



# WEITERE GRI-INFORMATIONEN

## PRODUKTION UND LIEFERANTENNETZWERK

### CO<sub>2</sub>-Bilanz der BMW Group

in t CO <sub>2</sub> /CO <sub>2</sub> e	2019	2020	2021	2022
Emissionen gesamt <sup>1</sup>	133.552.843	118.491.889	122.539.929	117.372.143
<b>SCOPE 1: DIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN</b>				
Emissionen gesamt	678.403	678.967	699.713	694.057
BMW Group Standorte <sup>2,3</sup>	586.638	604.620	631.304	614.117
Dienstwagen <sup>5,6</sup>	85.667	72.554	66.442	76.491 <sup>7</sup>
Unternehmenseigene Flugzeuge	6.098	1.793	1.967	3.449
<b>SCOPE 2: INDIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN</b>				
Emissionen gesamt	354.095	130.090	134.849	91.300
Strom-/Wärmebezug BMW Group Standorte <sup>2,3,4</sup>	354.095	130.090	134.849	91.300

<sup>1</sup> Die aufgeführten Emissionen decken ca. 90 % der gesamten Scope-1- bis Scope-3-Emissionen der BMW Group ab.

<sup>2</sup> CO<sub>2</sub>-Emissionen (Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO<sub>2</sub>) 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)

<sup>3</sup> Ermittlung Scope-1- und -2-Emissionen unter Berücksichtigung Operational Control Ansatz gem. GHG Protocol. Angemietete Flächen ohne direkten Einfluss der BMW Group auf die Energieversorgung sind daher nicht enthalten.

<sup>4</sup> Scope-2-Emissionen berechnet mit der 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; alternative Berechnung mit der Location-based-Methode: 1.187.339 t CO<sub>2</sub>. Der Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf die Anpassung der Emissionsfaktoren zurückzuführen.

<sup>5</sup> Enthalten sind alle Betankungen von Funktionsfahrzeugen in Deutschland sowie an den internationalen Versuchsstandorten Oxnard und Woodcliff Lake (USA), Arjeplog (Schweden) und Miramas (Frankreich). Ebenfalls enthalten sind alle Betankungen in Europa von in Deutschland zugelassenen Dienstfahrzeugen. Die Betankungen der Dienstfahrzeuge umfassen systembedingt sowohl Dienst- als auch Privatfahrten, mit Ausnahme der von Mitarbeitern selbst bezahlten Betankungen.

<sup>6</sup> Die Emissionen der Dienstwagen (Scope 1) sind anteilig auch unter Mitarbeiterberufsverkehr und Nutzungsphase (beide Scope 3) erfasst. Eine systemseitige Abgrenzung ist aktuell nicht möglich.

<sup>7</sup> Der Anstieg der Emissionen gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf die Ausweitung der Tankberechtigungen von Deutschland auf Europa im November 2021 zurückzuführen.

**CO<sub>2</sub>-Bilanz der BMW Group (Fortsetzung von vorheriger Seite)**

in t CO <sub>2</sub> / CO <sub>2</sub> e	2019	2020	2021	2022
<b>SCOPE 3: INDIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN</b>				
Emissionen gesamt	132.520.346	117.682.832	121.705.368	116.586.786
Transportlogistik <sup>1</sup>	1.570.397	1.322.859	1.878.910	2.274.178
Dienstreisen <sup>2</sup>	129.646	25.217	29.765	66.170 <sup>3</sup>
Mitarbeiterberufsverkehr <sup>4,5</sup>	146.298	166.586	139.999	145.284
Gekaufte Waren und Dienstleistungen <sup>6</sup>	18.505.921	16.234.959	18.534.765	19.758.702 <sup>8,9</sup>
Nutzungsphase <sup>4,7</sup>	110.899.066	98.782.354	99.805.490	92.947.849
Entsorgung <sup>6</sup>	1.269.018	1.150.857	1.316.438	1.394.603 <sup>8</sup>

<sup>1</sup> Ab 2022 Verwendung der internationalen Richtlinie GLEC Framework V 2.0 sowie weiterhin CleanCargo und DIN EN 16258. Aufgrund der daraus resultierenden Anpassungen der Emissionsfaktoren steigt die durchschnittliche CO<sub>2</sub>e-Intensität um ca. 15 % an. Die Vorjahreswerte sind somit nicht direkt vergleichbar. Eine rückwirkende Anpassung der Vorjahreswerte ist systembedingt nicht möglich.

