist eine enge Verzahnung mit diesen Bereichen essenziell und gewährleistet so eine adäquate Transparenz über die aktuelle Risikosituation des gesamten Bereichs. Die Risikohöhe wird als mittel eingestuft.

KLIMABEZOGENE RISIKEN UND CHANCEN

☒ Klimaveränderungen können sich auch auf das Geschäftsmodell der BMW Group auswirken. Deshalb analysiert das Unternehmen unterschiedliche Klimaszenarien, identifiziert und bewertet klimabezogene Risiken und Chancen und ergreift entsprechende Maßnahmen. [↗ GRI-Index: 201-2](#)

Die BMW Group folgt dabei den Empfehlungen der TCFD und entwickelt die Prozesse zur Berichterstattung und internen Steuerung der klimabezogenen Risiken und Chancen kontinuierlich weiter.

Im Berichtsjahr 2022 wurden alle wesentlichen Risiken der BMW Group erstmals hinsichtlich ihrer Sensitivität bezüglich Klimaveränderungen betrachtet. Die klimarelevanten Anteile wurden gemäß TCFD für drei unterschiedliche Klimaszenarien analysiert. Für den mittelfristigen Zeithorizont bis 2034 werden transitorische und physische Klimarisiken unterschieden. Für den langfristigen Zeithorizont bis 2050 konzentriert sich die Bewertung auf die physischen Klimarisiken.

Klimaszenarien

Die BMW Group verwendet zur Identifizierung und Bewertung der klimabezogenen Risiken drei Szenarien, die sich an den Szenarien des Shared Socioeconomic Pathways (SSP) des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) orientieren.

Diese Klimaszenarien reichen von einem emissionsarmen Szenario mit einer Erderwärmung von $< +1,5^{\circ}\text{C}$ (Paris Agreement, SSP1-2.6) über ein mittleres Szenario mit durchschnittlich $+2,5^{\circ}\text{C}$ (Der mittlere Weg, SSP2-4.5) bis hin zu $> +4^{\circ}\text{C}$ (Fossile Entwicklung, SSP5-8.5).

Die BMW Group hat sich verpflichtet, ihre Geschäftstätigkeit am emissionsarmen Szenario des Pariser Klimaabkommens auszurichten, und hat die langfristige Unternehmensplanung konsequent darauf ausgelegt.

Transitorische Klimarisiken

Transitorische Klimarisiken entstehen aus der für die Begrenzung des Klimawandels notwendigen Transformation hin zu einer emissionsarmen Wirtschaft über alle Sektoren hinweg. Sie sind insbesondere dann spürbar, wenn sich Rahmenbedingungen schneller und/oder anders verändern als erwartet. Die transitorischen Klimarisiken wurden entlang von fünf Risikodimensionen identifiziert und bewertet. [1\]](#)

Die folgende Tabelle zeigt die transitorischen Klimarisiken für die BMW Group:

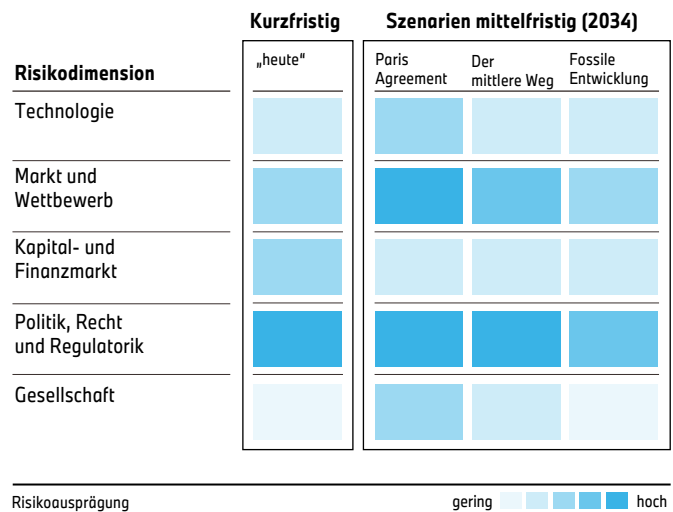
RISIKODIMENSION	Transitorische Klimarisiken
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> — Innovationen in nachhaltige Technologien werden gefördert und beschleunigen die Verbreitung der Elektromobilität. Für die BMW Group könnte sich das auf die Auslieferungen und die Restwerte der bestehenden Produkte negativ auswirken. Im Bereich Produktion und Einkauf könnten Remanenzkosten durch die Umstellung der Prozesse und Anlagen entstehen. — Die digitale Konnektivität zwischen Unternehmen und Produkten zur Unterstützung der Dekarbonisierung nimmt zu, um Prozesse zu verschlanken und Emissionen besser managen zu können. Risiken für die BMW Group ergeben sich aus einer Zeitverzögerung beim Einsatz solcher Technologien, wenn zum Beispiel Beteiligte in der Lieferkette entsprechende Standards und Schnittstellen nicht schnell genug bereitstellen. — Disruptive technologische Innovationen können heute genutzte oder geplante Produkt- und Produktionstechnologien (von Energiespeicherung bis Verwertung) und Investitionen in diese obsolet machen oder deren Wirtschaftlichkeit infrage stellen. Im Bereich Infrastruktur (wie neue Treibstoffoptionen, Ladetechnologien für Elektrofahrzeuge) können sie Verfügbarkeit und Akzeptanz geplanter beziehungsweise erwarteter Rahmenbedingungen für die Kunden gefährden.
Markt und Wettbewerb	<ul style="list-style-type: none"> — Durch die weltweite Fokussierung auf nachhaltige Produkte steigen die Energie- und Rohstoffpreise. Dies hat direkte Auswirkungen auf die Herstellkosten der BMW Group und könnte in der Folge die Auslieferungen beeinflussen. Darüber hinaus sind Auswirkungen auf die Kredit- und Restwertrisiken im Segment Finanzdienstleistungen möglich. — Bestehende und neue Wettbewerber forcieren die Produktion elektrifizierter Fahrzeuge. Sollten die Produkte und Geschäftsmodelle von Kunden als attraktiver wahrgenommen werden, könnte dies entsprechende Auswirkungen auf die Auslieferungen der BMW Group haben. — Gravierende Verstöße gegen Nachhaltigkeits- oder Qualitätsstandards und inkorrekte Angaben hierzu können für eine Unterbrechung der Lieferkette beziehungsweise den Ausfall einzelner Lieferanten sorgen.
Kapital- und Finanzmarkt	<ul style="list-style-type: none"> — Eine gute Platzierung in ESG-Ratings wirkt sich positiv auf die Wahrnehmung eines Unternehmens am Kapitalmarkt aus und begünstigt Investitionsentscheidungen. Investitions- und Finanzentscheidungen von Investoren oder Kreditgebern setzen ein gutes ESG-Rating voraus. Kurzfristige und nicht vorhersehbare regulatorische Veränderungen können die Attraktivität eines Unternehmens am Kapitalmarkt verringern und Refinanzierungskosten erhöhen, falls nicht rechtzeitig auf die geänderten Rahmenbedingungen reagiert werden kann. Das könnte Auswirkungen auf das Kreditrating sowie die Refinanzierungskosten der BMW Group haben. — Die kurzfristige Beendigung staatlicher Subventionsmaßnahmen zur Förderung emissionsarmer Mobilität kann die Nachfrage für elektrifizierte Fahrzeuge reduzieren. — Unausgewogene Anpassungen in der CO₂-Bepreisung können die makro- und mikroökonomischen Gegebenheiten einer Volkswirtschaft negativ beeinflussen und dadurch unter anderem zu Verwerfungen im Kreditrisiko führen.
Politik, Recht und Regulatorik	<ul style="list-style-type: none"> — Eine kurzfristige Verschärfung von Gesetzen und Regulierungen in den Hauptmärkten der BMW Group (EU, USA und China) kann die Reaktionsmöglichkeiten der BMW Group und ihrer Lieferanten überfordern und Risiken für das Auslieferungsvolumen, Kosten und Restwerte schaffen. — Produktionsprozesse müssen zeitnah auf grüne Energiequellen und hocheffiziente, ressourcenschonende Anlagen umgestellt werden. Die BMW Group setzt bekannte Anforderungen schon heute konsequent um. Jedoch kann es aufgrund kurzfristiger zusätzlicher Anforderungen zu weiteren Kosten kommen. — Bei Lieferanten könnten strengere Vorschriften zur Kreislaufwirtschaft, Ressourcenvermeidung und Wiederverwertung zeitnah zu höheren Kosten führen. — Schnell steigende und/oder selektiv diskriminierende regionale Fahrzeugerwerbs- und Gebrauchssteuern können zu höheren Kosten beziehungsweise einem Rückgang bei den Auslieferungen führen.
Gesellschaft	<ul style="list-style-type: none"> — Weltweit steigt das Umweltbewusstsein in der Gesellschaft. Gesellschaftliche Debatten als Folge einer wahrgenommenen Verschärfung der Klimaentwicklung könnten zu einem veränderten Mobilitätsverhalten beziehungsweise veränderten Kundenpräferenzen führen, die in den einzelnen Regionen unterschiedlich ausgeprägt sein können. Dies kann Anpassungen im Produktportfolio erforderlich machen mit Auswirkungen auf die Auslieferungen und Fahrzeugrestwerte.



In der folgenden Grafik werden die Risikodimensionen der transitorischen Risiken den Erwärmungsszenarien gegenübergestellt. Mögliche Auswirkungen werden in fünf Stufen klassifiziert.