<sup>2</sup> beinhaltet Flugreisen, Zugreisen und Mietwagen

<sup>3</sup> Seit dem Berichtsjahr 2022 wird bei der Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Flugreisen das Abflugdatum anstelle des Datums der Ticketerstellung herangezogen. Die Vorjahreswerte können systembedingt nicht angepasst werden. Dies führt zu einer einmaligen Doppelzählung von CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Flugreisen (ca. 3.700 Tonnen), die 2021 gebucht wurden und 2022 stattgefunden haben. Darüber hinaus ist der Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Dienstreisen gegenüber den beiden Vorjahren auf den Wegfall von Reiserestriktionen aufgrund der COVID-19-Pandemie zurückzuführen.

<sup>4</sup> Die Emissionen der Dienstwagen (Scope 1) sind anteilig auch unter Mitarbeiterberufsverkehr und Nutzungsphase (beide Scope 3) erfasst. Eine systemseitige Abgrenzung ist aktuell nicht möglich.

<sup>5</sup> Die Zahlen ab 2020 sind nicht direkt mit den Vorjahren vergleichbar aufgrund der verbesserten Datengrundlage. Teilweise erfolgen Hochrechnungen auf Basis von Erhebungen an wesentlichen nationalen und internationalen Standorten der BMW Group.

<sup>6</sup> Basierend auf Ökobilanzen nach ISO 14040/44 repräsentativer Fahrzeuge der Produktlinien mit dem LCA-Tool GaBi der Firma Sphera berechnet (u. a. Berücksichtigung der klimawirksamen Gase CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, SF<sub>6</sub>, NF<sub>3</sub>). Zu den CO<sub>2</sub>e-Emissionen korrespondierend ergeben sich aus den Ökobilanzen die Energieverbräuche (unterer Heizwert): rund 92.749.162 MWh in der Kategorie „Gekaufte Waren und Dienstleistungen“ sowie rund 706.565 MWh in der Kategorie „Entsorgung“.

<sup>7</sup> Die absoluten Emissionen in der Nutzungsphase basieren auf den  $\neq$  CO<sub>2</sub>-Emissionen Neuwagenflotte weltweit inkl. Vorkettenemissionen. Der Gesamtwert in Tonnen CO<sub>2</sub> ergibt sich aus der Multiplikation des Durchschnittswertes mit allen im Berichtszeitraum abgesetzten BMW Group Automobilen und einer angenommenen durchschnittlichen Laufleistung von 200.000 km (gemäß VDA 900-100).

<sup>8</sup> Der Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zum Vorjahr ist auf das starke Absatzwachstum elektrifizierter Fahrzeuge, insbesondere der vollelektrischen Fahrzeuge zurückzuführen.

<sup>9</sup> Die im Berichtsjahr erzielten CO<sub>2</sub>-Reduktionen aus mit Lieferanten vereinbarten Maßnahmen wurden in der CO<sub>2</sub>-Bilanz nicht berücksichtigt. Siehe  $\neq$  CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Lieferkette

**Energieverbrauch<sup>1,2</sup>**

in MWh	2019	2020	2021	2022
<b>ENERGIEVERBRAUCH GESAMT</b>				
Energieverbrauch gesamt	6.348.009	6.040.824	6.476.955	6.295.990
<b>ENERGIEVERBRAUCH NACH BEREICHEN</b>				
Automobilproduktion	5.226.227	4.946.865	5.329.550	4.750.321
Motorradproduktion	120.583	114.072	125.450	101.574
Nicht produzierende Standorte	1.001.199	979.887	1.021.955	906.175
KWK-Verluste <sup>3</sup>	-	-	-	537.919
<b>ENERGIEVERBRAUCH NACH ENERGIETRÄGERN</b>				
Strom	2.653.855	2.320.314	2.453.215	2.542.434
Fernwärme	367.040	274.484	284.763	307.163
Fernkälte	33.688	33.322	31.882	28.455
Erdgas	3.117.505	3.206.948	3.517.068	3.253.638
davon KWK-Verluste	425.796	498.299	508.318	477.588
Biogas (Deponiegas)	164.957	192.911	177.564	144.266
davon KWK-Verluste	68.560	65.065	67.038	60.331
Sonnenenergie (Fotovoltaik)	1.703	2.316	2.344	2.209
Sonstige fossile Energieträger	7.760	9.368	8.908	16.730
Sonstige biogene Energieträger	1.501	1.161	1.211	1.095

<sup>1</sup> Energieverbrauch der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Motorrad, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) sowie der weiteren BMW Group Standorte, die nicht der Produktion zugeordnet sind (z. B. Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude)

<sup>2</sup> oberer Heizwert

<sup>3</sup> KWK-Verluste bezeichnen die Verluste bei der Umwandlung eines Energieträgers in Strom und Wärme in einer Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlage (KWK-Anlage). Seit dem Berichtsjahr 2022 werden diese separat ausgewiesen. Eine rückwirkende Anpassung des Energieverbrauchs in den Bereichen Automobilproduktion, Motorradproduktion und nicht produzierende Standorte für die Vorjahre wurde nicht vorgenommen. Daher sind die Werte für 2022 nicht direkt mit den Vorjahren vergleichbar.

**Transportlogistik: Verkehrsträger und CO<sub>2</sub>e-Emissionen<sup>1</sup>**

	2018	2019	2020	2021	2022					
<b>INBOUND (MATERIALVERSORGUNG WERKE UND ERSATZTEILLOGISTIK)<sup>2</sup></b>										
Transportleistung in Mio. tkm	14.491	15.634	13.623	23.244	27.058					
CO <sub>2</sub> e-Emissionen in t	589.730	577.077	472.290	820.226	999.940					
<b>OUTBOUND (DISTRIBUTION FAHRZEUGE UND ERSATZTEILLOGISTIK)<sup>3</sup></b>										
Transportleistung in Mio. tkm	25.777	26.489	23.622	28.497	27.501					
CO <sub>2</sub> e-Emissionen in t	974.189	993.320	850.569	1.058.685	1.274.238					
<b>GESAMT (INBOUND UND OUTBOUND)</b>										
Transportleistung in Mio. tkm	40.268	42.123	37.245	51.741	54.559					
CO <sub>2</sub> e-Emissionen in t	1.563.919	1.570.397	1.322.859	1.878.910	2.274.178					
<b>PROZENTUALER ANTEIL VERKEHRSTRÄGER AN GESAMT (INBOUND UND OUTBOUND) IN BEZUG AUF TRANSPORTLEISTUNG UND CO<sub>2</sub>e-EMISSIONEN</b>	tkm	g CO <sub>2</sub> e	tkm	g CO <sub>2</sub> e	tkm	g CO <sub>2</sub> e	tkm	g CO <sub>2</sub> e	tkm	g CO <sub>2</sub> e
See in %	75,0	50,3	73,0	47,8	74,7	52,0	77,2	51,1	77,1	43,4
Straße in %	17,6	31,1	20,1	37,5	17,1	33,6	14,2	27,2	14,4	31,7
Schiene in %	6,5	2,3	6,3	2,6	7,7	3,8	7,6	3,8	7,3	5,5
Luft in %	0,9	16,3	0,6	12,2	0,5	10,6	1,0	17,9	1,2	19,4