Die möglichen transitorischen Risiken sind aufgrund schnell eintretender und möglicherweise unvorhergesehener Entwicklungen im Erderwärmungsszenario Paris Agreement mittelfristig am höchsten. Es ist nicht auszuschließen, dass in den nächsten Jahren weltweit noch entschiedenere Maßnahmen ergriffen werden, um das < +1,5°C Ziel zu erreichen. Dies zeigt sich für die BMW Group insbesondere in den Risikodimensionen Politik, Recht und Regulatorik sowie Markt und Wettbewerb. Zum einen könnten hier ad hoc entschiedene regulatorische Anforderungen in Kraft treten, die sich auf Produkte, Produktion und Lieferketten auswirken könnten. In der Risikodimension Markt und Wettbewerb könnten sich Risiken erhöhen, zum einen durch eine erhöhte Nachfrage und daraus resultierende höhere Preise bei ausgewählten (knappen) Rohstoffen und zum anderen durch steigende Energiepreise.]

Transitorische Klimarisiken



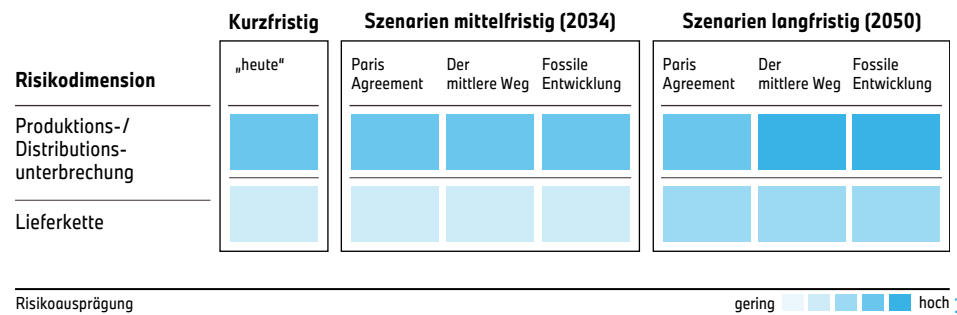
Physische Klimarisiken

Neben den transitorischen Risiken bewertet die BMW Group auch die physischen Risiken. Berücksichtigt werden dabei eine zunehmende Häufung und Intensität von akuten Extremwetterereignissen wie Hitzewellen, Stürme und Überschwemmungen sowie längerfristige Änderungen wie bei Temperatur oder Niederschlagsmengen. Zur Bewertung wird auf externe Daten zurückgegriffen, die die Entwicklung der akuten und anhaltenden Naturereignisse über die Erderwärmungsszenarien und die Zeit hinweg bewerten.

Für die BMW Group können daraus zum einen Schäden an Vermögensgegenständen wie Gebäuden, Fahrzeugen oder Teilen auftreten, zum anderen kann es aufgrund eines solchen Ereignisses zu Betriebsunterbrechungen am eigenen Standort oder an Standorten von Lieferanten kommen.

Physische Klimarisiken verstärken sich für die BMW Group insbesondere im langfristigen Betrachtungszeitraum des Szenarios >+4°C. Dies führt zu einem erhöhten Risiko sowohl für die Produktionsstandorte der BMW Group als auch die Lieferantenstandorte. Die Risiken aus Produktions- und Distributionsunterbrechungen sowie die Risiken in der Lieferkette werden den Erwärmungsszenarien für einen mittleren (2034) und einen langfristigen (2050) Zeitraum gegenübergestellt:]

Physische Klimarisiken



**[Klimabezogene Chancen**

Die BMW Group sieht eine Chance darin, einen belegbaren Beitrag zur Begrenzung der Erderwärmung zu leisten und hierbei wirtschaftlich erfolgreich zu sein. Im Unterschied zur Risikoperspektive beziehen sich die fünf Dimensionen klimabezogener transitorischer Chancen auf den unternehmerischen Erfolg mit Produkten, Produktionsprozessen und einer Wertschöpfungskette, die jeweils ihren Beitrag zur Verlangsamung des Klimawandels leisten.^{1]}