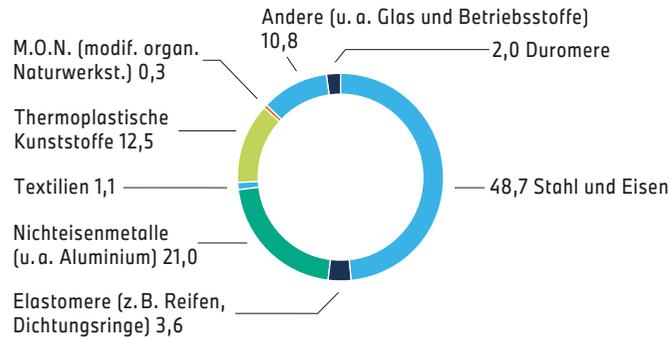
<sup>1</sup> Ab 2022 Verwendung der internationalen Richtlinie GLEC Framework V 2.0 sowie weiterhin CleanCargo und DIN EN 16258. Aufgrund der daraus resultierenden Anpassungen der Emissionsfaktoren steigt die durchschnittliche CO<sub>2</sub>e-Intensität um ca. 15 % an. Die Vorjahreswerte sind somit nicht direkt vergleichbar. Eine rückwirkende Anpassung der Vorjahreswerte ist systembedingt nicht möglich.

<sup>2</sup> Werte beziehen sich auf Automobilproduktion (BMW Group inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung) sowie Ersatzteillogistik an zentrale Teileauslieferung. Teilweise erfolgen Hochrechnungen für einzelne Monate.

<sup>3</sup> Werte beziehen sich auf Automobilproduktion (BMW Group inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., Auftragsfertigung und Teilumfänge Partnerwerke) sowie Ersatzteillogistik bis zu den Verteilungszentren in den Märkten weltweit und für ausgewählte Märkte bis zum Handel.

## Durchschnittliche Verteilung von Materialien in Fahrzeugen der BMW Group<sup>1,2</sup>

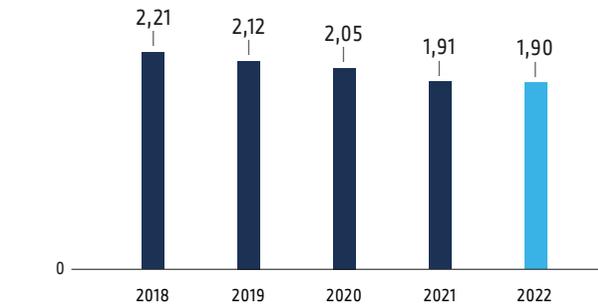
in %



<sup>1</sup> Berechnung anhand stückzahlbereinigter Mittelwerte der Fahrzeuge BMW 1er, 2er, 3er, 4er, 5er, 6er, 7er, 8er, X1, X2, X3, X4, X5, X6, X7, Rolls-Royce, MINI, MINI Countryman und M-GmbH sowie der BEV-Fahrzeuge i3, i4, i7, iX, iX1, iX3, MINI E und der PHEV-Varianten

<sup>2</sup> Die Anzahl produzierter Automobile (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., Partnerwerken und Auftragsfertigung) ist im Berichtsjahr mit rund 2,38 Mio. Fahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr (2021: rund 2,46 Mio.) gesunken. Bei einem durchschnittlichen Gewicht der Fahrzeuge der BMW Group von rund 1,9 t folgt ein Gesamtgewicht an Input-Materialien von rund 4,3 Mio. t. Multipliziert man das Gesamtgewicht mit der durchschnittlichen Verteilung der Materialien in Fahrzeugen der BMW Group, ergeben sich die einzelnen Materialströme.

## Trinkwasserverbrauch je produziertes Fahrzeug<sup>1, 2, 3, 4</sup>

in m<sup>3</sup>

<sup>1</sup> 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)

<sup>2</sup> 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 für die BMW Group Werke San Luis Potosí, Mexiko und Araquari, Brasilien. Dort stellt Grundwasser die Hauptbezugsquelle dar.

<sup>3</sup> Trinkwasserverbrauch je produziertes Fahrzeug ersetzt die vormals berichtete Effizienzkennzahl Wasserverbrauch je produziertes Fahrzeug. Die Vorjahreswerte wurden zu Vergleichszwecken angepasst (2018 vor Anpassung: 2,39; 2019 vor Anpassung: 2,32; 2020 vor Anpassung: 2,25; 2021 vor Anpassung: 2,15).