[DIMENSION	Transitorische Chancen
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> — Durch den Ausbau des elektrifizierten Produktportfolios und durch die Eigenentwicklung und -produktion von Elektroantrieben, Batterien und Batteriezellprototypen erfolgt eine frühzeitige Sicherung von Know-how und Systemkompetenz. Daraus können sich Wettbewerbsvorteile ergeben. — In der Kreislaufwirtschaft wird die BMW Group unter anderem durch neue Technologien den Einsatz von Sekundärmaterial schrittweise erhöhen und damit gleichzeitig CO₂-Emissionen senken. Damit trägt die BMW Group nicht nur zum Erreichen des CO₂-Ziels in der Lieferkette bei, sondern verringert die Abhängigkeit von Primärmaterial mit Blick auf dessen Verfügbarkeit und Kosten.
Markt und Wettbewerb	<ul style="list-style-type: none"> — Durch flexible Fahrzeugarchitekturen und Produktionssysteme ergeben sich für die BMW Group Chancen, um auf eine veränderte Kundennachfrage oder regulatorische und infrastrukturelle Unterschiede in den Märkten schnell und flexibel zu reagieren. — Durch eine überzeugende Nachhaltigkeitsperformance bei den angebotenen Produkten und den forcierten Weg in die Kreislaufwirtschaft können Vorteile durch eine erhöhte Kundennachfrage entstehen. — Die Eigenerzeugung von Grünstrom verbessert unsere Umweltbilanz und vermindert die Abhängigkeit von externen Stromquellen und Preisschwankungen am Energiemarkt.
Kapital- und Finanzmarkt	<ul style="list-style-type: none"> — Über eine umfassende und transparente Berichterstattung stellt die BMW Group den Zugang zum Kapitalmarkt sicher und erreicht nachhaltig attraktive Finanzierungsbedingungen. — Mehr Transparenz und Vergleichbarkeit der Leistungen bei der CO₂-Reduzierung erleichtern die Honorierung der ergriffenen Maßnahmen und schaffen Vertrauen bei Investoren.
Politik, Recht und Regulatorik	<ul style="list-style-type: none"> — Die BMW Group antizipiert in ihren strategischen Prämissen frühzeitig absehbare rechtliche Veränderungen, steigende CO₂-Preise in Form von Steuern und Abgaben sowie eine mögliche Verknappung von Emissionsrechten im Rahmen von Emissionshandelssystemen. — Verbesserte steuerliche Rahmenbedingungen und Anreize für Kunden sowie Investitionsbeihilfen und Erleichterungen für Klimaschutzmaßnahmen in der Produktion könnten die Fortschritte bei der Reduzierung von CO₂-Emissionen beschleunigen. — Deutlich erhöhte Investitionen in die Ladeinfrastruktur und in die Erzeugung und Verteilung von Wasserstoff können die Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen stark steigern und den Ersatz fossiler Energieträger in der Produktion vereinfachen.
Gesellschaft	<ul style="list-style-type: none"> — Die BMW Group leistet gemeinsam mit ihren Lieferanten einen Beitrag, CO₂-Emissionen entlang der Wertschöpfungskette zu reduzieren und auf CO₂-mindernde Maßnahmen hinzuwirken. — Die BMW Group kann durch ihren Fokus auf Nachhaltigkeit einen wertvollen gesellschaftlichen Beitrag zur Vermeidung der Klimaerwärmung leisten.

1]

[ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Die Rahmenbedingungen aus wesentlichen kurzfristigen Risiken, Reputationsrisiken und den klimabezogenen Risiken zeigen mögliche Herausforderungen für die BMW Group auf. Die BMW Group setzt sich mit diesen Risiken sowie den entsprechenden Chancen aktiv auseinander und berücksichtigt sie in den Entscheidungs- und Planungsprozessen. Das RMS wird dazu auf Basis von internen und externen Impulsen kontinuierlich weiterentwickelt.]

COMPLIANCE UND MENSCHENRECHTE

Für die BMW Group ist Compliance die Grundlage unseres langfristigen Erfolgs. Sie schafft Vertrauen in unsere Produkte und Marken und prägt unser Bild in der Öffentlichkeit. Compliance umfasst nicht nur die weltweite Einhaltung des geltenden Rechts und unternehmensinterner Regeln, sondern ist Teil unseres Selbst- und Führungsverständnisses, gelebte Integritätskultur und verbindlicher Rahmen aller unternehmerischen Aktivitäten.

Compliance als Unternehmensaufgabe

Für den Vorstand der BMW AG ist Compliance eine Leitungsaufgabe, die er durch Schaffung eines angemessenen Ordnungs- und Überwachungsrahmens, ein regelmäßiges und anlassbezogenes Berichtswesen sowie eine eindeutige Kommunikation wahrnimmt. Dies basiert auf dem Grundverständnis, dass es in der Verantwortung aller Mitarbeitenden liegt, geltendes Recht und die sich darauf beziehenden internen Regelungen einzuhalten. Als Vorbilder haben Führungskräfte die Aufgabe, die Compliance-Kultur in ihrem Verantwortungsbereich zu verankern und dafür zu sorgen, dass Compliance-Anforderungen und -Prozesse umgesetzt werden. [↗ GRI-Index: 2-23](#)

Der Chief Compliance Officer (CCO) der BMW Group verantwortet das konzernweite Compliance-Management-System, leitet den Group-Compliance-Bereich und informiert regelmäßig Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG.

Compliance-Management-System (CMS)

Das konzernweite CMS stärkt die Compliance- und Integritätskultur und trägt dazu bei, Sanktions- und Haftungsrisiken sowie Risiken aus weiteren (nicht-)finanziellen Nachteilen wie Reputationsrisiken zu reduzieren. Es ist auf Angemessenheit und Wirksamkeit ausgerichtet und basiert auf dem Prevent-Detect-Respond-Ansatz mit spezifischen Präventions-, Überwachungs-, Kontroll- und Reaktionsmaßnahmen. Wesentlich sind zudem eindeutige Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten.