<sup>4</sup> Wert des Basisjahrs 2016 zum Reduktionsziel -25 % bis 2030: 2,00 (2016 vor Anpassung: 2,25)

## Wasserverbrauch<sup>1</sup>

in m <sup>3</sup>	2018	2019	2020	2021	2022
Wasserverbrauch	5.425.073	5.417.428	4.722.310	4.924.477	4.840.161
davon Trinkwasser in %	90,4	87,4	86,3	85,1	84,0
davon Grundwasser in %	9,6	12,6	13,6	14,6	15,7
davon Oberflächenwasser in %	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
davon Regenwasser in %	0,0	0,0	0,1	0,3	0,3

<sup>1</sup> Wasserverbrauch der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung)



## Abfall<sup>1</sup>

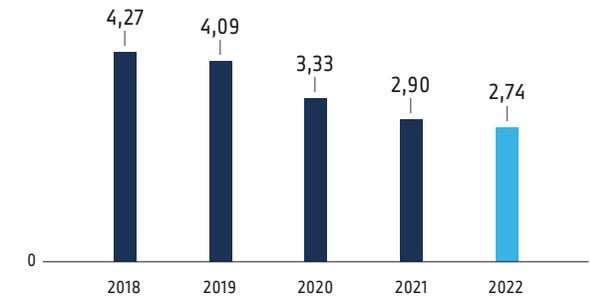
in t	2018	2019	2020	2021	2022
Abfall gesamt	789.817	780.911	775.459	829.498	818.387
davon Abfall zur Verwertung <sup>2</sup>	779.911	771.162	768.292	822.848	812.274
davon Abfall zur Beseitigung	9.906	9.749	7.168	6.650	6.113

<sup>1</sup> Abfall der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung)

<sup>2</sup> beinhaltet sowohl stoffliche als auch thermische Verwertung

## Abfall zur Beseitigung je produziertes Fahrzeug<sup>1, 2</sup>

in kg

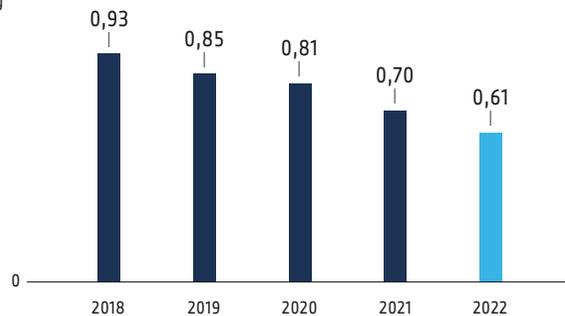


<sup>1</sup> Effizienzkennzahl berechnet aus dem Abfall zur Beseitigung der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung)

<sup>2</sup> Wert des Basisjahrs 2016 zum Reduktionsziel –25 % bis 2030: 3,51

## Lösemittlemissionen je produziertes Fahrzeug<sup>1, 2</sup>

in kg



<sup>1</sup> Effizienzkennzahl berechnet aus den Lösemittlemissionen (Volatile Organic Compounds = VOC) 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)

<sup>2</sup> Wert des Basisjahrs 2016 zum Reduktionsziel –25 % bis 2030: 1,14



## Nachhaltigkeitsbewertung<sup>1</sup> relevanter Lieferantenstandorte

	2018	2019	2020	2021	2022
Anteil geprüfter Lieferantenstandorte für produktionsbezogenes Material mit Vergabevolumen von über 2 Mio. € in %	97	95	98	98	97
Anteil von Lieferantenstandorten mit festgestellten Nachhaltigkeitsdefiziten und veranlassten korrektiven Maßnahmen in % <sup>2</sup>	48	62	64	61	67
Anzahl Lieferantenstandorte, die keine Beauftragung erhalten haben, da sie unter anderem die Nachhaltigkeitsanforderungen der BMW Group nicht erfüllen	193	153	108	81	98

<sup>1</sup> Basis: branchenspezifischer Nachhaltigkeitsfragebogen

<sup>2</sup> Seit dem Berichtsjahr 2022 wird bei der Ermittlung der Kennzahl eine erweiterte Definition zugrunde gelegt. Dadurch ist die Kennzahl nicht direkt mit den Vorjahreswerten vergleichbar. Eine rückwirkende Anpassung der Vorjahreswerte ist systembedingt nicht möglich. Aus der geänderten Definition ergab sich ein Anstieg des Wertes für 2022 i. H. v. rund 10 Prozentpunkten.

## Hinweise zu möglichen Verstößen in der Lieferkette

	2018	2019	2020	2021	2022
Anzahl Hinweise zu möglichen Verstößen gegen unsere Grundsätze zur Nachhaltigkeit, die über unsere Meldekanäle eingegangen sind	9	2	3	8	8
davon Anzahl Hinweise, die im Berichtsjahr geklärt werden konnten	9	2	2	8	4



# MITARBEITENDE UND GESELLSCHAFT

## Mitarbeiter am Jahresende<sup>1</sup>

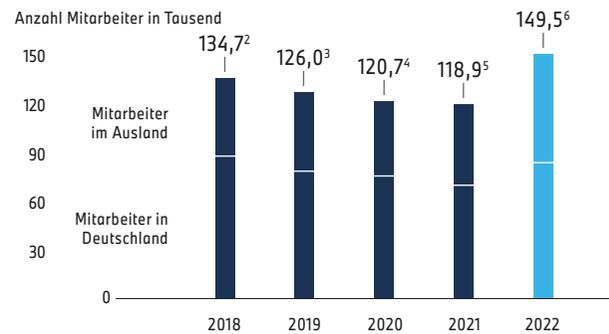
	2018	2019	2020	2021	2022
Konzern	134.682	126.016	120.726	118.909	149.475
Automobile	121.994	113.719	108.676	106.928	137.056
Motorräder	3.709	3.503	3.474	3.418	3.711
Finanzdienstleistungen	8.860	8.684	8.473	8.466	8.616
Sonstige	119	110	103	97	92
Mitarbeiter mit befristeten Verträgen <sup>2</sup>	4.638	3.489	2.892	2.503	15.039
Mitarbeiter in Teilzeit <sup>3</sup>	6.299	6.318	6.433	6.846	7.315

<sup>1</sup> Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe ↗ Glossar). Für den Zeitraum 2018 beträgt der Anteil der nicht mehr berichteten Mitarbeiter zwischen 7,5 % und 8,0 %. Ab 2022 inkl. BMW Brilliance

<sup>2</sup> Davon sind rund 30 % Frauen in der BMW AG (systembedingt werden diese Daten nur für die BMW AG erhoben).

<sup>3</sup> unbefristete und befristete Mitarbeiter

## Mitarbeiter im In- und Ausland<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe ↗ Glossar).

Für den Zeitraum 2018 beträgt der Anteil der nicht mehr berichteten Mitarbeiter zwischen 7,5 % und 8,0 %.

<sup>2</sup> hiervon 35,3 % taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group

<sup>3</sup> hiervon 38,2 % taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group

<sup>4</sup> hiervon 37,9 % taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group

<sup>5</sup> hiervon 38,0 % taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group

<sup>6</sup> hiervon 42,5 % taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group

## Anteil der Arbeitnehmer, die durch eine Gewerkschaft vertreten sind oder unter Kollektivvereinbarungen fallen<sup>1</sup>

in %	2018	2019	2020	2021	2022
Deutschland (BMW AG) <sup>2</sup>	100	100	100	100	100
UK (Werke Hams Hall, Oxford, Swindon, Goodwood, Transport and Logistics Centre [Bognor Regis])	85	85	84	83	82
China (Werke Dadong, Tiexi, Lydia)	100	100	100	100	100
Österreich (Werk Steyr) <sup>2</sup>	100	100	100	100	100
Südafrika (Werk Rosslyn, NSC, IT-Hub, Financial Services)	62	59	63	70	70
USA (Werk Spartanburg, keine Kollektivvereinbarungen vorhanden)	0	0	0	0	0
Mexiko (Werk San Luis Potosí) <sup>2</sup>	-	100	100	100	100