Das CMS ist auf die Risikolage des Unternehmens ausgelegt und deckt die relevanten Compliance-Themenfelder ab. Konzernweit gehören dazu Korruptions-, Geldwäsche- und Betrugsprävention, Kartellrechts- und Menschenrechts-Compliance, Exportkontrolle, Datenschutz und Produkt-Compliance. Datenschutz und Produkt-Compliance werden außerhalb der Group Compliance in eigenständigen Fachabteilungen verantwortet.

[↗ GRI-Index: 2-27, 205-1, 205-3, 206-1](#)

CMS weiterentwickelt

Das CMS wird regelmäßig geprüft und bei Bedarf weiterentwickelt. Treiber sind strategische Fokusthemen, rechtliche und regulatorische Anforderungen und Trends, Best Practices sowie Industriestandards, die jeweils risikobasiert berücksichtigt werden. Ziel ist, das CMS konsequent zu verbessern. Die BMW Group engagiert sich aktiv als Mitglied in verschiedenen Vereinigungen und Interessengruppen wie dem Deutschen Institut für Compliance e. V. (DICO) auf Vorstandsebene oder in der Leitung des Arbeitskreises Menschenrechte.

Ein Schwerpunkt der Arbeit im Bereich Compliance im Berichtszeitraum waren Anpassungen beim Compliance-Programm Menschenrechte durch das zum 1. Januar 2023 in Kraft getretene Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz. Seit Januar 2022 hat der Leiter Group Compliance zudem die Funktion des Menschenrechtsbeauftragten der BMW AG. Weitere Schwerpunkte ergaben sich im Bereich der Exportkontrolle aufgrund des Ukraine-Krieges sowie der Geldwäscheprävention aufgrund der Intensivierung von gesetzgeberischen Initiativen.

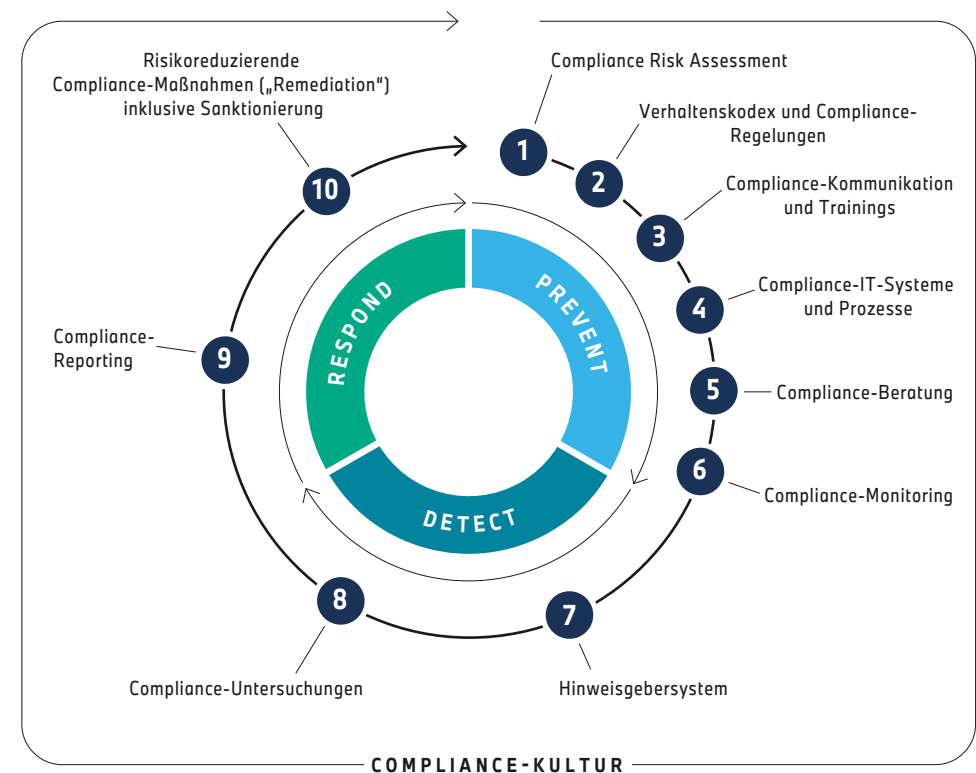
Bestandteil des CMS ist das Datenschutz-Management-System (DMS), das in der Verantwortung des Konzerndatenschutzes liegt. Es basiert ebenfalls auf dem Prevent-Detect-Respond-Ansatz. Grundlage des DMS sind die Anweisung zum Datenschutz (Privacy Corporate Rules) sowie die sogenannten Binding Corporate Rules, die den Transfer von Beschäftigtendaten innerhalb des Konzerns vertraglich sicherstellen. Die Umsetzung des DMS

wird durch regelmäßige Berichterstattung der Konzerngesellschaften und mit eigenständigen Auditierungen durch den Konzerndatenschutz abgesichert.

Die Produkt-Compliance wird als Teil des CMS durch den Bereich Qualitätsmanagement mit dem Schwerpunkt auf der Einhaltung technischer Anforderungen an die Produkte der BMW Group

verantwortet. Das Programm wurde im Berichtsjahr im Rahmen eines breit angelegten Projektes insbesondere mit dem Fokus auf eine stärkere Einbindung der Governance-Funktion in die operativen Prozesse sowie auf den Ausbau von Trainings- und Kommunikationsmaßnahmen weiterentwickelt. Produktspezifische Risikoanalysen sichern eine ganzheitliche Risikobetrachtung. [GRI-Index: 3-3](#)

Dreistufiger Ansatz des Compliance-Management-Systems



Konzernweites Compliance-Netzwerk

In den Fachbereichen werden relevante Compliance-Risiken auf Basis der Konzernvorgaben identifiziert, erstbewertet und Maßnahmen zu ihrer Reduzierung aufgesetzt. Unternehmensweit nehmen mehr als 250 Führungskräfte diese Aufgaben als operative Compliance-Verantwortliche für ihren Zuständigkeitsbereich wahr.

Die Zentralfunktion Group Compliance und das Netzwerk aus Ressort- und Bereichs-Compliance-Officern (Leiter der betreffenden Compliance-Funktionen) unterstützen die Fachabteilungen weltweit in ihrer Arbeit. Hinzu kommen rund 80 lokale Compliance Officer (Leiter der lokalen Compliance-Funktionen) in den internationalen Tochtergesellschaften der BMW AG. Aufgabe jedes Compliance Officers ist es, im jeweiligen Bereich das CMS und damit die Compliance-Programme für die definierten Themenfelder umzusetzen sowie bereichsspezifische Compliance-Maßnahmen zu identifizieren und umzusetzen.

Schulungen intensiviert

Schulungen werden kontinuierlich und zielgruppenspezifisch weiterentwickelt. So erweiterten wir im Berichtsjahr die unternehmensweit verpflichtende Online-Schulung Compliance-Grundlagen auf sechs Sprachen.

Die zweijährlich stattfindenden Online- und Präsenzschulungen mit Fallbeispielen und Testfragen stärken die Compliance-Kultur und regelkonformes Verhalten. Derzeit sind weltweit mehr als 81.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Führungskräfte zu Compliance-Grundlagen sowie 38.000 Mitarbeitende zu Kartellrechts-Compliance geschult.* Ergänzt wird das Angebot durch die in 13 Sprachen weltweit angebotene Datenschutz-Pflichtschulung oder durch Schulungen zu [Menschenrechten](#).

➔ [GRI-Index: 205-2](#)

Digitalisierung unterstützt Compliance

Zur transparenten und effizienten Dokumentation, Bewertung und Genehmigung Compliance-relevanter Vorgänge werden seit Jahren konzernweite Compliance-IT-Systeme genutzt. Dies umfasst unter anderem die Bereiche Geldwäsche und Sanktionslisten, Austauschaktivitäten mit Wettbewerbern, Prüfung verlässlicher Geschäftspartner sowie die Prüfung der rechtlichen Zulässigkeit von Sachzuwendungen. Die dabei erhobenen Daten bilden die Basis für die Compliance-Risikobewertung.

Compliance und Hinweisgebersysteme

Bei Fragen und Hinweisen zu Compliance-relevanten Themen können sich Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an ihre Führungskräfte und die zuständigen Fachstellen, insbesondere die Compliance-Funktionen, wenden.

Darüber hinaus können Hinweise in mehreren Sprachen anonym und vertraulich über die BMW Group SpeakUP Line als Hinweisgebersystem sowie an eine Ombudsstelle gemeldet werden [Überprüfung der Wirksamkeit](#). Ergänzend steht der Compliance Contact als Anlaufstelle Mitarbeitenden und Externen zur Verfügung.

Die BMW Group schützt Hinweisgeber doppelt: So können Meldungen ohne Offenlegung der Identität erfolgen und Hinweisgeber werden wegen ihrer Meldung nicht benachteiligt. Alle Anfragen und Hinweise zum Thema Compliance werden mit Hilfe eines konzernweiten elektronischen Case-Management-Systems dokumentiert und bearbeitet. Bei Bedarf werden die Konzernrevision, die Konzernsicherheit, die rechtsberatenden Fachstellen oder der Betriebsrat einbezogen. [➔ GRI-Index: 2-16](#)

Überprüfung und Kontrolle des CMS

CMS-differenzierte Kontrollebenen überprüfen regelmäßig die Einhaltung und Umsetzung der Compliance-Regeln und -Prozesse. Neben unmittelbaren Kontrollen durch die Compliance-Verantwortlichen als Geschäftsverantwortliche wirken weitere Maßnahmen risikoreduzierend, die in die Geschäftsprozesse integriert sind und in der Regel zum [Internen Kontrollsystem](#) gehören.

Im Jahr 2022 wurde die Detect-Funktion der zentralen Compliance weiter ausgebaut, um anlassbezogene und -unabhängige Compliance-Untersuchungen durchführen zu können. Dazu zählen die Internal Investigations, die im Zusammenhang behördlicher Ermittlungsverfahren stehen und der internen Sachverhaltsaufklärung dienen. Bei den risikobasierten Compliance Audits zur Identifizierung bestimmter Compliance-Risiken liegt der Schwerpunkt aktuell im Kartellrecht. Ergänzend prüft die Konzernrevision die Einhaltung von Compliance-Vorgaben durch Geschäftsverantwortliche sowie ausgewählte Elemente des CMS.

Alle Kontrollmaßnahmen sind darauf gerichtet, Compliance-Risiken zu reduzieren. Etwaige Verstöße werden umgehend abgestellt und das Risiko einer Wiederholung wird weitestgehend reduziert. Sofern Verstöße individuell zuzuordnen sind, werden sie auf Basis festgelegter Prozesse angemessen sanktioniert.

Darüber hinaus wurde im Jahr 2022 eine Compliance-Reifegradmessung eingeführt. Ziel ist, anhand definierter Kriterien die Angemessenheit und Wirksamkeit des CMS einschließlich des Implementierungsstatus strukturiert und transparent zu machen und zu bewerten. Die Messung berücksichtigt neben der Einschätzung der Compliance-Verantwortlichen auch die Beurteilung der Compliance und weiterer Governance-Funktionen. Unsere gesamthafte Stellungnahme zur Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems mit dem CMS ist im Kapitel [Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems](#) zu finden.

Regelmäßiger Bericht an Vorstand und Aufsichtsrat

Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG beziehungsweise der Prüfungsausschuss als Gremium des Aufsichtsrats sowie die Führungsgremien im Unternehmen werden regelmäßig (mindestens zweimal pro Jahr) und zusätzlich bei Bedarf durch den CCO informiert.

Arbeitsnormen und Menschenrechte weltweit umsetzen

International anerkannte Richtlinien für Umwelt- und Sozialkriterien sind für die BMW Group der Maßstab in ihrer gesamten Wertschöpfungskette. Die in diesem Zusammenhang für uns grundlegenden Prinzipien sind:

- 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
- die Cleaner Production Declaration des Umweltprogramms der Vereinten Nationen (UNEP)

Dabei konzentriert sich das Unternehmen auf Handlungsfelder, in denen es seinen Einfluss 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](#) (2020), in unternehmensinterne Regelwerke und Prinzipien überführt und mit dem [Compliance Programm Menschenrechte](#) verzahnt.

Die Automobilindustrie ist eng in globale Lieferketten eingebunden. Da in einem weltweit übergreifenden, arbeitsteiligen Wertschöpfungsprozess das Risiko einzelner Verstöße gegen Vorgaben der Menschenrechte nicht vollständig ausgeschlossen werden kann, ist die Achtung der Menschenrechte im [BMW Group Supplier Code of Conduct](#) integriert. Wir verfolgen einen mehrstufigen

Sorgfaltspflichtenprozess, um unsere [soziale und ökologische Verantwortung](#) wahrzunehmen. Menschenrechtsbelange spielen beispielsweise bei der Standortwahl oder bei wesentlichen Investitionsentscheidungen eine wichtige Rolle. In Händler- und Importeursverträgen fordern wir, Compliance zu berücksichtigen und Menschenrechte zu achten. [GRI-Index: 2-23](#)]

Compliance Management im Segment Finanzdienstleistungen

Das Finanzdienstleistungsgeschäft unterliegt eigenen Regulierungen und Risiken. Der Schwerpunkt des Compliance-Managements liegt auf Geldwäscheprävention, Einhaltung von Finanzsanktionen, Informations- und Datenschutz, Betrugsprävention, legislativem und regulatorischem Monitoring, Verbraucherschutz sowie der Umsetzung von Anforderungen der Finanzdienstleistungsaufsicht. Zur Risikosteuerung wurde im Segment Finanzdienstleistungen eine eigene Fachstelle Compliance und Governance eingerichtet. Sie arbeitet eng mit der zentralen Compliance-Funktion zusammen, identifiziert auf Basis einer jährlichen Analyse mögliche Anpassungsbedarfe und legt Maßnahmen fest. Die weltweite Umsetzung durch Finanzdienstleistungsgesellschaften der BMW Group wird kontinuierlich überprüft und vierteljährlich an den Leitungskreis des Segments Finanzdienstleistungen berichtet.

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

INTERNES KONTROLLSYSTEM

Das Interne Kontrollsystem¹ (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 definiert konzernweite Vorgaben zur Ausgestaltung des Internen Kontrollsystems für Rechnungslegungsprozesse und Prozesse für ausgewählte nichtfinanzielle Kennzahlen im BMW Group Bericht.

Das finanzielle IKS hat die Aufgabe, im Hinblick auf die wesentlichen Rechnungslegungsprozesse der BMW Group die Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit 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 basiert auf dem Three-Lines-Modell. Dieses Modell beschreibt das Zusammenwirken zur Steuerung des Risikomanagements. Dabei stellt das IKS als Bestandteil der zweiten Linie die Verbindung zwischen den operativen Einheiten (erste Linie) und der internen Revision (dritte Linie).

Grundsätzlich zielt jedes angemessene und wirksame IKS darauf ab, die Eintrittswahrscheinlichkeit potenzieller Risiken zu verhindern oder zu reduzieren.

In der Gestaltung der Elemente für das Interne Kontrollsystem der BMW Group wurden international anerkannte Rahmenwerke für interne Kontrollsysteme berücksichtigt (z. B. COSO-Modell²).

Die wesentlichen Merkmale des Internen Kontrollsystems der BMW Group beziehen sich auf die organisatorische Verankerung des IKS-Rollenmodells, das Kontrollumfeld, eine Risikobeurteilung, Kontrollaktivitäten, Information und Kommunikation sowie Monitoring-Aktivitäten.

Das System und die angewandten Methoden werden kontinuierlich weiterentwickelt und hinsichtlich ihrer Funktionsfähigkeit regelmäßig beurteilt. Dessen ungeachtet gibt es inhärente Beschränkungen eines jeden Kontrollsystems, da nicht alle unzutreffenden Angaben verhindert oder rechtzeitig aufgedeckt werden können.

Relevante BMW Group Anweisungen und Richtlinien für Bilanzierungs-, Bewertungs- und Kontierungsvorgaben sowie Definitionen der nichtfinanziellen Kennzahlen stehen allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern über das Intranet zur Verfügung. Neue Bilanzierungsstandards werden in ihrer Auswirkung auf die Rechnungslegung der BMW Group beurteilt.

Das Prinzip der Funktionstrennung wird in den rechnungslegungsrelevanten IT-Systemen berücksichtigt. Im Rahmen der Weiterentwicklung der IT-Systeme für Rechnungslegungsprozesse werden IKS-Anforderungen verankert. Weiterhin werden in der BMW Group Datenanalysen genutzt, um etwaige Prozess- und Kontrollschwächen zu erkennen und zu beseitigen.

Die Verantwortung für die Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems der Rechnungslegungsprozesse sowie 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. 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.

¹ Angaben nach den §§ 289, 315 HGB

² Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission

ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN* UND ERLÄUTERUNGEN

Zusammensetzung des Gezeichneten Kapitals

Das Gezeichnete Kapital (Grundkapital) der BMW AG belief sich zum 31. Dezember 2022 auf 662.839.475 € (2021: 661.399.500 €) und ist gemäß § 4 Ziffer 1 der Satzung eingeteilt in 601.995.196 (90,82 %) (2021: 601.995.196 / 91,02 %) Stammaktien im Nennbetrag von 1 € und 60.844.279 (9,18 %) (2021: 59.404.304 / 8,98 %) 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 Stimmrechts 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](#).

Zum 31. Dezember 2022 besaß die Gesellschaft insgesamt 16.760.957 eigene Stamm- und Vorzugsaktien, aus denen der Gesellschaft gemäß § 71 b AktG keine Rechte zustehen. Über den aktuellen Stand des Aktienrückkaufs informiert die Gesellschaft laufend auf ihrer Internetseite.

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.

Darüber hinaus bestehen vertragliche Vereinbarungen mit den Vorstandsmitgliedern und bestimmten Bereichsleitern über Haltefristen für Stammaktien, die diese im Rahmen aktienbasierter Vergütungsprogramme erwerben ([Vergütungsbericht \(zu Aktienhaltefristen von Vorstandsmitgliedern\)](#)).



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 2022

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 Anteilen am stimmberechtigten Grundkapital 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 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 Beschluss der Hauptversammlung vom 11. Mai 2022 ist der Vorstand ermächtigt, bis zum 10. Mai 2027 eigene Aktien (Stammaktien und/oder Vorzugsaktien) mit einem Anteil am Grundkapital von insgesamt bis zu 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung oder – falls dieser Wert niedriger ist – des zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben.

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 282.625 € 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 Kontrollerwerbs 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 betreffend 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 grundsätzlich 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 Kreditinstituten 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 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 wenn die BMW AG mit



einem dritten Unternehmen fusioniert oder von einem dritten Unternehmen übernommen wird; 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 ausübbareren 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 % der Kapitalanteile oder der Stimmrechte 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 Mobileye 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 grundsätzlich 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.