<sup>1</sup> Status: 31.12.2022

<sup>2</sup> ohne leitende Angestellte bzw. ohne Vertrauenspersonal

↗ GRI-Index: 2-30

## Alternative Arbeitsformen in der BMW AG<sup>1</sup>

Anzahl Mitarbeiter	2018	2019	2020	2021	2022
Teilzeit <sup>2</sup>	5.000	5.440	5.568	5.951	6.388
in % der Mitarbeiter	5,6	6,6	7,0	7,7	7,8
Mobilarbeit <sup>3</sup>	34.339	36.208	43.309	41.180	43.707
in % der Mitarbeiter <sup>4</sup>	66,1	70,8	87,2	84,3	85,9
Vollzeit Select	5.508	5.474	4.747	3.736	4.170
in % der Mitarbeiter	6,1	6,6	6,0	4,8	5,1
Sabbaticals	648	764	653	464	493
in % der Mitarbeiter	0,7	0,9	0,8	0,6	0,6
Elternzeit	3.675	4.082	4.158	4.211	4.183
in % der Mitarbeiter	4,1	4,9	5,2	5,4	5,1

<sup>1</sup> Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe ↗ Glossar).

Für den Zeitraum 2018 beträgt der Anteil der nicht mehr berichteten Mitarbeiter zwischen 7,5 % und 8,0 %.

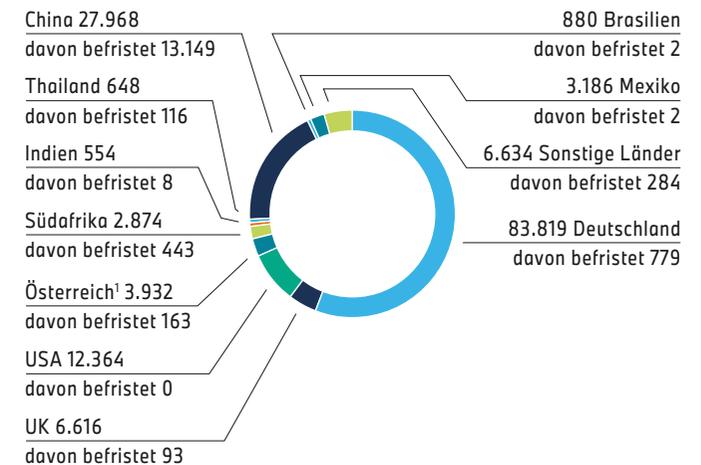
<sup>2</sup> Davon 3.927 Frauen (61 %). Systembedingt wird diese Zahl nur für die BMW AG erhoben.

<sup>3</sup> nur Mitarbeiter im Verwaltungsbereich, die die Möglichkeit des mobilen Arbeitens genutzt haben

<sup>4</sup> Grundgesamtheit ohne Auszubildende, Praktikanten, Diplomanden und Doktoranden

## Anzahl Mitarbeiter je Land mit Produktionsstandort(en)

Anzahl Mitarbeiter

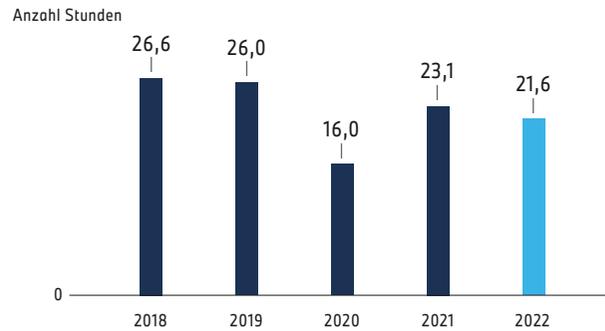


<sup>1</sup> inkl. Vertriebsregion Osteuropa

## Durchschnittliche Schulungsstunden nach Mitarbeiterkategorie in der Bildungsakademie der BMW AG

Kategorie Mitarbeiter	2020	2021	2022
Außertarifliche Mitarbeiter	14,1	30,7	26,4
Meister	21,1	27,0	43,1
Tarif	7,1	10,8	14,1

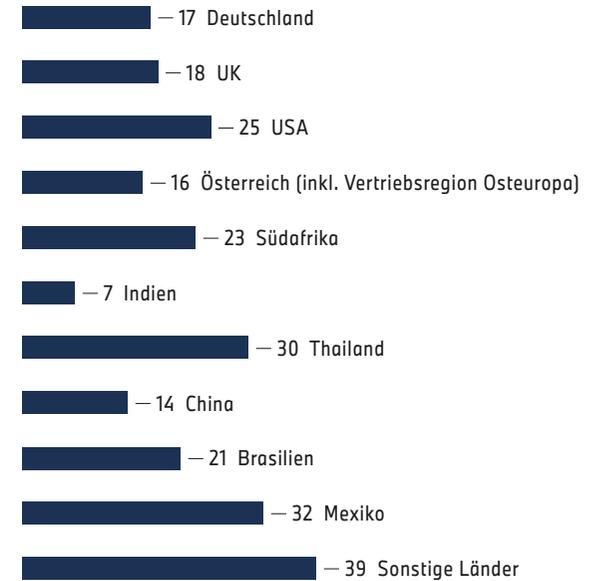
## Durchschnittliche Fort- und Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter der BMW Group<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group in konsolidierten und nicht konsolidierten Tochtergesellschaften weltweit. Datenerhebung über Direkterfassung der Teilnehmer sowie zu einem kleinen Teil über qualifizierte Hochrechnung. Die Daten umfassen auch E-Learning-Formate.  
 ↗ GRI-Index: 404-1

## Frauenanteil je Land mit Produktionsstandort(en)

in %



## Austritte gesamt nach Austrittsarten der BMW AG<sup>1</sup>

Anzahl	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Gesamt</b>	<b>2.247</b>	<b>2.794</b>	<b>4.535</b>	<b>3.720</b>	<b>3.191</b>
Altersteilzeit, Rente, Tod	1.314	1.700	1.884	1.938	2.110
Freiwillige Austritte (Arbeitnehmerkündigungen und Aufhebungen)	873	1.029	2.601 <sup>2</sup>	1.749 <sup>2</sup>	1.011
Arbeitgeberkündigungen	60	65	50	33	70

<sup>1</sup> Werte beziehen sich auf Mitarbeiter mit unbefristeten Arbeitsverhältnissen.

<sup>2</sup> Anstieg im Wesentlichen bedingt durch Personalmaßnahmenpaket

## Anteil lokaler Arbeitnehmer in Führungspositionen an wesentlichen Geschäftsstandorten<sup>1</sup>

	2018	2019	2020	2021	2022
Deutschland	99,5	99,7	99,7	99,8	99,7
UK	86,9	87,5	89,8	89,5	88,8
USA	88,3	87,4	89,1	88,3	89,2
Österreich	85,6	82,3	78,7	79,1	77,7
Südafrika	82,8	82,7	85,9	85,4	88,4
Indien	74,4	82,1	68,4	78,4	80,0
Brasilien	77,6	78,2	84,9	85,1	88,2
China <sup>2</sup>	76,7	73,7	78,8	82,2	85,1
Thailand	56,8	57,1	57,8	60,0	65,2
Mexiko <sup>3</sup>	-	48,4	62,9	67,8	72,7

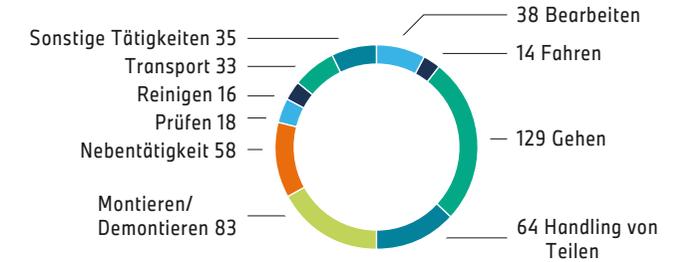
<sup>1</sup> Lokal bezieht sich auf Führungskräfte mit lokalen Verträgen. Ausgenommen sind Personen, die an den Standort entsendet werden und keinen lokalen Vertrag erhalten. Diese spiegeln sich jeweils in der Differenz zu 100 wider.

<sup>2</sup> Daten aller Jahre inklusive BMW Brilliance Automotive Ltd.

<sup>3</sup> Produktionsstart 06/2019

## Unfallschwerpunkte<sup>1</sup>

Anzahl der Unfälle



<sup>1</sup> Zahl der Betriebsunfälle mit mind. 1 Ausfalltag je 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden