

38 Die BMW Group im Überblick

38 Organisation und Geschäftsmodell

38 Segmente

39 Standorte

42 Die BMW Group Strategie

42 Umfeldanalyse

43 Eckpfeiler der Strategie

47 Leistungsindikatoren und Steuerung

52 Finanzielle Leistung

52 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

55 Gesamtaussage zum Geschäftsjahr

56 Vergleich Prognose mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung

57 Finanzielle Lage

66 Geschäftsverlauf und Segmente

74 Erläuterungen zur BMW AG

78 EU-Taxonomie**90 Produkte**

90 Innovation, Digitalisierung und Kundenorientierung

95 Produktqualität und -sicherheit

97 CO₂-Emissionen

100 Elektromobilität

104 Produktion und Lieferantennetzwerk

104 Produktionsnetzwerk

107 Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien

111 Einkauf und Lieferantennetzwerk

115 Mitarbeitende und Gesellschaft

115 Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeiterentwicklung

118 Gesundheit und Leistungsfähigkeit

120 Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion

122 Gesellschaftliches Engagement

123 Prognose**126 Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems****127 Risiken und Chancen**

127 Risiko- und Chancenmanagement

130 Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen

137 Klimabezogene Risiken und Chancen

141 Zusammenfassung und Ausblick

142 Compliance und Menschenrechte**146 Internes Kontrollsystem****147 Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen**

02

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

DIE BMW GROUP IM ÜBERBLICK

ORGANISATION UND GESCHÄFTSMODELL

Die BMW Group entwickelt und produziert Premiumautomobile und -motorräder. Ihre Marken BMW, MINI, Rolls-Royce und BMW Motorrad gehören zu den bekanntesten Marken weltweit. Die BMW Group hält sowohl im Premiumsegment als auch im Finanzdienstleistungssektor eine führende Marktposition.

Elektrisch, digital und zirkulär – für die BMW Group ist das der Schlüssel zur individuellen Mobilität mit einem klaren Fokus auf Nachhaltigkeit. Mit den innovativen Produkten ihrer Marken gestaltet die BMW Group die Mobilität von morgen aus einer führenden Position heraus. Das Visionsfahrzeug [BMW VISION Neue Klasse](#) vereint dabei erstmals alle drei Handlungsfelder - Elektromobilität, Digitalisierung und Zirkularität - und gibt einen Ausblick auf die völlig neue Modellgeneration der NEUEN KLASSE.



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](#). Die BMW Group gliedert sich in die Segmente [Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen](#) sowie das Segment Sonstige Gesellschaften [Segmentinformationen](#). Die BMW AG übernimmt zentral die Steuerung der operativen Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen.

Die BMW Group beschäftigte zum Ende des Berichtsjahres weltweit 154.950 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.



SEGMENTE

Segment Automobile

Mit ihren Automobilmarken BMW, MINI und Rolls-Royce bedient die BMW Group unterschiedlichste Kundenwünsche. Die Marke BMW zeichnet das perfekte Zusammenspiel aller Komponenten und die dadurch unverwechselbare und markentypische Fahrdynamik aus. Ein breites und attraktives Produktportfolio mit einer Vielfalt technologischer Antriebsarten – vom rein elektrischen Antrieb (BEV¹) über moderne Plug-in-Hybride (PHEV²) bis zum hocheffizienten Verbrennungsmotor – steht dabei für einen technologieorientierten Ansatz. Die Produktpalette erstreckt sich von der Premiumkompaktklasse bis hin zur Oberklasse. Die innovativen Hochleistungsautomobile der High-Performance-Klasse von BMW M ergänzen das Automobilangebot in den verschiedenen Klassen.



¹ Battery Electric Vehicle [Elektrifizierte Fahrzeuge](#).

² Plug-in Hybrid Electric Vehicle [Elektrifizierte Fahrzeuge](#).

³ [Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#).

Die Marke MINI steht für maximalen Fahrspaß im Premiumkompaktsegment. Auch in diesem Berichtsjahr war der vollelektrische MINI Cooper SE* das volumenstärkste Modell der Marke. Mit Vorstellung der „New MINI Family“ im Herbst 2023 läutete die Marke den Start in eine neue vollelektrische Zukunft ein, bei der die digitale Erlebniswelt, innovative Technologien und der MINI typische Fahrspaß im Vordergrund stehen. Im Frühjahr 2024 wird der MINI Aceman als erstes vollelektrisches Crossover-Modell seine Weltpremiere feiern.

Die Traditionsmarke Rolls-Royce bietet Automobile in der absoluten Luxusklasse an. Individuelle Kundenwünsche und exklusiver Service stehen dabei an oberster Stelle. Mit der Einführung des ersten BEV-Modells Rolls-Royce Spectre* Ende 2023 begibt sich die Luxusmarke auf den Weg ins vollelektrische Zeitalter.

Das weltweite Vertriebsnetz für das Automobilgeschäft umfasst gegenwärtig über 3.500 BMW, mehr als 1.600 MINI und 147 Rolls-Royce Handelsbetriebe. [↗ Segment Automobile](#)

Segment Motorräder

Auch im Motorradgeschäft verfolgt die BMW Group eine konsequente Elektrifizierungsstrategie im Premiumsegment. Im Jubiläumsjahr zum 100-jährigen Bestehen setzte die Marke BMW Motorrad mit dem vollelektrischen eParkourer CE 02 aus dem Segment Urban Mobility einen neuen Meilenstein im Premiumsegment. Darüber hinaus bietet BMW Motorrad Fahrzeuge aus den Bereichen Sport, Tour, Roadster, Heritage und Adventure an. 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.

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.



41

Vertriebsstandorte und Standorte
Finanzdienstleistungen weltweit

32

Produktionsstandorte

17

Länder mit Forschungs-
und Entwicklungsstandorten■ **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)

▣ **Spotlight Automotive, China (gemeinschaftliche Tätigkeit)**

- 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, 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

STANDORTE 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 BMW GROUP STRATEGIE

42 Umfeldanalyse

43 Eckpfeiler der Strategie

47 Leistungsindikatoren und Steuerung

DIE BMW GROUP STRATEGIE

Für die BMW Group ist die Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie ein kontinuierlicher Prozess; sie hat ihren Ausgangspunkt in der Umfeldanalyse. Darin werden Trends mit wesentlicher Bedeutung für die Automobilindustrie untersucht und bewertet sowie die zugrunde liegenden Prämissen überprüft. Mit diesen Einflussfaktoren und ihrer zum Teil hohen Veränderungsdynamik als wichtigen Eingangsgrößen entwickeln wir unsere Unternehmensstrategie fortlaufend weiter und richten unsere strategischen Ziele entsprechend aus.

Die Unternehmensstrategie und die strategischen Ziele der BMW Group bilden für die Fachbereiche den Anknüpfungspunkt, konkrete Stoßrichtungen und Umsetzungsmaßnahmen zu definieren. Dies erfolgt auf Basis von strategischen Handlungsfeldern und erfolgskritischen Aufgaben.

Der Strategieprozess ermöglicht eine Planung in Szenarien, um zunehmend volatile und herausfordernde Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Er sichert der BMW Group damit Flexibilität und Reaktionsfähigkeit. Der Strategie der BMW Group liegen elementare Werte zugrunde wie beispielsweise die Integrität unseres Handelns. [➤ Compliance und Menschenrechte](#)

Über ein regelkreisbasiertes Planungs- und Steuerungssystem wird die Strategie in eine jährlich überarbeitete, längerfristige Unternehmensplanung überführt. Ihre Umsetzung wird durch ein Zielsystem mit den Aspekten Finanzen, Kunden, Prozesse, Lernen und Entwicklung kontrolliert. [➤ Leistungsindikatoren und Steuerung](#)

UMFELDANALYSE

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 datenbasiert Trends und Entwicklungen, die unsere Geschäftstätigkeit in der Zukunft beeinflussen könnten. Im Jahr 2023 wurde eine umfassende Aktualisierung und Überarbeitung der Analyse des Umfelds durchgeführt und die betrachteten Themenfelder wurden deutlich ausgeweitet. Der regelmäßige [➤ Dialog mit den Stakeholdern](#), den wir im Rahmen der etablierten BMW Group XChange-Formate führen, rundet das Bild aus der Umfeldanalyse ab.

Neben den bestehenden Entwicklungsrichtungen verstärken sich einige Trends zunehmend, insbesondere bei digitalen Technologien sowie im politischen Umfeld. Die derzeit wichtigsten Trends mit langfristiger Auswirkung auf das Geschäftsmodell der BMW Group werden anhand der Einflussfaktoren Gesellschaft, Technologie, Ökonomie, Ökologie und Politik kategorisiert.

Gesellschaft

Individuelle Mobilität bleibt ein Bedürfnis des Menschen. Der Fahrzeugbesitz hängt weiterhin stark vom Einkommen, von der Haushaltsgröße sowie dem Wohnort ab. Die Corona-Pandemie hat keine wesentlichen und nachhaltigen Effekte im allgemeinen Mobilitätsverhalten hinterlassen. Insbesondere in Ballungsräumen werden On-Demand-Mobility (ODM)-Dienstleistungen



auch weiterhin im Wesentlichen als Ergänzungsangebot genutzt. Unterstützt durch die Industrialisierung digitaler Technologien gewinnen neue Nutzungskonzepte für Fahrzeuge an Bedeutung – im Stand und während der Fahrt.

Technologie

Für ein technologiebasiertes Unternehmen wie die BMW Group sind die generellen Entwicklungen auf diesem Gebiet von besonderer Bedeutung. Hier finden kontinuierlich Veränderungen statt, das Marktumfeld entwickelt sich dynamisch und neue Formen der Zusammenarbeit entstehen. Neue Angebote entstehen, wie zum Beispiel rund um künstliche Intelligenz, deren Einsatzzwecke in allen Facetten des Lebens zunehmen. Moderne Fahrzeuge zählen bereits heute zu den komplexesten digitalen Gegenständen in Konsumentenhand. Die Anforderungen an Fahrzeuge werden auch durch die von Kundinnen und Kunden täglich genutzten digitalen Ökosysteme geprägt. Automobile sollen eine verlässliche Unterstützung im Alltag sein, sich nahtlos in das persönliche Lebensumfeld einfügen und ein holistisches Gesamterlebnis erzeugen. Software-Updates mit Weiterentwicklungen von Funktionen erwartet und zum allgemeinen werden Standard. [↗ Innovation, Digitalisierung und Kundenorientierung](#)

Neben der Digitalisierung bleibt die Entwicklung zum automatisierten/autonomen Fahren eine der wesentlichen Erwartungen an die Mobilität der Zukunft. Erste Angebote von Funktionen des Level 4* werden zwar vor 2030 im Markt existieren, die Skalierung wird allerdings erst nach 2030 erwartet. [↗ Produkte](#)

Der Hochlauf der Elektromobilität bleibt für alle Länder eine wichtige Voraussetzung auf dem Weg zur Klimaneutralität, regional unterschiedliche Adaptionsgeschwindigkeiten sind hierbei auch weiterhin zu erwarten. Weltweit wird es auf längere Sicht ein Parallelangebot von Elektrofahrzeugen und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren geben. Die Anzahl der vollelektrischen Modelle in der gesamten Automobilindustrie wird voraussichtlich aber kontinuierlich steigen. Entscheidend für die weitere Verbreitung bleibt auch künftig die Lösung von noch bestehenden Unsicherheiten unter anderem im Hinblick auf Regulatorik, einen flächendeckenden und ausreichend schnellen Aufbau von Ladeinfrastruktur und Rohstoffverfügbarkeit. Um den generell steigenden Bedarf an klimaneutraler Energie durch Grünstrom bedienen

zu können, ist die Ausbaugeschwindigkeit der entsprechenden Kapazitäten zu erhöhen. Der dadurch steigende Anteil regenerativer Energien führt zu erhöhter Volatilität in der gesamten Stromerzeugung und damit zu Herausforderungen für die Netzstabilität. Ebenso wie die eingeschränkten Kapazitäten der Verteilnetze erfordert dies weitere Anstrengungen für den nachhaltigen Erfolg der Elektromobilität. [↗ Elektromobilität](#)

Ökologie

Weltweit arbeiten Regierungen daran, die Ziele des Pariser Klimaabkommens zur CO₂-Reduzierung in nationale Gesetze zu übertragen. Eine ambitionierte klimapolitische Ausrichtung wird für Unternehmen eine wichtige Grundlage für erfolgreiches Handeln. Entscheidend ist auch die Vorbereitung auf die Folgen der bereits existierenden und absehbaren Veränderungen durch den Klimawandel, die einen faktischen Handlungsdruck erzeugen. Fundamental wird sich auch die Rolle von Wasserstoff als Energieträger ändern, getrieben durch den globalen Dekarbonisierungsbedarf.

Ökonomie

Ökologie und Ökonomie sind eng verbunden und beeinflussen sich gegenseitig. So wird neben den CO₂-Emissionen die Ressourceneffizienz an Bedeutung gewinnen. Auch steigen die Vorgaben für Sekundärmaterial und Recycling, beispielsweise durch Quotenanforderungen. Gleichzeitig entstehen dadurch industrieübergreifende Initiativen und Chancen für neue Geschäftsmodelle. [↗ Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien](#)

Der Wettbewerb zwischen unterschiedlichen politischen Systemen dominiert die internationale Politik und bedingt die Veränderung von internationalen Handelsströmen mithilfe von Instrumenten wie Sanktionen, Zöllen und Subventionen. Sowohl aufgrund des Klimawandels als auch wegen geopolitischer Risiken steigt die Notwendigkeit zur Absicherung der Lieferketten.

Politik

Politik und Regulierungen beschränken den Handlungsspielraum entlang des gesamten automobilen Wertschöpfungsmodells. Dabei nimmt die Heterogenität der Gesetzgebungen in allen Weltregionen zu.

Im urbanen Umfeld werden in der Europäischen Union Engpässe in der Infrastruktur sowie die selektive Umverteilung des Straßenraums aller Voraussicht nach zu mehr Stau und schlechterer Erreichbarkeit führen. Parallel wachsen Tendenzen zur Anti-PKW-Politik in Innenstädten. Die voraussichtliche Ausrollung von Smart-City-Technologien hingegen würde vor allem chinesische Städte prägen.

ECKPFEILER DER STRATEGIE

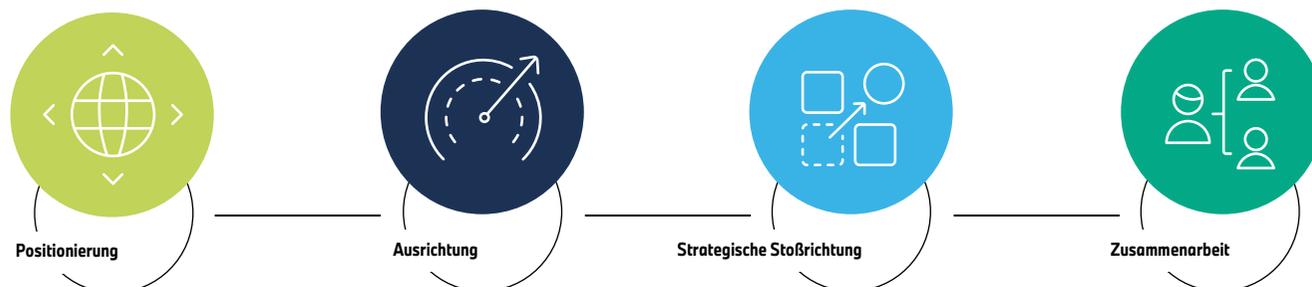
Die BMW Group Strategie orientiert sich am Unternehmenszweck: „Die BMW Group existiert, weil sie Menschen bewegt, Herzen berührt und den Verstand beflügelt.“ Für uns ist er Antrieb, Leitbild und Orientierung – das gilt für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Er ist der Anspruch an unsere aktive Rolle in der Gesellschaft. Mit seiner langfristigen Ausrichtung leitet er uns zielgerichtet durch die aktuelle Transformation der gesamten Automobilindustrie und darüber hinaus.

Im Übergang zu den konkreten Inhalten der BMW Group Strategie gestaltet der BMW Group Impact das langfristige strategische Zielbild des Unternehmens weiter aus und unterstreicht die Ambition, einen Beitrag zur gesamtgesellschaftlichen Weiterentwicklung zu leisten: „We make individual mobility more human, intelligent and responsible – creating an inspiring future for all of us.“

Vor diesem Hintergrund definiert die Unternehmensstrategie der BMW Group (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.

* Branchenübliche Definition gemäß der Society of Automotive Engineers (SAE): fünf Stufen (Levels) des automatisierten Fahrens.

BMW Group Strategie



Positionierung – wofür steht die BMW Group?

Die BMW Group steht mit ihren inspirierenden und innovativen Produkten für erstklassige individuelle Mobilität und leistet einen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung. Ziel ist es, Ökonomie, Ökologie und die Gesellschaft in Einklang zu bringen. Die zentralen Handlungsfelder der Strategie sind: Elektrifizierung, Digitalisierung und Nachhaltigkeit beziehungsweise Zirkularität. Dies erlaubt uns, Freude und Verantwortung ohne Kompromisse zu verbinden und unsere Wachstums- und Profitabilitätszielsetzungen zu erfüllen.

Die BMW Group verpflichtet sich, das Pariser Klimaabkommen zu erfüllen. Dazu treibt das Unternehmen mit nachweisbaren, stetigen Verbesserungen 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 Verbrenner-technologien. 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 produziertes 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 sowie regulatorischen Anforderungen entsprechen. Diese werden im Kapitel ↗ CO₂-Emissionen näher beschrieben.

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 Klimaabkommens 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

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

In unserer weltweiten Organisation ist die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten (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 und wird über das Ziel der Ausschöpfung von Wachstumspotenzialen und über die Sicherstellung unserer Profitabilitätsziele verankert. Hierfür stehen unsere ambitionierten finanzwirtschaftlichen Ansprüche, 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 im Konzern von mehr als 10% verknüpft sind. [↗ Leistungsindikatoren und Steuerung](#)

Wesentliche Faktoren für Kundenzufriedenheit beziehungsweise -begeisterung und wirtschaftlichen Erfolg der BMW Group sind die Qualität und Zuverlässigkeit aller Produkte und Dienstleistungen. Daher haben wir uns ein ganzheitliches Qualitätsverständnis mit Ausrichtung auf das beste Kundenerlebnis zum Ziel gesetzt. So wurde im Jahr 2023 die Initiative „Mission Quality“ unternehmensweit ausgerollt. Als ein wesentliches Fokusthema des Unternehmens forciert die Initiative die Stärkung des Qualitätsbewusstseins und stellt den individuellen Beitrag aller Mitarbeitenden in den Mittelpunkt.

Digitalisierung wird über das Fahrzeug ([↗ Innovationen, Digitalisierung und Kundenorientierung](#)) hinaus konsequent in den Unternehmens- und Kundenprozessen sowie entlang der automobilen Wertschöpfung vorangetrieben und stärkt die Resilienz und unternehmerische Flexibilität der BMW Group. In allen Unternehmensbereichen gibt es entsprechende Initiativen. So ist unsere Initiative „Process & Digital Impact“ ein Beispiel dafür, unsere internen Prozesse und Abläufe im gesamten Unternehmen zu beschleunigen und digitale Potenziale in allen Bereichen durch digitalisierte Prozessführung zu realisieren. Die konsequente Implementierung und der entsprechende Kompetenzaufbau in allen Ressorts wird durch die eigens geschaffenen Prozess- und Digitalisierungsfunktionen sichergestellt. Begleitend startete mit DIGITAL BOOST im März 2023 eine der größten Trainingsmaßnahmen in der Geschichte der BMW Group, ein virtuelles Training im indirekten Bereich über alle Hierarchien, das Kenntnisse und Chancen der Digitalisierung vermittelt – national wie international. Ziel ist es, dass alle Mitarbeiter die gleichen Grundkenntnisse zur Digitalisierung erwerben und die Potenziale im eigenen Verantwortungsbereich erkennen und für die BMW Group heben können.



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 Handlungsfelder Elektrifizierung, Digitalisierung sowie Zirkularität stehen dabei im Vordergrund.

Die Bedeutung der Elektromobilität haben wir früh erkannt und verfolgen den Hochlauf der vollelektrischen und vernetzten Mobilität konsequent weiter. Ende 2023 hatte die BMW Group in allen Marken und Segmenten mindestens ein vollelektrisches Modell im Angebot. Im Jahr 2023 wurden die Langversion des

iX1 für den chinesischen Markt, die BMW i5* Limousine und der Rolls-Royce Spectre* im Markt eingeführt. Im Jahr 2023 stieg die Zahl der Auslieferungen mit 375.716 vollelektrischen Automobilen um mehr als 74,1% an (2022: 215.752 Automobile).

[↗ Elektromobilität](#)

Der BMW iX2*, die Langversion der BMW i5 Limousine für den chinesischen Markt, der BMW i5 Touring*, der MINI Cooper SE*, der MINI Countryman SE* und der vollelektrische MINI Aceman als erstes Cross-over-Modell der Marke kommen 2024 neu in den Handel [↗ Segment Automobile](#). Dank ihres attraktiven Produktportfolios erwartet die BMW Group auch 2024 einen deutlichen Anstieg bei den Auslieferungen ihrer vollelektrischen Automobile. Auf der Basis intelligenter Fahrzeugarchitekturen und flexibler Produktionsanlagen ist das Unternehmen auf den weiteren Hochlauf der Elektromobilität gut vorbereitet. Die gesellschaftliche Akzeptanz der Elektromobilität ist von dem Anstieg der Kundennachfrage und von der Entwicklung der Rahmenbedingungen, insbesondere dem Ausbau der Infrastruktur sowie der jeweiligen regionalen Regulatorik abhängig. Die BMW Group plant mit einem Anteil vollelektrischer Fahrzeuge von mehr als 50% bis zum Jahr 2030. Die Marke Rolls-Royce soll bis 2030 vollständig auf ein vollelektrisches Angebot umgestellt sein, die Marke MINI bis Anfang der 2030er-Jahre. [↗ Elektromobilität](#)

Mit der Markteinführung des Elektro-Scooters BMW CE 04 hat sich auch BMW Motorrad erfolgreich in der Elektromobilität etabliert. Auf diesen Erfolg aufbauend wird der eParkourer – der BMW CE 02 – im April 2024 die Elektrifizierungsstrategie für urbane Mobilität fortführen. [↗ Segment Motorräder](#)

Neben der Produksubstanz 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 und beteiligen uns aktiv am Ausbau der Ladeinfrastruktur. [↗ Elektromobilität](#)

* [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.](#)

Die BMW Group stellt das Kundenerlebnis in den Mittelpunkt ihrer Marketing- und Vertriebsaktivitäten. 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. Ziel ist es, das beste Premium-Kundenerlebnis der Industrie zu bieten. In diesem Rahmen sind die My BMW App und die MINI App mit bereits über zwölf Millionen Nutzerinnen und Nutzern (Stand Dezember 2023) ein wesentlicher Bestandteil. Mehr als drei Millionen Kundinnen und Kunden (Stand Dezember 2023) 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.

Die BMW Group treibt den Online-Verkauf von Fahrzeugen entscheidend und konsequent voran. Kundinnen und Kunden sind frei in ihrer Wahl, ob sie den Bestellprozess ihres Fahrzeugs beim Handelspartner oder online initiieren. Zudem können sie nahtlos zwischen beiden Welten wechseln.

Ein wesentliches Element der neu ausgerichteten Vertriebsstruktur bildet die Umstellung auf den Direktvertrieb. Nach dem Pilotmarkt Südafrika hat MINI als erste Konzernmarke das neue Vertriebsmodell in China im März 2023 eingeführt. Europa ist im Januar 2024 mit Italien, Polen und Schweden gefolgt. Die restlichen europäischen Länder werden im Laufe der Jahre 2024 und 2025 umgestellt. Für die Marke BMW ist die Umstellung ab 2026 in Europa geplant. Die heutigen Handelspartner werden so auch künftig als aktive Handelsvertreter zwischen der BMW Group und unseren Kundinnen und Kunden agieren.

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. Gleichzeitig streben wir damit ein konsistentes Preisniveau je Vertriebskanal an.

Durch die zusätzliche Möglichkeit eines einfachen und nahtlosen Wechsels zwischen physischen und digitalen Kanälen sowie die Einführung des Direktvertriebes stärkt die BMW Group den direkten Kundenzugang – die Grundvoraussetzung, um das beste Kundenerlebnis zu bieten [↗ Segment Automobile](#). Ergänzend erweitern wir unser Angebot kontinuierlich im Segment Finanzdienstleistungen 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](#). Damit erhalten unsere Kundinnen und Kunden ein individuelles, auf die Bedürfnisse zugeschnittenes Angebot.

Zirkularität ist für die BMW Group eines der zentralen Themen, um Mobilität ressourcenschonender zu gestalten. Die Idee basiert darauf, Materialien bestmöglich im Kreislauf zu führen, damit Ressourcen langfristig und werterhaltend genutzt werden. Für die gesamte Wertschöpfungskette ergeben sich daraus vielfältige Chancen. So senkt die Wiederverwendung wertvoller Ressourcen unsere Abhängigkeit von Primärrohstoffen und deren Preisentwicklung. Darüber hinaus reduziert der Einsatz hochwertiger Sekundärmaterialien den CO₂-Fußabdruck unserer Fahrzeuge deutlich ([↗ Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energie](#)). Der Kreislaufwirtschaft wollen wir uns dabei Schritt für Schritt nähern, vom Design for Circularity über den steigenden Einsatz von Sekundärmaterialien für Bauteile und Komponenten bis hin zum Recycling von Altfahrzeugen.



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 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 beruhen auf den gleichen Werten, wie wir sie in der BMW Group pflegen. So erzielen wir maximale Wirksamkeit und führen das Unternehmen gemeinsam zum Erfolg. Die Erfahrungen aus den Krisenjahren haben diese Beziehungen, wie am Beispiel unserer Lieferketten deutlich wird, weiter gestärkt. [↗ Einkauf und Lieferantennetzwerk](#)

Gemeinsam mit unseren Kooperationspartnern realisieren wir Potenziale hinsichtlich Know-how-Zugang, Profitabilität und Technologie-Footprint. Neben der Partnerschaft mit Qualcomm im Rahmen der Weiterentwicklung von assistiertem und automatisiertem Fahren bietet beispielsweise die Entwicklungspartnerschaft von BMW Group und Solid Power beiden Unternehmen Vorteile. Diese zeigen sich u.a. in unserem Cell Manufacturing Competence Center (CMCC) in Parsdorf bei München, wo das Know-how für das Design und die Fertigung von Festkörperzellen in einer eigenen Prototypenlinie weiter ausgebaut und gewinnbringend in die Partnerschaft mit Solid Power eingebracht wird. Kooperationen bauen wir kontinuierlich aus. So erschließen wir zusätzliche Potenziale für die Wertschöpfung im Konzern. [↗ Innovationen, Digitalisierung und Kundenorientierung](#)

Die BMW Group investiert konsequent in den Kompetenzaufbau ihrer Belegschaft. Eine fortlaufende Qualifizierung sichert weltweit Arbeitsplätze [↗ Mitarbeitende und Gesellschaft](#). Die Neuausrichtung unseres Münchener Stammwerks ist ein Beispiel dafür. Bis zum Jahr 2027 wird bei laufender Produktion die Transformation eines Vollwerks inklusive der Motorenfertigung von Verbrennerfahrzeugen auf 100% Elektromobilität umgesetzt. Bereits heute entwickelt und fertigt die BMW Group an deutschen Standorten (München, Dingolfing, Leipzig und Regensburg) sowie in China (Standort Shenyang) elektrifizierte Antriebskomponenten für ihre aktuellen Elektrofahrzeuge. Für die nächste Generation von

LEISTUNGSINDIKATOREN UND STEUERUNG

Die Strategieziele der BMW Group werden aus den Erkenntnissen der [Umfeldanalyse](#) in einem kontinuierlichen Strategieprozess abgeleitet und in ein System zur Leistungsmessung übersetzt [Eckpfeiler der Strategie](#). 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 orientieren 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.

Hochvoltbatterien kommen neue Montagestandorte in Debrecen (Ungarn), San Luis Potosí (Mexiko), Woodruff bei Spartanburg (USA) und in Deutschland am geplanten neuen Standort in Irlbach-Sträßkirchen hinzu, inklusive des Aufbaus entsprechender Kompetenzen. 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](#)

Ab 2025 gehen wir mit der NEUEN KLASSE den nächsten Schritt der Transformation. Sie soll Maßstäbe bei Elektrifizierung, Digitalisierung sowie Zirkularität setzen. Das Visionsfahrzeug, das auf der Internationalen Automobil-Ausstellung IAA Mobility 2023 in München gezeigt wurde, hat einen Ausblick auf die NEUE KLASSE gegeben. Sie zeichnet sich durch eine ausschließlich auf BEV (Battery Electric Vehicle) ausgerichtete Neue Cluster-Architektur (NCAR) aus. Die BMW eDrive Technologie der sechsten Generation wird Fahrfreude und Effizienz deutlich verbessern. Im Innenraum sorgt die nächste Generation des BMW iDrive für ein komplett neues digitales Nutzererlebnis, bei dem reale und virtuelle Welten miteinander verschmelzen. Zentrale Elemente sind das BMW Panoramic Vision als komplett neue Head-Up Technologie, das neue BMW 3D Head-Up Display zur Darstellung von 3D-animierten und hochpräzisen Fahrinformationen, das multifunktionale Lenkrad zur individuellen Steuerung der Anzeigehalte und das Central Display mit intuitiver Touch-Funktion. Darüber hinaus wird mit der NEUEN KLASSE ein neues Niveau an Nachhaltigkeit über den gesamten Lebenszyklus angestrebt. Dazu setzt die BMW Group auf einen steigenden Anteil an Sekundärmaterialien und eine ressourcenschonende Produktion. [Kreislaufwirtschaft](#), [Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien](#)

Die Produktion der Fahrzeuge der NEUEN KLASSE startet 2025 im neu errichteten BMW Group Werk Debrecen und wird anschließend auf weitere Standorte ausgeweitet. [Produktionsnetzwerk](#)

Konzern

- Ergebnis vor Steuern (EBT)
- Zahl der Mitarbeitenden 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 vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen (in %)
- CO₂-Emissionen EU-Neuwagenflotte (in g/km)
- CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug (in t)

Segment Motorräder

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

Segment Finanzdienstleistungen

- Return on Equity (RoE; in %)

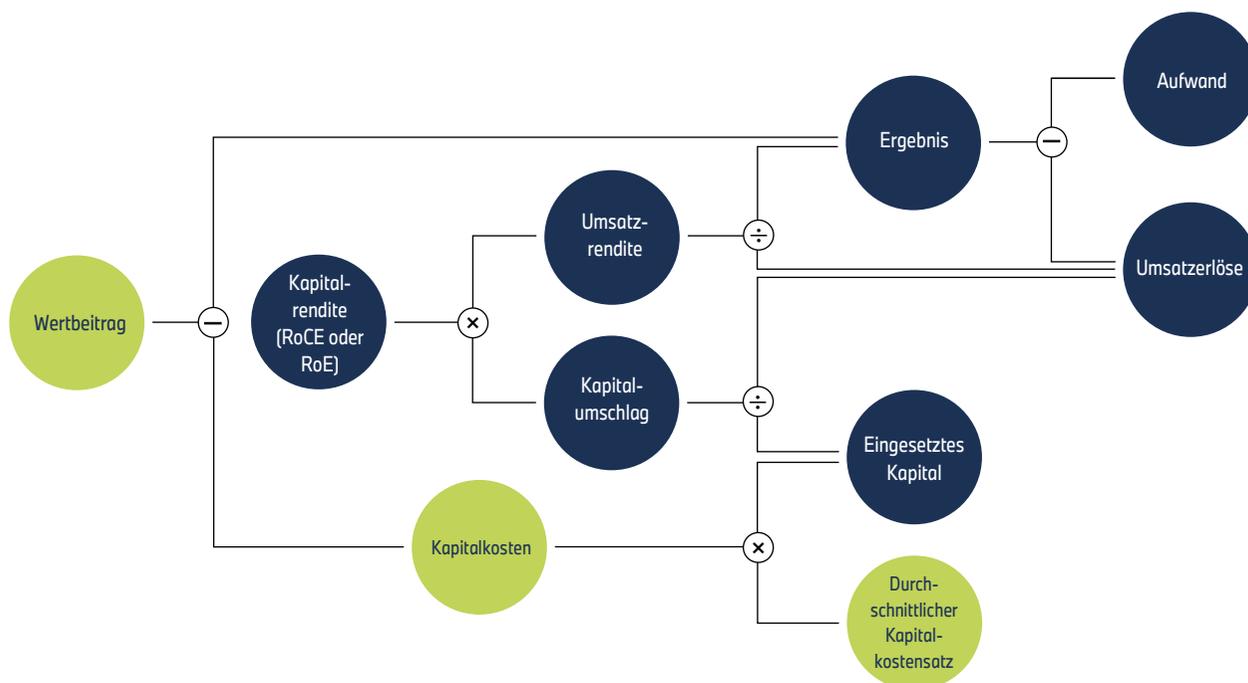
Steuerung

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 daher 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 System von Konzernzielen, die ressortspezifisch gelten.

Die BMW Group hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 die CO₂-Emissionen je Fahrzeug über den gesamten Lebenszyklus um mindestens 40% im Vergleich zum Jahr 2019 zu reduzieren. Dafür gelten spezifische Ziele für die Scopes der Nutzungsphase, der Produktion und der Lieferkette des Fahrzeugs ([↗ Positionierung](#), [↗ CO₂-Emissionen](#)). Daraus werden für jedes Fahrzeugprojekt spezifische CO₂-Ziele vorgegeben, mit digitalen Prozessen gesteuert und die Zielerreichung wird nachgehalten.

Eine integrierte Zielsteuerung gewährleistet, dass sämtliche Fahrzeugprojekte der BMW Group ihren Beitrag leisten, die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Des Weiteren wird die BMW Group den Einsatz von Sekundärrohstoffen kontinuierlich erhöhen. So werden bereits 2025 mit dem ersten X Modell der NEUEN KLASSE deutliche Fortschritte erzielt. Somit zählen nichtfinanzielle Steuerungsgrößen wie CO₂-Emissionen und zukünftig Sekundärrohstoffquoten zu wichtigen Leistungsindikatoren bei neuen Fahrzeugprojekten. In allen Bereichen wird darüber hinaus sichergestellt, dass finanzielle Aspekte berücksichtigt und die wirksamsten Maßnahmen priorisiert umgesetzt werden. Insgesamt ergibt sich so ein durchgängiges Steuerungsmodell. [↗ 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. Seit Umsetzung der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance zum 11. Februar 2022 im Konzernabschluss der BMW Group zeigt sich ein Anstieg des eingesetzten Kapitals. Dies ist insbesondere auf die Übernahme der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte sowie die Aktivierung zurückgeworbener 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%.

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 seit dem Geschäftsjahr 2023 berichtete Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen. Bis 2022 wurde der Anteil elektrifizierter Automobile, inklusive der PHEV-Fahrzeuge, als Leistungsindikator berichtet [↗ 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](#).

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

Return on Capital Employed (Segment Automobile)

	Ergebnis vor Finanzergebnis in Mio. €		Durchschnittlich eingesetztes Kapital in Mio. €		Return on Capital Employed in %	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Automobile	12.981	10.635	64.412	58.728	20,2	18,1

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.

Segment Finanzdienstleistungen

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

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

Return on Capital Employed (Segment Motorräder)

	Ergebnis vor Finanzergebnis in Mio. €		Durchschnittlich eingesetztes Kapital in Mio. €		Return on Capital Employed in %	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Motorräder	259	257	1.171	1.031	22,1	24,9

Return on Equity (Segment Finanzdienstleistungen)

	Ergebnis vor Steuern in Mio. €		Durchschnittliches Eigenkapital in Mio. €		Return on Equity in %	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Finanzdienstleistungen	2.962	3.205	17.176	17.891	17,2	17,9

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.

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 2023 wie im Vorjahr 12% vor Steuern.

Wertbeitrag Group

in Mio. €	Ergebnisgröße		Kapitalkosten (EK + FK)		Wertbeitrag Group	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
BMW Group	17.257	23.730	11.615	11.194	5.642	12.536

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

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 %	2023	2022
Automobile	12,0	12,0
Motorräder	12,0	12,0
Finanzdienstleistungen	13,4	13,4

Wertorientierte Steuerung bei Projektentscheidungen

Das operative Geschäft in den Segmenten Automobile und Motorräder zeichnet sich wesentlich durch seinen lebenszyklusabhängigen Charakter der Investitionsprojekte aus. Die Projekte haben einen erheblichen Einfluss auf die zukünftige Geschäftsentwicklung. Projektentscheidungen sind daher wichtige Bestandteile der finanziellen Steuerung in der BMW Group. Die Grundlage von Projektentscheidungen sind Projektrechnungen, die aus den prognostizierten Zahlungsströmen des einzelnen Projekts abgeleitet werden. Der Betrachtungszeitraum dieser Berechnungen entspricht jeweils der Projektlaufzeit, das heißt den Folgejahren, in denen aus dem Projekt Zahlungsströme zu

erwarten sind. Die Projektentscheidungen werden auf der Basis des Kapitalwerts und der internen Rendite der Projektrechnung getroffen. Der Kapitalwert gibt an, inwiefern das Projekt künftig in der Lage sein wird, Einzahlungsüberschüsse über die Kapitalkosten hinaus zu erzielen. Ein Projekt mit positivem Kapitalwert erhöht die künftigen Wertbeiträge des Unternehmens und damit auch den Unternehmenswert. Die interne Rendite des Projekts misst die durchschnittliche Verzinsung des im Projekt eingesetzten Kapitals. Bei sämtlichen Projektentscheidungen werden neben den Entscheidungskriterien auch die langfristigen periodischen Ergebniseffekte aufgezeigt und in die langfristige Konzernplanung übernommen. Dadurch lassen sich die Auswirkungen jeder Projektentscheidung auf die Periodensteuerung, das heißt auf die Ergebnis- und Renditeentwicklung in den einzelnen Jahren der Projektlaufzeit, darstellen.

Vorstandsvergütung

Die Festlegung der Leistungskriterien für die variable Vergütung des Vorstands orientiert sich an den wesentlichen strategischen Zielen und Leistungsindikatoren. Näheres dazu findet sich im [↗ Vergütungsbericht](#).

FINANZIELLE LEISTUNG

 52 Gesamtwirtschaftliche und
branchenbezogene Rahmenbedingungen

 55 Gesamtaussage zum Geschäftsjahr

 56 Vergleich Prognose mit tatsächlicher
Geschäftsentwicklung

 57 Finanzielle Lage

 66 Geschäftsverlauf und Segmente

 74 Erläuterungen zur BMW AG

FINANZIELLE LEISTUNG

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHENBEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Weltwirtschaft hat sich 2023 besser entwickelt als zu Beginn des Jahres noch erwartet. Nach Berechnungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) lag das Wachstum des globalen Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Berichtsjahr 2023 bei 3,1%. Während die USA und China mehr Wachstum verzeichneten als im Vorjahr, schwächte sich das Wirtschaftswachstum in Europa ab.

In der Eurozone lag das Wachstum im Jahr 2023 wegen der hohen Inflationsraten und dadurch sinkender Nachfrage bei 0,5%. In Deutschland war mit einem Minus von 0,3% ein schrumpfendes BIP zu verzeichnen. Zu dieser Entwicklung trugen neben den steigenden Preisen auch die rückläufige Exportnachfrage und niedrige Investitionen aufgrund des gestiegenen Zinsniveaus bei. In Frankreich (+0,9%), Italien (+0,7%) und Spanien (+2,5%) entwickelte sich die Wirtschaft 2023 robuster. Das UK erlebte eine deutliche Abschwächung des Wachstums auf 0,1%.

In den USA zeigte sich die Wirtschaft gegenüber den steigenden Zinsen sehr widerstandsfähig und wuchs im Berichtszeitraum um 2,5%. Die weiterhin geringe Arbeitslosigkeit und steigende Löhne gaben dem Konsum positive Impulse. In China lag das Wachstum 2023 bei 5,2% und damit etwas höher als von der Regierung angestrebt. Die Dynamik beruhte insbesondere auf Nachholeffekten nach dem Ende der Corona-Lockdowns.

In Japan hat sich die Wirtschaft im Berichtszeitraum mit einem Plus von 1,8% gut entwickelt. Sie profitierte dabei von einer stärkeren Exportnachfrage dank der abgewerteten Währung.

Höhere Leitzinsen in vielen Märkten und starker Euro

Zu Beginn des Jahres 2023 war die Inflation in zahlreichen Ländern noch vergleichsweise hoch. Erst in der zweiten Jahreshälfte begann die Teuerungsrate allmählich zu fallen. Daher setzten viele Notenbanken ihre restriktivere Geldpolitik fort und erhöhten weiter die Leitzinsen.

Der Euro pendelte gegenüber dem US-Dollar im Lauf des Jahres zwischen 1,05 und 1,13 US-Dollar je Euro, bei einem Jahresdurchschnittskurs von 1,08 US-Dollar je Euro. Das britische Pfund war 2023 noch einmal leicht schwächer als im Vorjahr und pendelte zwischen 0,89 und 0,85 Pfund je Euro, bei einem Jahresdurchschnittskurs von 0,87 Pfund je Euro.

In China war die Inflation im Berichtsjahr 2023 niedrig. Die dortige Notenbank konnte daher eine andere Geldpolitik verfolgen, die zu einer Abwertung des chinesischen Renminbi beitrug. Im Jahresmittel notierte die chinesische Währung bei 7,66 Renminbi je Euro.

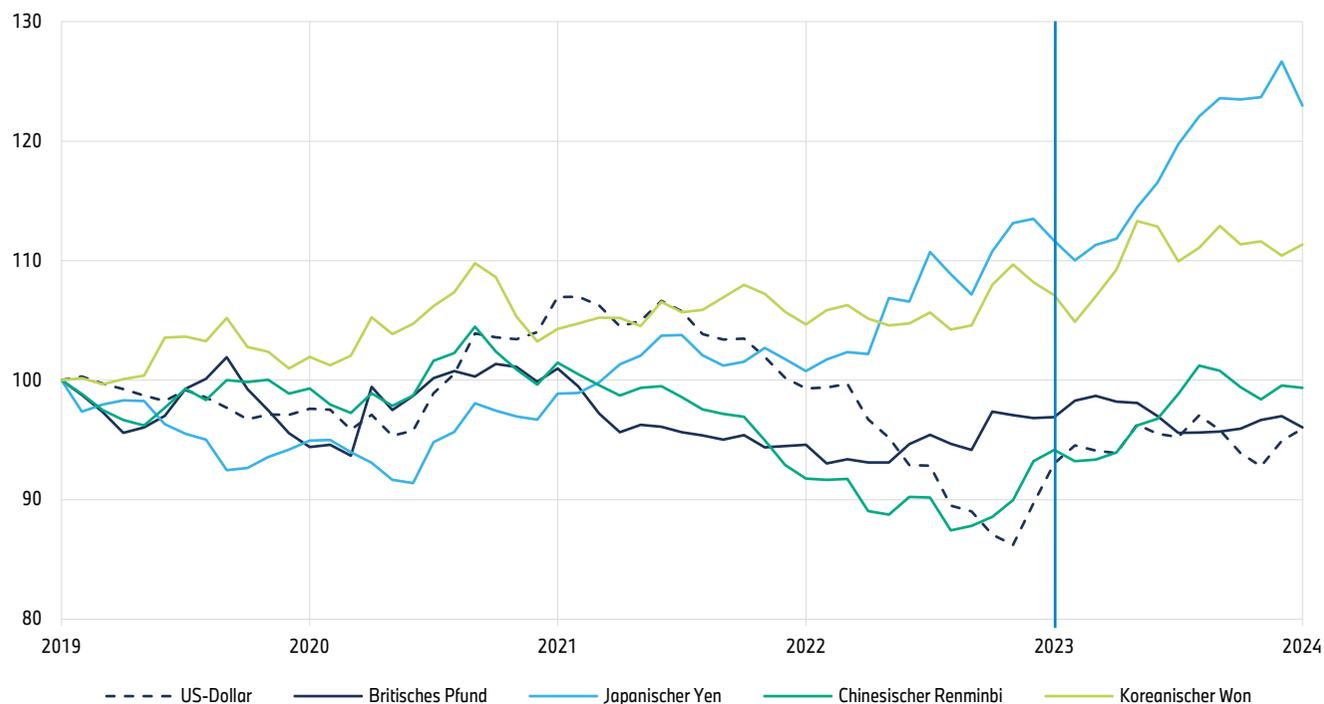
Der japanische Yen bewegte sich im Berichtsjahr 2023 zwischen 138 und 164 Yen je Euro. Mit einem durchschnittlichen Wechselkurs von 152 Yen wertete die japanische Währung auf Jahressicht gegenüber dem Euro weiter ab.

Die Währungen der großen Schwellenländer verloren gegenüber dem Euro mehrheitlich an Wert. Während die indische Rupie gegenüber dem Euro im Durchschnitt um rund 8% abwertete, gab der südafrikanische Rand um 16% nach. Der brasilianische Real dagegen blieb mit einer Abwertung von durchschnittlich unter 1% weitgehend stabil gegenüber dem Euro. Der russische Rubel wiederum wertete aufgrund der sich normalisierenden

Energiepreise und der kontinuierlich verschärften Sanktionen deutlich um 25% ab.

Wechselkurse im Vergleich zum Euro

Index: Dezember 2018 = 100



Energie- und Rohstoffpreise im Jahresverlauf gesunken

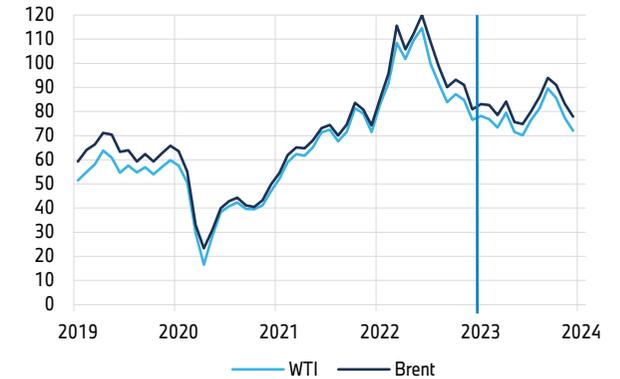
Die Energie- und Rohstoffpreise sind im Jahr 2023 wieder gesunken. Die Notierungen für Aluminium und Stahl fielen im Jahresverlauf und lagen zum Jahresende etwa auf dem Niveau vom Jahresanfang 2021. Eine ähnliche Entwicklung zeigten die Edelmetalle. Die Preise lagen hier im Jahresdurchschnitt 2023 niedriger als im Jahr zuvor. Dies ist unter anderem auf den zum Teil erheblichen Preisrückgang bei Metallen wie Rhodium (rund -60%) und Palladium (rund -40%) zurückzuführen.

Auch bei den Batterierohstoffen sind die Preise wieder gesunken. Kobalt lag den überwiegenden Teil des Jahres 2023 bereits wieder unter dem langjährigen Durchschnitt, während die Notierungen für Lithium im Jahresverlauf um bis zu 80% gefallen sind.

Die Energiepreise sind im Lauf des Jahres ebenfalls wieder gesunken, nachdem sich insbesondere Deutschland auf die geänderte Verfügbarkeit von Erdgas eingestellt hatte. Die Erdgaspreise in Europa lagen zum Ende des Jahres 2023 auf dem Niveau vom Herbst 2021 und damit wieder deutlich unter dem Niveau vor Beginn des Krieges in der Ukraine.

Ölpreisentwicklung

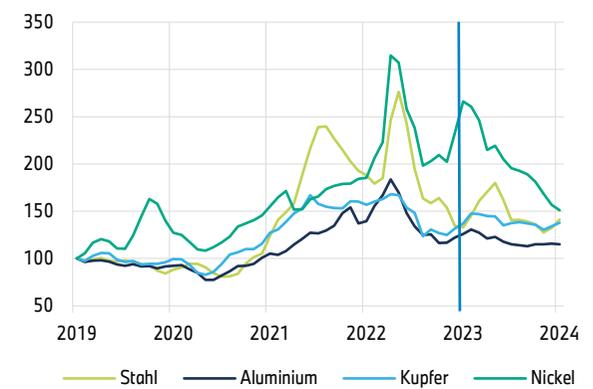
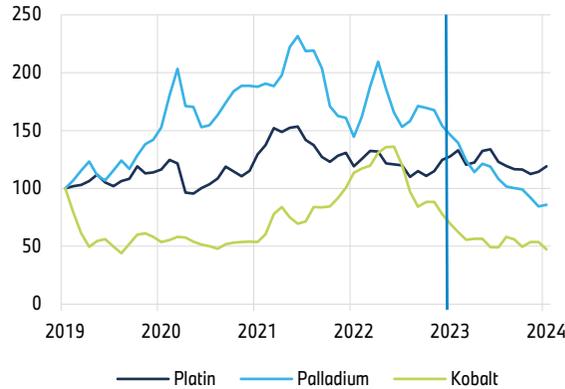
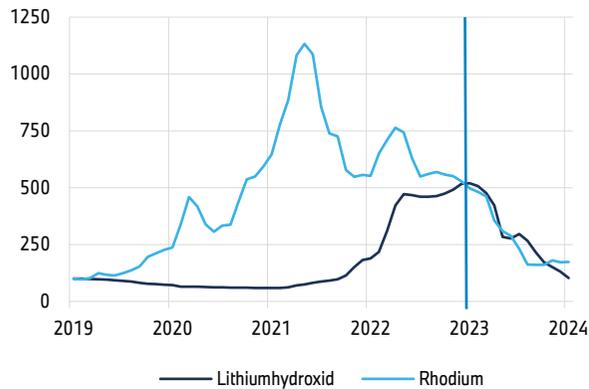
Preis je Barrel der Marken Brent und WTI in US-Dollar



Quelle: Weltbank via Macrobond

Entwicklung der Rohstoffpreise

Index: Dezember 2018 = 100



Internationale Automobilmärkte solide im Plus

Die internationalen Automobilmärkte haben sich vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Entwicklung im Jahr 2023 auch gut entwickelt. Weltweit stiegen die Zulassungszahlen um 8,3% auf 77,1 Mio. Fahrzeuge.

Internationale Automobilmärkte

	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %
Europa	+ 14,1
davon Deutschland	+ 7,3
davon Frankreich	+ 16,1
davon Italien	+ 19,1
davon Spanien	+ 20,8
davon UK	+ 17,9
USA	+ 12,1
China	+ 5,6
Japan	+ 14,4
Südkorea	+ 3,8
Gesamt	+ 8,3

Internationale Motorradmärkte (>250 ccm) größtenteils mit deutlichen Zuwächsen

Im Jahr 2023 entwickelten sich die internationalen Motorradmärkte im Hubraumsegment über 250 ccm positiv gegenüber dem Vorjahr (+11,7%). Die Märkte in Europa verzeichneten insgesamt ein Plus von 18,6%. Von den großen Motorradmärkten trugen Italien (+21,7%), Spanien (+20,9%) und Frankreich (+13,4%) maßgeblich zu dieser Entwicklung bei. Auch Deutschland lag mit 14,3% deutlich über dem Vorjahr. Die Entwicklung in den USA verlief mit 0,4% stabil gegenüber dem Vorjahr. In China setzte sich die rückläufige Entwicklung unter dem Eindruck der Corona-Nachwirkungen im Motorradmarkt fort (-22,9%). In Brasilien hingegen lagen die Motorradzulassungen mit einem Anstieg um 50,4% deutlich über dem Vorjahr. Die Zulassungszahlen auf den internationalen Motorradmärkten entwickelten sich im Berichtsjahr 2023 wie folgt:

Internationale Motorradmärkte

	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %
Europa	+ 18,6
davon Deutschland	+ 14,3
davon Frankreich	+ 13,4
davon Italien	+ 21,7
davon Spanien	+ 20,9
Amerika	+ 12,6
davon USA	+ 0,4
davon Brasilien	+ 50,4
Asien	- 11,4
davon China	- 22,9
Gesamt	+ 11,7

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSJAHR

Das Jahr 2023 zeichnete sich durch ein volatiles Geschäftsumfeld aus, das von zunehmenden (geo-)politischen Spannungen geprägt war. In vielen Märkten haben zudem höhere Teuerungsraten, begleitet von einem gestiegenen Zinsniveau, das Konsumklima belastet. Ungeachtet dieser Faktoren blickt die BMW Group insgesamt auf einen positiven Geschäftsverlauf im Berichtsjahr zurück: Das Unternehmen hat im Premiumsegment sowohl mit seinen Automobilen als auch mit seinen Motorrädern und Scootern Höchstwerte bei den Auslieferungen erreicht. Dabei setzten insbesondere die vollelektrischen Premiumfahrzeuge einen wichtigen Wachstumsimpuls.

Die solide wirtschaftliche Basis des Unternehmens zeigt sich unter anderem an der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im Jahr 2023. Die Geschäftsentwicklung hat die Erwartungen und die für 2023 gesetzten Ziele der Unternehmensleitung erfüllt. Diese Einschätzung berücksichtigt auch Erkenntnisse nach dem Ende des Berichtszeitraums.

VERGLEICH PROGNOSE MIT TATSÄCHLICHER GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr 2023 zeigten sich eine bessere Verfügbarkeit von Fahrzeugen, hohe Auftragsbestände und eine positive Volumenentwicklung. Im Vergleich zu den Erwartungen zu Jahresbeginn begünstigten die Entspannung der Versorgungssituation und eine gute Preissituation auf den Neu- und Gebrauchtwagenmärkten trotz höherer Kostenbelastungen den Geschäftsverlauf der BMW Group.

Die CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug reduzierten sich an den Standorten der BMW Group stärker als erwartet. Dies ist durch einen Rückgang bei Gaseinsatz und Heizölverbrauch, sowie das gleichzeitig gestiegene Produktionsvolumen begründet.

Die nachstehende Tabelle fasst die Entwicklung der bedeutendsten Leistungsindikatoren der BMW Group sowie der Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen im Geschäftsjahr 2023 im Vergleich zu den Prognoseaussagen im BMW Group Bericht 2022 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 bedeutendsten Leistungsindikatoren beschrieben. Eine Erläuterung der Entwicklung der weiteren nichtfinanziellen Leistungsindikatoren sind in den Kapiteln Produkte sowie Mitarbeitende und Gesellschaft enthalten.

BMW Group Vergleich Prognoseaussagen für 2023 mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung 2023

	Prognose für 2023 im Geschäftsbericht 2022	Innerjährige Anpassungen		Tatsächliche Geschäftsentwicklung 2023
KONZERN				
Ergebnis vor Steuern	Deutlicher Rückgang		in Mio. €	17.096 (-27,3%) Deutlicher Rückgang
Mitarbeitende am Jahresende	Leichter Anstieg			154.950 (+3,7%) Leichter Anstieg
Frauenanteil in Führungsfunktionen in der BMW Group	Leichter Anstieg		in %	20,8 (+3,0 %) Leichter Anstieg
SEGMENT AUTOMOBILE				
EBIT-Marge	8 bis 10	Q2: 9 bis 10,5	in %	9,8 (+1,2%-Punkte)
Return on Capital Employed (RoCE)	15 bis 20	Q2: 18 bis 22	in %	20,2 (+2,1%-Punkte)
Auslieferungen	Leichter Anstieg	Q2: Solider Anstieg	in Einheiten	2.554.183 (+6,4%) Solider Anstieg
Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen	Deutlicher Anstieg		in %	14,7% (+63,3%) Deutlicher Anstieg
CO ₂ -Emissionen EU-Neuwagenflotte ^{1,2,3}	Leichte Reduzierung		in g/km	102,1 (-2,8%) Leichte Reduzierung
CO ₂ -Emissionen der BMW Group Standorte je produziertes Fahrzeug ⁴	Leichte Reduzierung		in t	0,28 (-12,5%) Deutliche Reduzierung
SEGMENT MOTORRÄDER				
EBIT-Marge	8 bis 10		in %	8,1 (+0,0%-Punkte)
Return on Capital Employed (RoCE)	21 bis 26		in %	22,1 (-2,8%-Punkte)
Auslieferungen	Leichter Anstieg		in Einheiten	209.066 (+3,3%) Leichter Anstieg
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN				
Return of Equity (RoE)	14 bis 17	Q2: 16 bis 19	in %	17,2 (-0,7%-Punkte)

¹ EU-27-Staaten einschließlich Norwegen und Island; seit 2021 gemäß WLTP ermittelt (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure).

² 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.

³ Inkl. Anrechnung von Öko-Innovationen mit deutlich untergeordneter Bedeutung.

⁴ 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: 12/2023) sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO₂) der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke 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 und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung).

FINANZIELLE LAGE

ERTRAGSLAGE KONZERN

BMW Group verkürzte Gewinn-und-Verlust-Rechnung

in Mio. €	2023	2022	Veränderung in %
Umsatzerlöse	155.498	142.610	9,0
Umsatzkosten	- 125.809	- 118.042	- 6,6
Bruttoergebnis vom Umsatz	29.689	24.568	20,8
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	- 11.025	- 10.616	- 3,9
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	- 182	47	-
Ergebnis vor Finanzergebnis	18.482	13.999	32,0
Finanzergebnis	- 1.386	9.510	-
Ergebnis vor Steuern	17.096	23.509	- 27,3
Ertragsteuern	- 4.931	- 4.927	0,1
Jahresüberschuss	12.165	18.582	- 34,5
Ergebnis je Stammaktie in €	17,67	27,31	- 35,3
Ergebnis je Vorzugsaktie in €	17,69	27,33	- 35,3

in %	2023	2022	Veränderung in %-Punkten
Bruttomarge ¹	19,1	17,2	1,9
Umsatzrendite vor Steuern ²	11,0	16,5	- 5,5
Umsatzrendite nach Steuern ³	7,8	13,0	- 5,2
Steuerquote ⁴	28,8	21,0	7,8

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 %	2023	2022
Europa	37,7	36,1
Asien	36,4	38,3
Amerika	23,9	23,6
Sonstige Regionen	2,0	2,0
Konzern	100,0	100,0

Solider Anstieg der Umsatzerlöse im Konzern

Beim Vorjahresvergleich ist zu beachten, dass BMW Brilliance Automotive Ltd. (BMW Brilliance) seit dem 11. Februar 2022 als Tochterunternehmen vollkonsolidiert wird. Zuvor wurde BMW Brilliance at Equity bilanziert. Folglich ist BMW Brilliance im Berichtsjahr 2023 vollständig enthalten, während es im Vorjahr nur für den anteiligen Zeitraum berücksichtigt ist.

Die Konzernumsatzerlöse des Geschäftsjahres lagen solide über denen des Vorjahres (2023: 155.498 Mio. €; 2022: 142.610 Mio. €/+9,0%). Hintergrund für den Anstieg der Umsatzerlöse war im Wesentlichen ein gestiegener Fahrzeugabsatz. Zudem wirkten im Vorjahresvergleich positive Produkt-Mix-Effekte und die genannte Vollkonsolidierung von BMW Brilliance umsatz erhöhend. Weiterhin erhöhten im Berichtszeitraum gestiegene Zinsen sowie höhere Erlöse aus der Händlerfinanzierung die Umsatzerlöse. Der Anstieg dieser Erlöse war unter anderem auf die Bevorratung der Händler aufgrund der besseren Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Modellwechsel und ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen pro Fahrzeug zurückzuführen.

Zudem beeinflussten geringere segmentübergreifende Eliminierungen im Zusammenhang mit dem Leasinggeschäft die Umsatzerlöse positiv.

BMW Group Umsatzkosten

in Mio. €	2023	2022	Veränderung in %
Herstellungskosten	82.549	76.760	7,5
Finanzdienstleistungen betreffende Umsatzkosten	27.764	27.517	0,9
davon Zinsaufwendungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	3.554	2.114	68,1
Forschungs- und Entwicklungskosten	7.538	6.624	13,8
davon Abschreibungen aktivierter Entwicklungskosten	2.387	2.265	5,4
Serviceverträge, Telematik und Pannenhilfe	2.780	2.775	0,2
Gewährleistungsaufwendungen	3.782	3.209	17,9
Sonstige Umsatzkosten	1.396	1.157	20,7
Umsatzkosten	125.809	118.042	6,6

Gegenläufig wirkten negative Wechselkurseffekte aus dem chinesischen Renminbi und dem US-Dollar. Diese belasteten die Umsatzerlöse des Konzerns.

Im Berichtsjahr stiegen die Umsatzkosten aufgrund des höheren Absatzes an Fahrzeugen, durch erhöhte Materialkosten sowie Gewährleistungsaufwendungen. Ebenso trugen die Umsatzkosten von BMW Brilliance zu einem Anstieg gegenüber dem Jahr 2022 bei. Dagegen belasteten im Vorjahr verstärkt die Vollkonsolidierungseffekte von BMW Brilliance die Umsatzkosten. Steigende Zinsen erhöhten die Kosten für die Zinsaufwendungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts.

Zudem stiegen im Vergleich zum Vorjahr die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns deutlich um 13,8%. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit der baureihenübergreifenden Digitalisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte sowie der Entwicklung automatisierter Fahrfunktionen. Des Weiteren resultierten diese aus der Entwicklung neuer Modelle, wie zum Beispiel des vollelektrischen BMW i5*, des X3 und X5 sowie des Rolls-Royce Spectre*, und von Modellen der NEUEN KLASSE.

Die Forschungs- und Entwicklungsquote lag aufgrund der gestiegenen Umsatzerlöse auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten stiegen im Vergleich zum Vorjahr leicht um 3,9% an. Hintergrund für den Anstieg sind höhere Verwaltungskosten – bedingt durch höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit IT-Projekten, unter anderem im Zusammenhang mit der geplanten Umstellung auf den Direktvertrieb in Europa. Das Verhältnis der Vertriebs- und Verwaltungskosten zu den Umsatzerlösen sank auf 7,1% (2022: 7,4%).

Die in den Umsatzkosten sowie den Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten enthaltenen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen betragen insgesamt 8.974 Mio. € (2022: 8.566 Mio. €).

Der Saldo der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen verringerte sich im Vorjahresvergleich. Im Vorjahr erhöhten Erträge aus Auflösungen von Rückstellungen die sonstigen betrieblichen Erträge.

Das Ergebnis vor Finanzergebnis stieg aufgrund der bereits beschriebenen Effekte aus dem Bruttoergebnis auf 18.482 Mio. € (2022: 13.999 Mio. €/+32,0%). Im Bruttoergebnis wirkten insbesondere die Vorjahreseffekte aus der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance sowie gesunkene segmentübergreifende Konsolidierungen im Zusammenhang mit dem Leasinggeschäft positiv.

Das Finanzergebnis verringerte sich deutlich auf – 1.386 Mio. € (2022: 9.510 Mio. €). Im Vorjahresvergleich wirkte sich im übrigen Finanzergebnis vor allem der Gewinn in Höhe von rund 7,7 Mrd. € aus der Neubewertung der zuvor gehaltenen Anteile aus dem Unternehmenszusammenschluss mit BMW Brilliance aus.

Zudem wurde das übrige Finanzergebnis durch die Fair-Value-Bewertung bei Zinssicherungsgeschäften belastet. Dies ist auf rückläufige Zinsen im Jahr 2023 in den USA, im UK und im Euroraum zurückzuführen. 2022 führten steigende Zinsen zu positiven Bewertungseffekten bei Zinssicherungsgeschäften.

* ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

BMW Group Forschungs- und Entwicklungskosten

in Mio. €	2023	2022
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	7.755	7.178
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	- 2.604	- 2.819
Abschreibungen	2.387	2.265
Forschungs- und Entwicklungskosten	7.538	6.624

BMW Group Kennzahlen Forschungs- und Entwicklungskosten

in %	2023	2022	Veränderung in %-Punkten
Forschungs- und Entwicklungsquote ¹	5,0	5,0	-
Aktivierungsquote ²	33,6	39,3	- 5,7

¹ Verhältnis der Forschungs- und Entwicklungsleistungen zu den Konzernumsatzerlösen.

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

Auch das Zinsergebnis entwickelte sich im Vorjahresvergleich negativ. In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen waren im Vorjahr Erträge aus der Veränderung der Zinssätze im Rahmen der Bewertung von Rückstellungen enthalten. 2023 hingegen führten sinkende Zinsen zu negativen Effekten.

Entsprechend lag das Konzernergebnis vor Steuern mit 17.096 Mio. € – wie prognostiziert – deutlich unter dem des Vorjahres (2022: 23.509 Mio. €).

Die Ertragsteuern lagen im Berichtsjahr mit 4.931 Mio. € (2022: 4.927 Mio. €/+0,1%) auf Vorjahresniveau.

Die Steuerquote beträgt im Berichtsjahr 28,8% (2022: 21,0%). Im Vorjahr wirkte sich vor allem der steuerlich nicht zu berücksichtigende Ertrag aus der Neubewertung der zuvor gehaltenen Anteile aus dem Unternehmenszusammenschluss mit BMW Brilliance mindernd auf die Steuerquote aus.

Im Berichtsjahr lag die Zahl der Mitarbeiter mit 154.950 leicht über dem Vorjahr und bewegte sich damit im Rahmen der Erwartungen (2022: 149.475/+3,7%).

Aktienrückkaufprogramm fortgeführt – Einzug von Aktien ist erfolgt

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 hatte im Juli 2022 auf Basis dieser Ermächtigung ein erstes Aktienrückkaufprogramm beschlossen. Das Volumen dieses Programms betrug bis zu 2,0 Mrd. € (Gesamtkaufpreis ohne Erwerbsnebenkosten). Davon entfiel 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 lief bis zum 30. Juni 2023. Die BMW AG hat insgesamt 22.199.529 Stammaktien für 1.850 Mio. € und 1.923.871 Vorzugsaktien für 150 Mio. € zurückgekauft. Der Vorstand hat am 18. Juli 2023 beschlossen, alle zurückgekauften Aktien aus dem ersten Rückkaufprogramm einzuziehen. Der Einzug der Aktien wurde im dritten Quartal 2023 abgeschlossen.

Am 3. Mai 2023 wurde vom Vorstand auf Basis der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 11. Mai 2022 ein zweites Aktienrückkaufprogramm beschlossen, das am 3. Juli 2023 gestartet ist. Das Volumen dieses Programms beträgt bis zu 2 Mrd. € (Gesamtkaufpreis ohne Erwerbsnebenkosten). Das Rückkaufprogramm betrifft Stamm- und Vorzugsaktien. Dabei ist das Volumen für Vorzugsaktien auf maximal 350 Mio. € beschränkt.

Die erste Tranche des zweiten Aktienrückkaufprogramms wurde am 1. Dezember 2023 erfolgreich abgeschlossen. Im Rahmen dieser ersten Tranche wurden im Zeitraum vom 3. Juli 2023 bis zum 1. Dezember 2023 4.218.363 Stamm- und 942.892 Vorzugsaktien erworben. Für die im Rahmen dieser Tranche zurückgekauften Aktien wurde ein Gesamtkaufpreis (ohne Erwerbsnebenkosten) von rund 500 Mio. € gezahlt.

Die zweite Tranche des zweiten Aktienrückkaufprogramms wird im Volumen von bis zu 410 Mio. € für Stammaktien und bis zu 90 Mio. € für Vorzugsaktien im Zeitraum vom 2. Januar 2024 bis spätestens 28. Juni 2024 durchgeführt.

Das zweite Aktienrückkaufprogramm wird spätestens bis zum 31. Dezember 2025 abgeschlossen sein.

FINANZLAGE KONZERN

Die Kapitalflussrechnungen des Konzerns und der Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen zeigen die Herkunft und Verwendung der Zahlungsströme der Geschäftsjahre 2023 beziehungsweise 2022. Dabei wird zwischen Zahlungsströmen aus der betrieblichen Tätigkeit sowie aus der Investitions- und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Der in den Kapitalflussrechnungen betrachtete Finanzmittelfonds entspricht den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten in der Bilanz.

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

Der geringere Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit ist im Wesentlichen durch die Veränderungen der vermieteten Erzeugnisse und Forderungen aus Finanzdienstleistungen, vornehmlich der Händlerfinanzierung, begründet. Der Anstieg im Bereich der Händlerfinanzierung im Vergleich zum Vorjahr war bedingt durch eine bessere Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Modellwechsel sowie ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen pro Fahrzeug.

Zum Rückgang des Cashflows aus der betrieblichen Tätigkeit trug zudem auch ein Anstieg des Vorratsvermögens bei. Hier wirkte eine Bevorratung der Märkte zur Sicherstellung der Kundenversorgung. Ein geringerer Forderungsaufbau sowie höhere Verbindlichkeiten im Vorjahresvergleich erhöhen den betrieblichen Mittelzufluss.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr. Im Vorjahr wirkte ein positiver Effekt aus der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance in Höhe von 3.587 Mio. €, der sich aus den übernommenen Zahlungsmitteln und der Kaufpreiszahlung ergab. Zudem führten höhere Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, insbesondere für die Einführung neuer Fahrzeugmodelle, die Digitalisierung der Fahrzeugflotte, Investitionen im

Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren und der NEUEN KLASSE im Vorjahresvergleich zu einem höheren Mittelabfluss.

Gegenläufig beeinflusste der Zahlungsmittelzufluss aus dem Verkauf von Wertpapieren den Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit positiv.

Die Verringerung des Mittelabflusses aus der Finanzierungstätigkeit resultierte im Wesentlichen aus der höheren Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten und geringeren Rückzahlungen.

Höhere Dividendenzahlungen an die Aktionäre der BMW AG (2023: 5.430 Mio. €, 2022: 3.827 Mio. €) erhöhten den Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit.

BMW Group Überblick Zahlungsströme

in Mio. €	2023	2022	Veränderung
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	17.542	23.523	- 5.981
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	- 9.548	- 4.772	- 4.776
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	- 6.859	- 17.984	11.125
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte	- 678	94	- 772
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	457	861	- 404

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

Free Cashflow für das Segment Automobile

in Mio. €	2023	2022	Veränderung
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	17.675	14.782	2.893
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	- 9.373	- 3.179	- 6.194
Bereinigung um Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	- 1.360	- 532	- 828
Free Cashflow Segment Automobile	6.942	11.071	- 4.129

Der Free Cashflow im Segment Automobile lag zum 31. Dezember 2023 bei 6.942 Mio. €.

Wesentlicher Treiber für den Rückgang im Vorjahresvergleich war der Cashflow aus der Investitionstätigkeit. Dieser beinhaltet im Vorjahr einen positiven Effekt in Höhe von 5.011 Mio. € aus der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance. Ohne den Effekt aus der Vollkonsolidierung hätte der Free Cashflow im Vorjahr 6.060 Mio. € betragen.

Der Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit stieg im Vorjahresvergleich. Hier wirkte die Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen im Vorjahresvergleich erhöhend. Gegenläufig belastete der Aufbau der Vorräte zur Bevorratung der Märkte den Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhten sich die Verbindlichkeiten für Bonuszahlungen an Händler, unter anderem auch bedingt durch das gestiegene Absatzvolumen, und beeinflussten den Cashflow positiv. Weiterhin wurde der Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit durch geringere Ertragsteuerzahlungen erhöht.

Das Nettofinanzvermögen reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr aufgrund von Ausschüttungen sowie aufgrund des Aktienrückkaufprogramms.

Das Nettofinanzvermögen des Segments Automobile stellt sich wie folgt dar:

Nettofinanzvermögen für das Segment Automobile

in Mio. €	2023	2022	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	13.590	13.109	481
Wertpapiere und Investmentanteile	1.782	3.031	- 1.249
Konzerninterne Nettofinanzforderungen	4.406	11.197	- 6.791
Finanzvermögen	19.778	27.337	- 7.559
Abzüglich externer Finanzverbindlichkeiten*	- 2.775	- 2.734	- 41
Nettofinanzvermögen Segment Automobile	17.003	24.603	- 7.600

* 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. €	2023	2022	Veränderung
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	488	9.145	- 8.657
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	6	- 50	56
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	- 750	- 9.042	8.292
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte	- 184	6	- 190
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	- 440	59	- 499

Der geringere Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit ist im Wesentlichen durch die Veränderungen der vermieteten Erzeugnisse und Forderungen aus Finanzdienstleistungen, vornehmlich der Händlerfinanzierung, im Vorjahresvergleich begründet. Der Anstieg im Bereich der Händlerfinanzierung im Vergleich zum Vorjahr war bedingt durch eine bessere Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Modellwechsel sowie ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen pro Fahrzeug.

Die Veränderung im Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit war auf den im Vergleich zum Vorjahr geringeren Mittelabfluss an konzerninternen Refinanzierungen sowie die geringere Rückzahlung von Finanzverbindlichkeiten zurückzuführen.

FINANZIERUNGSAKTIVITÄTEN

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 Abschnitt [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, Rechte und Pflichten aus Leasingverträgen sowie das Sicherungseigentum an den finanzierten Fahrzeugen an strukturierte Unternehmen übertragen, die diese verbriefen und im Rahmen der Asset-Backed-Securities-Finanzierung (ABS-Finanzierung) als besicherte Wertpapiere am Kapitalmarkt platzieren.

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 9,2 Mrd. €. Hierbei refinanzierte sich die BMW Group mittels einer 144A-Transaktion im Gesamtvolumen von 3,0 Mrd. US-Dollar am amerikanischen Kapitalmarkt und mittels einer sogenannten Panda-Anleihe in Höhe von 3,0 Mrd. chinesischen Renminbi am chinesischen Kapitalmarkt. Des Weiteren begab die BMW Group unter anderem zwei Euro-Benchmarkanleihen in Gesamthöhe von 3,0 Mrd. € sowie eine Pfund-Sterling-Benchmarkanleihe in Höhe von 0,4 Mrd. GBP und eine Kanada-Anleihe in Höhe von 0,5 Mrd. CAD an den internationalen Kapitalmärkten. Im Jahr 2023 wurden ABS-Finanzierungen mit einem Gesamtfinanzierungsvolumen von umgerechnet 16,0 Mrd. € vorgenommen. Diese Finanzierungsgeschäfte umfassen sowohl neue als auch prolongierte ABS-Finanzierungen. Im Berichtszeitraum sind in folgenden Märkten ABS-Finanzierungen erfolgt: Australien, China, Deutschland, Japan, Kanada, Schweiz, Südkorea, USA und UK.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Ausnutzung von bestehenden Geld- und Kapitalmarktprogrammen der BMW Group zum 31. Dezember 2023:

Programme	Programmrahmen	Ausnutzung ¹
in Mrd. €		
Euro Medium Term Notes	50,0	22,9
Commercial Paper	13,0	3,3

* Bewertet zum Wechselkurs vom 31.12.2023.

Die BMW Group hat im Jahr 2023 durchgängig solide Liquiditätsvorsorgen getroffen, um jederzeit flexibel und unabhängig handeln zu können.

Zum 31. Dezember 2023 betrug die Liquiditätsvorsorge 19,5 Mrd. € und lag damit leicht unter dem Niveau des Vorjahres (2022: 20,3 Mrd. €).

Darüber hinaus verfügt die BMW Group über eine syndizierte Kreditlinie, die im Juni 2023 neu abgeschlossen wurde. Die syndizierte Kreditlinie über 8 Mrd. € hat eine Laufzeit ohne Ausübung der Verlängerungsoptionen bis Juni 2028 und wird von einem Konsortium aus 43 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 \[36\]](#) zu finden.

VERMÖGENSLAGE KONZERN

BMW Group verkürzte Konzernbilanz zum 31. Dezember

in Mio. €	2023	2022	Veränderung in %	Währungsbereinigte Veränderung ¹ in %	Anteil an der Bilanzsumme in %
AKTIVA					
Immaterielle Vermögenswerte	20.022	21.776	- 8,1	- 5,7	8,0
Sachanlagen	35.266	32.126	9,8	12,2	14,1
Vermietete Erzeugnisse	43.118	42.820	0,7	1,8	17,2
At Equity bewertete Beteiligungen	443	420	5,5	5,4	0,2
Sonstige Finanzanlagen	1.197	1.351	- 11,4	- 9,4	0,5
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	87.355	85.708	1,9	4,3	34,8
Finanzforderungen	5.518	8.237	- 33,0	- 32,2	2,2
Latente und laufende Ertragsteuern	3.630	2.854	27,2	31,2	1,4
Sonstige Vermögenswerte	9.133	10.632	- 14,1	- 12,7	3,6
Vorräte	23.719	20.005	18,6	21,8	9,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.162	4.127	0,8	4,5	1,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17.327	16.870	2,7	6,7	6,9
Bilanzsumme	250.890	246.926	1,6	3,9	100,0
PASSIVA					
Eigenkapital	92.923	91.288	1,8	4,3	37,0
Rückstellungen für Pensionen	427	339	26,0	26,0	0,2
Sonstige Rückstellungen	17.037	15.761	8,1	10,1	6,8
Latente und laufende Ertragsteuern	4.198	3.989	5,2	6,2	1,7
Finanzverbindlichkeiten	95.010	94.196	0,9	2,8	37,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.547	14.120	10,1	12,3	6,2
Sonstige Verbindlichkeiten	25.748	27.233	- 5,5	- 2,7	10,3
Bilanzsumme	250.890	246.926	1,6	3,9	100,0

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

² ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

Die Konzernbilanzsumme liegt leicht über dem Vorjahr. Währungseffekte aus dem chinesischen Renminbi und dem US-Dollar wirkten sich dämpfend auf die Bilanzsumme aus.¹

Die immateriellen Vermögenswerte sind gegenüber dem 31. Dezember 2022 währungsbereinigt moderat zurückgegangen. Hintergrund für den Rückgang waren im Wesentlichen die Abschreibungen der rückerworbenen Rechte und Händlerbeziehungen aus dem Erwerb von BMW Brilliance.

Das Sachanlagevermögen lag währungsbereinigt 12,2% über dem Niveau des Vorjahres. Ein wesentlicher Treiber sind hier die Zugänge insbesondere für Grundstücke und Gebäude sowie Produktionsanlagen der erstmals vollkonsolidierten Gesellschaft BMW Manufacturing Hungary Kft. Daneben wirkten höhere Investitionen für die sechste Generation der elektrischen Antriebe sowie für neue Fahrzeugprojekte wie zum Beispiel die neue BMW 5er Reihe. Die Investitionsquote lag bei 5,7% (2022: 5,5%), die Investitionsquote (ohne Nutzungsrechte) betrug 4,9% (2022: 4,3%).

Die vermieteten Erzeugnisse lagen währungsbereinigt leicht über dem Vorjahr. Hintergrund für den Anstieg waren das gestiegene Leasing-Neugeschäft sowie ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen. Der verwaltete Vertragsbestand hingegen ist im Vergleich zum Vorjahr auf 1.712.330 Verträge gesunken (2022: 1.807.904 Verträge/-5,3%).

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind gegenüber dem 31. Dezember 2022 währungsbereinigt leicht gestiegen. Zum Stichtag wirkte sich ein Anstieg der Händlerfinanzierung, insbesondere in den USA und in Deutschland, aus. Der Anstieg der Händlerfinanzierung war bedingt durch eine bessere Verfügbarkeit von Fahrzeugen, neue Modelle wie dem BMW 7er sowie dem BMW i5² und ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen pro Fahrzeug. Dem Anstieg wirkte ein Rückgang der Kundenfinanzierung, vorwiegend in China, entgegen. Hintergrund für den Rückgang in China war der starke Wettbewerb mit lokalen Banken.

Der verwaltete Vertragsbestand mit Endkunden und Händlern ist gegenüber dem Konzernabschluss 2022 um 2,8% auf 3.600.359 Verträge gesunken.

Der Anstieg des Vorratsvermögens liegt im Wesentlichen am Bestandsaufbau von fertigen Erzeugnissen. Hintergrund ist die Bevorratung der Märkte zur Sicherstellung der Versorgung bedingt durch Modellwechsel.

Das Konzerneigenkapital erhöhte sich auf 92.923 Mio. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem Konzernjahresüberschuss in Höhe von 12.165 Mio. € (2022: 18.582 Mio. €)

Das Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG stieg auf 89.596 Mio. €. Hier ergab sich der Anstieg im Wesentlichen aus dem Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG in Höhe von 11.290 Mio. €. Die Dividendenausschüttung in Höhe von 5.430 Mio. € reduzierte das Konzerneigenkapital und gleichermaßen den Eigenkapitalanteil der Aktionäre der BMW AG. Des Weiteren wirkten sich die fortgeführten Aktienrückkaufprogramme mindernd auf das Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG aus.

Die Pensionsverpflichtungen lagen mit 427 Mio. € über denen des Vorjahres (2022: 339 Mio. €). Der Anstieg der Pensionsrückstellung resultierte insbesondere aus den gesunkenen Diskontierungzinssätzen.

Die sonstigen Rückstellungen sind im Vergleich zum Vorjahr währungsbereinigt deutlich gestiegen. Hintergrund sind höhere Rückstellungen im Zusammenhang mit Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie Produktgarantien.

Die Finanzverbindlichkeiten haben währungsbereinigt im Vergleich zum Vorjahr bedingt durch die gestiegene ABS-Finanzierung sowie höhere Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft zugenommen. Hintergrund war der erhöhte Finanzierungsbedarf aufgrund des gestiegenen Finanzdienstleistungsgeschäfts.

BMW Group Eigenkapitalquote*

in %	31.12.2023	31.12.2022	Veränderung in %-Punkten
Konzern	37,0	37,0	-
Segment Automobile	43,1	45,7	- 2,6
Segment Finanzdienstleistungen	11,0	11,9	- 0,9

* Verhältnis des jeweiligen Eigenkapitals zur entsprechenden Bilanzsumme.

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 2023 ist aufgrund des im Vorjahresvergleich geringeren Ergebnisses gesunken.

BMW Group Wertschöpfungsrechnung

	2023 in Mio. €	2023 in %	2022 in Mio. €	2022 in %	Veränderung in %
ENTSTEHUNGSRECHNUNG					
Umsatzerlöse	155.498	100,1	142.610	92,7	9,0
Finanzerträge	- 1.227	- 0,8	9.783	6,4	-
Sonstige Erträge	1.045	0,7	1.377	0,9	- 24,1
Unternehmensleistung	155.316	100,0	153.770	100,0	1,0
Materialaufwand*	82.527	53,1	80.181	52,1	2,9
Sonstige Aufwendungen	22.609	14,6	19.479	12,7	16,1
Vorleistungen	105.136	67,7	99.660	64,9	5,5
Brutto-Wertschöpfung	50.180	32,3	54.110	35,2	- 7,3
Abschreibungen auf das gesamte Anlagevermögen	14.565	9,4	14.456	9,4	0,8
Netto-Wertschöpfung	35.615	22,9	39.654	25,8	- 10,2
VERTEILUNGSRECHNUNG					
Mitarbeitende	14.721	41,3	13.932	35,1	5,7
Kreditgeber	3.665	10,3	2.274	5,7	61,2
Öffentliche Hand	5.064	14,2	4.866	12,3	4,1
Aktionäre	3.802	10,7	5.480	13,8	- 30,6
Konzern	7.488	21,0	12.461	31,4	- 39,9
Andere Gesellschafter	875	2,5	641	1,6	-
Netto-Wertschöpfung	35.615	100,0	39.654	100,0	- 10,2

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

GESCHÄFTSVERLAUF UND SEGMENTE



SEGMENT AUTOMOBILE

BMW Group schließt Berichtsjahr mit neuem Absatzhöchstwert ab

Die BMW Group blickt auf eine positive Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr 2023 zurück. Das attraktive und moderne Produktportfolio der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce fand hohen Zuspruch bei Kundinnen und Kunden weltweit. Mit einem breiten Angebot an Antriebsvarianten, von rein elektrischen Antrieben (BEV) über moderne Plug-in-Hybride (PHEV) bis hin zu hocheffizienten Verbrennungsmotoren deckt die BMW Group ein breites Feld an unterschiedlichen Kundenwünschen ab. Insbesondere der Hochlauf der Elektromobilität sorgte auch im Jahr 2023 für deutliche Wachstumsimpulse.

Insgesamt lieferte die BMW Group im Berichtsjahr 2.554.183 Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce an Kundinnen und Kunden aus und erzielte damit einen neuen Höchstwert. Die Auslieferungen¹ im Jahr 2023 lagen somit wie erwartet solide über dem Vorjahr (2022: 2.399.632² Automobile/+6,4%).

Die Marke BMW verzeichnete dabei mit 2.252.793 Automobilen einen neuen Bestwert (2022: 2.100.689² Automobile/+7,2%). MINI lag mit 295.358 ausgelieferten Fahrzeugen auf Vorjahresniveau (2022: 292.922 Fahrzeuge/+0,8%). Die Traditionsmarke Rolls-Royce übergab 6.032 Automobile der Luxusklasse in Kundenhand und markierte damit ein neues Allzeithoch (2022: 6.021 Automobile/+0,2%).

Hohe Dynamik bei Elektromobilität

Die konsequente Elektrifizierung des Produktangebots ist ein wichtiger Impulsgeber für das Absatzwachstum der BMW Group im Berichtsjahr. Das belegte die unverändert starke Dynamik bei den Auslieferungen vollelektrischer Fahrzeuge. Die Nachfrage nach den rein elektrisch angetriebenen Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce sorgte im Berichtsjahr 2023 für ein deutliches Absatzwachstum auf 375.716 Fahrzeuge (2022: 215.752³ Fahrzeuge/+74,1%). Insgesamt lieferte die BMW Group mit 565.875 Einheiten erstmals mehr als eine halbe Million elektrifizierte Fahrzeuge (BEV und PHEV) an Kundinnen und Kunden aus (2022: 433.792³ Fahrzeuge/+30,4%).

Der Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen erhöhte sich im Jahr 2023 auf 14,7% (2022: 9,0%/+63,3%). Der deutlich gestiegene Anteil wirkte sich dabei auch auf die Entwicklung der CO₂-Flottenemissionen positiv aus. [↗ CO₂-Emissionen](#)

Wesentlichen Einfluss auf die Absatzentwicklung hatten vor allem die Erfolgsmodelle BMW i4⁴ und BMW iX1⁴. Daneben erfreuten sich auch der BMW iX3⁴ sowie der BMW iX⁴ unverändert großer Beliebtheit. Mit der Oberklasselimousine BMW i7⁴ hielt zudem die Elektrifizierung Einzug in die oberen Modellreihen. Hinzu kam die neue Businesslimousine BMW i5⁴, die das Modellangebot an vollelektrischen Automobilen bereichert. Damit verfügt die BMW Group in jedem ihrer Kernsegmente über ein vollelektrisches Modell.

BMW Group – Auslieferungen elektrifizierter Modelle

in Einheiten	2023	2022	Veränderung in %
BEV	375.716	215.752	74,1
BMW	330.197	172.008	92,0
MINI	45.193	43.744	3,3
Rolls-Royce	326	-	-
PHEV	190.159	218.040	- 12,8
BMW	173.878	200.945	- 13,5
MINI	16.281	17.095	- 4,8
Gesamt³	565.875	433.792	30,4

¹ Definition des Begriffs Auslieferungen siehe [↗ Glossar](#). Auslieferungen von Fahrzeugen während eines Berichtszeitraumes stehen nicht in direktem Zusammenhang mit der Umsatzlegung der BMW Group im entsprechenden Berichtszeitraum.

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

³ Einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group.

⁴ [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#).

Solides Wachstum in Europa und Amerika, Asien mit neuem Höchstwert

Auch der Blick auf die internationalen Märkte bestätigt die erfolgreiche Absatzentwicklung im Berichtsjahr. Alle wesentlichen Regionen trugen zum Wachstum bei. In Europa lag der Automobilabsatz zum Ende Dezember bei 942.958 Einheiten (2022: 878.515 Einheiten/+7,3%). Ein solides Plus war dabei auch in Deutschland zu verzeichnen. Dort erreichten die Auslieferungen 272.589 Automobile (2022: 254.292 Automobile/+7,2%). Im UK stieg der Absatz auf 159.202 Fahrzeuge (2022: 157.329 Fahrzeuge/+1,2%). Frankreich zeigte ein deutliches Wachstum mit 86.606 Einheiten (2022: 75.805 Einheiten/+14,2%), ebenso Italien mit 78.763 ausgelieferten Fahrzeugen (2022: 67.025 Fahrzeuge/+17,5%).

In Amerika legte der Absatz mit 482.048 Automobilen zu und erreichte damit ein solides Plus (2022: 441.471 Automobile/+9,2%). Auch in den USA setzte sich die positive Entwicklung fort. Mit einem Plus von 9,3% lagen die Auslieferungen dort bei 397.325 Fahrzeugen (2022: 363.541 Fahrzeuge).

In Asien war nach den allgemeinen Corona-Einschränkungen im Vorjahr eine leichte Erholung der Absatzmärkte zu beobachten.

Die Auslieferungen erreichten hier im Berichtszeitraum 1.073.115 Automobile (2022: 1.030.987¹ Automobile/+4,1%). Ebenso entspannte sich die Absatzsituation in China: Mit einem leichten Wachstum um 4,1% lagen die Auslieferungen dort bei 826.257 Einheiten (2022: 793.520¹ Einheiten).

BMW belegt Spitzenposition im weltweiten Premiumsegment

Die Kernmarke BMW erzielte im Berichtsjahr 2023 mit 2.252.793 Automobilen einen neuen Höchstwert bei den Auslieferungen (2022: 2.100.689¹ Automobile/+7,2%). Damit bestätigt die Marke die Spitzenposition im weltweiten Premiumsegment. Wesentlicher Wachstumstreiber war hier vor allem der Absatz vollelektrischer Modelle, der sich im Berichtszeitraum mit 330.197 Einheiten nahezu verdoppelte (2022: 172.008² Einheiten/+92,0%). Unverändert großer Beliebtheit erfreuten sich die Modelle der X-Familie, vor allem der BMW X1. Fast jedes fünfte Fahrzeug (19%) des Erfolgsmodells wurde dabei in der vollelektrischen Variante BMW iX1³ verkauft.



BMW Group - Auslieferungen Automobile nach Regionen und Märkten

in Tsd. Einheiten	2023	2022	2021	2020	2019
Europa	943,0	878,5	949,1	913,6	1.081,6
davon Deutschland	272,6	254,3	266,8	285,0	330,5
davon UK	159,2	157,3	164,3	163,2	233,8
Amerika	482,0	441,5	451,7	379,7	472,9
davon USA	397,3	363,5	368,0	307,9	375,7
Asien ¹	1.073,1	1.031,0	1.067,9	986,5	930,8
davon China ¹	826,3	793,5	847,9	778,4	724,7
Sonstige Märkte	56,1	48,6	52,8	45,4	52,2
Gesamt¹	2.554,2	2.399,6	2.521,5	2.325,2	2.537,5

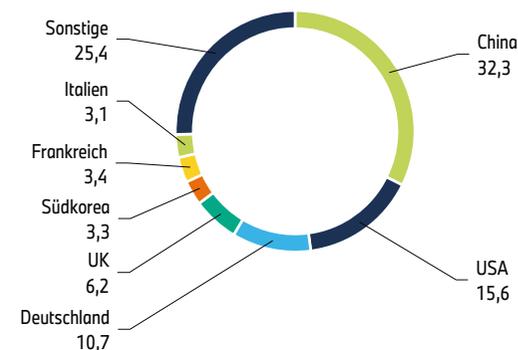
¹ Auslieferungen einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd. für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (1. Januar bis 10. Februar 2022: 96.133 Automobile, 2021: 651.236 Automobile, 2020: 602.247 Automobile, 2019: 538.612 Automobile).

² Einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group.

³ Verbrauchers- und CO₂-Angaben.

BMW Group – Größte Automobilmärkte 2023

in % vom Absatz



Produktneuheiten der Marke BMW

Im Berichtsjahr 2023 standen die Produktneuheiten ganz im Zeichen der Businessklasse. Den Start machten im Frühjahr die Markteinführungen der neuen BMW X5 und BMW X6 Erfolgsmodele. Im Herbst des Jahres folgte die neue BMW 5er Limousine. Mit dem ersten vollelektrischen BMW i5¹, den beiden PHEV-Modellen BMW 530e¹ und BMW 550e xDrive¹ sowie den klassischen Antrieben standen bei Marktstart alle Antriebsvarianten zur Verfügung. Die weltweit bei Kundinnen und Kunden beliebte Businesslimousine erzielte bereits kurz nach ihrer Vorstellung eine ausgesprochen positive Resonanz in der internationalen Fachpresse und ist ab Anfang 2024 auch auf dem chinesischen Markt verfügbar. Im Oktober 2023 feierte zudem der BMW X2 mit seiner erstmals vollelektrischen Variante BMW iX2¹ Weltpremiere. Die Markteinführung startet ab dem Frühjahr 2024.

BMW M erreicht neue Bestmarke

Auch BMW M befindet sich auf Wachstumskurs. Mit einem deutlichen Plus von 14,2% auf insgesamt 202.431 Fahrzeuge stieg der Absatz von Automobilen der Hochleistungsklasse erstmals auf über 200.000 Einheiten (2022: 177.258 Fahrzeuge). Die positive Absatzentwicklung ist auch ein Ergebnis der Elektrifizierung des Modellangebots von BMW M: Volumenstärkstes Modell war erneut das Sportcoupé BMW i4 M50¹.

Auch bei den Markteinführungen im Jahr 2023 stand die Elektrifizierung des Antriebs im Vordergrund. Gleich zu Anfang des Jahres kam der BMW XM¹ als erster PHEV der High-Performance-Klasse von BMW M weltweit auf den Markt. Die Modelle BMW i7 M70 xDrive¹ und BMW i5 M60 xDrive¹ erweiterten das Portfolio an vollelektrischen Performance-Fahrzeugen von BMW M.

Das Modelljahr 2024 wird vielversprechend. Nach dem Erfolgsmodell BMW M3 CS¹ steht mit dem BMW M4 CS ein weiteres Sondermodell der Hochleistungsklasse in den Startlöchern. Weitere Modellüberarbeitungen des BMW M3, BMW M4 und BMW M2 sind bereits angekündigt und folgen im Laufe des Jahres. Neben der Neuauflage des BMW M5 ergänzt der neue BMW i5 M60 xDrive Touring¹ die Produktpalette von BMW M in der Oberklasse.



Auslieferungen BMW Automobile nach Modellreihen²

in Einheiten	2023	2022	Veränderung in %	Anteil an BMW Auslieferungen 2023 in %
BMW 1er/2er	225.827	205.971	9,6	10,0
BMW 3er/4er	558.462	478.932	16,6	24,8
BMW 5er/6er	273.877	315.590	- 13,2	12,2
BMW 7er/8er	59.763	48.708	22,7	2,7
BMW Z4	10.957	12.029	- 8,9	0,5
BMW X1/X2	318.051	242.189	31,3	14,1
BMW X3/X4	405.562	400.898	1,2	18,0
BMW X5/X6	280.684	277.057	1,3	12,5
BMW X7	61.117	57.905	5,5	2,7
BMW iX	50.989	39.130	30,3	2,3
BMW XM	6.749	-	-	0,3
BMW i3/i8	755	22.280	- 96,6	-
BMW gesamt	2.252.793	2.100.689	7,2	100,0
davon BEV	330.197	172.008	92,0	14,7
davon PHEV	173.878	200.945	- 13,5	7,7

¹ ≥ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

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

MINI setzt Fahrspaß unter Strom

Die Marke MINI lieferte im Jahr 2023 insgesamt 295.358 Automobile an Kundinnen und Kunden aus (2022: 292.922 Automobile/+0,8%). Damit lagen die Auslieferungen auf dem Niveau des Vorjahres. Die Elektrifizierung zeigte auch im Premiumkompaktsegment spürbare Auswirkungen: Erneut war der MINI Cooper SE* das meistverkaufte Modell der Marke. Im Berichtsjahr kam zudem das MINI Cooper SE Cabrio* auf den Markt und sorgte für elektrifizierten Fahrspaß mit Freiluftcharakter. Die auf 999 Fahrzeuge limitierte Auflage war innerhalb kürzester Zeit ausverkauft. Insgesamt hatten die elektrifizierten MINI Modelle (BEV- und PHEV-Modelle) einen Anteil von 20,8% an den Auslieferungen der Marke (2022: 20,8%/+0,0%).

Auslieferungen MINI Automobile nach Modellen

in Einheiten	2023	2022	Veränderung in %	Anteil an Mini Auslieferungen 2023 in %
MINI Hatch (3- und 5-Türer)	155.607	163.929	- 5,1	52,7
MINI Cabrio	32.141	24.423	31,6	10,9
MINI Clubman	24.207	27.870	- 13,1	8,2
MINI Countryman	83.403	76.700	8,7	28,2
MINI gesamt	295.358	292.922	0,8	100,0

Die rein elektrisch angetriebenen Automobile kamen dabei auf 15,3% (2022: 14,9%/+2,7%). Im Laufe des Jahres 2024 startet die neue MINI Familie. Neben dem völlig neuen MINI Cooper E* ist auch erstmals eine vollelektrische Version des MINI Countryman* verfügbar. Der neue MINI Aceman als erstes Cross-over-Modell der Marke wird als rein elektrisch angetriebenes Modell im Frühjahr 2024 seine Premiere feiern.

Rolls-Royce erzielt erneut Bestwert

Für Rolls-Royce war das Jahr 2023 äußerst erfolgreich. Die Luxusmarke übergab im Berichtsjahr insgesamt 6.032 Automobile in Kundenhand (2022: 6.021 Automobile/+0,2%).

Damit erzielte Rolls-Royce einen neuen Höchstwert bei den Auslieferungen von Automobilen der absoluten Luxusklasse. Das begehrteste Modell war erneut der Luxus-Offroader Rolls-Royce Cullinan*. Weltweit erfolgreich war auch das Bespoke-Angebot, das eine Maßanfertigung von Rolls-Royce Modellen nach individuellen Kundenwünschen ermöglicht. Eine Premiere gab es gegen Ende des Jahres 2023: Der erste vollelektrische Rolls-Royce Spectre* feierte seine Markteinführung. Das luxuriöse Supercoupé markiert einen Meilenstein in der Geschichte der Traditionsmarke und verzeichnet bereits Bestellungen bis ins Jahr 2025.

Auslieferungen Rolls-Royce Automobile nach Modellen

in Einheiten	2023	2022	Veränderung in %
Phantom	505	418	20,8
Ghost	1.510	2.015	- 25,1
Wraith/Dawn	168	328	- 48,8
Cullinan	3.523	3.260	8,1
Spectre	326	-	-
Rolls-Royce gesamt	6.032	6.021	0,2



* ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

Ertragslage Segment Automobile entspricht Erwartungen

Wie auch in der Konzernbetrachtung ist im Segment Automobile im Vorjahresvergleich zu beachten, dass BMW Brilliance seit dem 11. Februar 2022 vollkonsolidiert ist und damit im Gegensatz zu 2023 im Jahr 2022 nur anteilig berücksichtigt ist.

Im Segment Automobile lagen die Umsatzerlöse mit 132.277 Mio. € (2022: 123.602 Mio. €/+7,0%, währungsbereinigt: +11,3%) solide über denen des Vorjahres. Im Berichtsjahr erhöhte der gestiegene PKW-Absatz die Umsatzerlöse. Der Fahrzeugabsatz fiel im Vorjahr aufgrund der Produktionskürzungen im Zusammenhang mit der eingeschränkten Verfügbarkeit von Halbleitern und Kabelbäumen sowie den pandemiebedingten Lockdowns in China geringer aus. Zudem wirkten ein gesteigener Absatz umsatzstarker Modelle wie des BMW 7er und des BMW X5 sowie ein höheres Geschäft mit Ersatzteilen und Zubehör umsatzsteigernd. Daneben erhöhte auch die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance die Erlöse. Negative Währungsumrechnungseffekte, im Wesentlichen aus dem chinesischen Renminbi und dem US-Dollar, belasteten die Umsatzerlöse.

Die Umsatzkosten des Segments betragen 109.920 Mio. € und lagen somit moderat über denen des Vorjahres (2022: 104.324 Mio. €/+5,4%). Analog zu den Umsatzerlösen wirkten auch hier der gestiegene Fahrzeugabsatz sowie die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance. Die Umsatzkosten des Segments wurden zudem durch gestiegene Aufwendungen für Gewährleistungen belastet. Ein höherer Anteil an elektrifizierten, insbesondere vollelektrischen Fahrzeugen wirkte ebenfalls kostenerhöhend.

Im Vorjahr belasteten die Effekte im Zusammenhang mit der Vollkonsolidierung 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. Die Abschreibungen aus der Kaufpreisallokation betragen im Jahr 2023 rund 1,4 Mrd. €.

Die Erhöhung der Forschungs- und Entwicklungsleistungen stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit der baureihenüber-

greifenden Digitalisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte sowie der Entwicklung automatisierter Fahrfunktionen. Des Weiteren resultieren sie aus der Entwicklung neuer Modelle, wie der BMW 5er Reihe und von Modellen der NEUEN KLASSE.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten stiegen im Berichtszeitraum auf 9.195 Mio. € (2022: 8.801 Mio. €/+4,5%). Wesentlicher Hintergrund für den Anstieg sind höhere Kosten für IT-Projekte.

Der Saldo der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen verringerte sich im Vorjahresvergleich. Unter anderem waren im Vorjahr in den sonstigen betrieblichen Erträgen höhere Auflösungen von Rückstellungen enthalten.

In Summe liegt das Ergebnis vor Finanzergebnis im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 12.981 Mio. € deutlich über dem Wert des Vorjahreszeitraums (2022: 10.635 Mio. €/+22,1%). Im Vorjahresvergleich wirkten 2022 insbesondere die Belastungen im Zusammenhang mit der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance.

Die EBIT-Marge des Segments lag im Berichtsjahr bei 9,8% (2022: 8,6 %/+1,2% Prozentpunkte). Wie in der Quartalsmitteilung zum 30. September 2023 prognostiziert, lag die EBIT-Marge im Korridor von 9,0 bis 10,5%.

BMW Group Margen Segmente

in %	2023	2022	Veränderung in %-Punkten
AUTOMOBILE			
Bruttomarge ¹	16,9	15,6	1,3
EBIT-Marge ²	9,8	8,6	1,2
MOTORRÄDER			
Bruttomarge ¹	17,4	17,3	0,1
EBIT-Marge ²	8,1	8,1	-

Das Finanzergebnis des Segments Automobile lag mit – 339 Mio. € deutlich unter dem des Vorjahres (2022: 8.283 Mio. €). Hauptgrund für den Rückgang im Berichtsjahr waren die positiven Effekte aus der Neubewertung der bisher gehaltenen Eigenkapitalanteile an BMW Brilliance in Höhe von 7,7 Mrd. € im übrigen Finanzergebnis im Jahr 2022.

Im Berichtsjahr wirkten im Zinsergebnis im Wesentlichen höhere Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen, gegenläufig wirkten Zinserträge aus Bankguthaben kompensierend. Im Vorjahr waren in den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen Zinserträge aus der Aufzinsung von Rückstellungen enthalten.

In Summe liegt das Ergebnis vor Steuern im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 12.642 Mio. € deutlich unter dem Wert des Vorjahreszeitraums (2022: 18.918 Mio. €). Treiber für diese Entwicklung ist im Wesentlichen der Ertrag aus der Neubewertung der bisher gehaltenen Eigenkapitalanteile an BMW Brilliance in Höhe von 7,7 Mrd. € im übrigen Finanzergebnis in 2022.

Der Return on Capital Employed im Automobilgeschäft lag 2023 mit 20,2% im prognostizierten Korridor von 18 bis 22% (2022: 18,1%/+2,1 Prozentpunkte). Der Anstieg lag im Wesentlichen am höheren Ergebnis vor Finanzergebnis im Vorjahresvergleich.

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 Absatzbestwert im Jubiläumsjahr

BMW Motorrad feierte 2023 das 100-jährige Bestehen und erzielte im Jubiläumsjahr mit insgesamt 209.066 Motorrädern und Scootern zugleich einen neuen Bestwert bei den Auslieferungen* (2022: 202.895 Einheiten). Dies entspricht einem leichten Anstieg um 3,0% und bestätigt so die Erwartungen für das Geschäftsjahr.

Absatzplus in allen wesentlichen Regionen

Zum erfolgreichen Absatzergebnis des Jahres 2023 trugen weltweit alle großen Regionen bei. In Europa erreichten die Auslieferungen mit 116.011 Einheiten ein leichtes Plus (2022: 110.788 Einheiten/+4,7%). Deutschland lag dabei mit 24.176 Einheiten auf Vorjahresniveau (2022: 24.129 Einheiten/+0,2%). Frankreich erzielte mit 21.668 Motorrädern ein leichtes Plus (2022: 21.223 Motorräder/+2,1%). Auch in Italien zeigte sich ein leichtes Wachstum mit 16.179 Einheiten (2022: 15.668 Einheiten/+3,3%). Spanien schloss das Berichtsjahr mit 12.716 Einheiten ab (2022: 12.506 Einheiten/+1,7%).

In Amerika erreichten die Auslieferungen mit 46.184 Einheiten das Vorjahresniveau (2022: 45.775 Einheiten/+0,9%). Ein solides Wachstum war mit 14.106 Einheiten in Brasilien zu beobachten (2022:13.051 Einheiten/+8,1%).



Die USA lagen mit 17.017 ausgelieferten Motorrädern nur leicht unter dem hohen Vorjahr (2022:17.690 Motorräder/-3,8%). Der Absatz in China erreichte mit 15.832 Einheiten ein leichtes Plus (2022: 15.404 Einheiten/+2,8%).

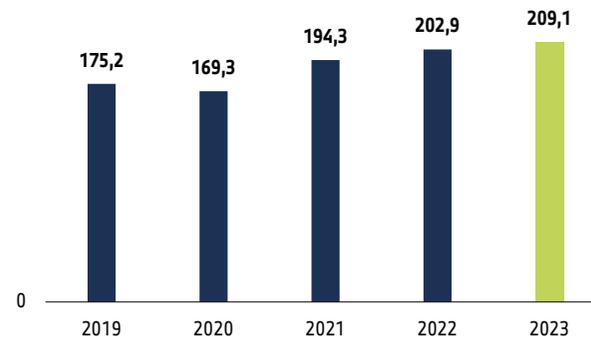
Markteinführungen im Berichtsjahr

Im Jahr 2023 feierte BMW Motorrad sein 100-jähriges Bestehen und nahm dies zum Anlass, das Produktportfolio im Premiumbereich nicht nur zu erneuern, sondern gleichzeitig zu erweitern. Als Highlight und Auftakt zur Erneuerung der legendären GS Boxer-Familie wurde die BMW R 1300 GS eingeführt und ist für Kundinnen und Kunden seit November 2023 erhältlich.

In der ersten Jahreshälfte kamen mit der R 1250 RS, der S 1000 RR sowie deren leistungsstarker M Variante – der M 1000 RR – drei Modellüberarbeitungen im Segment Sport und Super Sport in den Markt. Bei den Roadstern wurde die R 1250 R überarbeitet. Als komplett neues Modell kam mit der M 1000 R der erste M Roadster auf die Straße. Aus dem Heritage-Segment flankierten mit der BMW R 18 100 Years sowie der BMW R nineT 100 Years zwei exklusive Editionsmodelle die Jubiläumsfeierlichkeiten. Als weiteren Höhepunkt des Jahres eröffnete BMW Motorrad in Berlin die BMW Motorrad Welt als „Home of the Brand“. Fans und Interessierten bietet sich hier eine eigene Erlebniswelt rund um die Marke BMW Motorrad.

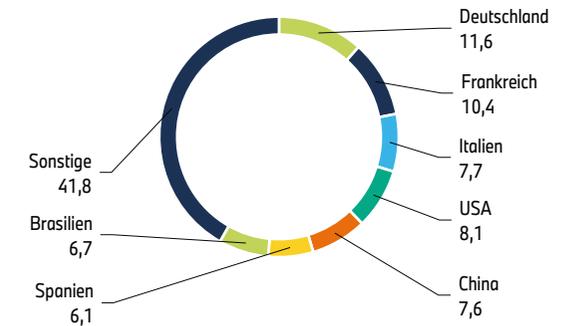
Auslieferungen von BMW Motorrädern

in Tsd. Einheiten



BMW Group – Größte Motorradmärkte 2023

in % vom Absatz



Neuvorstellungen bei BMW Motorrad

Das Berichtsjahr 2023 war für BMW Motorrad von den Feierlichkeiten zum Jubiläumsjahr geprägt. Es wurden gleich vier neue Modelle und vier Modellüberarbeitungen für die Markteinführungen im Jahr 2024 vorgestellt. Im Rahmen der BMW Motorrad Days im Juli 2023 präsentierte BMW Motorrad den neuen BMW CE 02. Rund ein Jahr nach der Einführung des BMW CE 04 kündigte BMW Motorrad damit ein weiteres E-Fahrzeug für urbane Ballungsräume an und setzt seine Elektromobilitätsstrategie konsequent fort. Mit dem BMW CE 02 eParkourer öffnet sich ein neues Fahrzeugsegment der Urban Mobility.

Als Modellüberarbeitungen verjüngten die F 800 GS, die F 900 GS und GS Adventure die BMW Motorrad 2-Zylinder-Familie im Segment Adventure.

Zeitgleich zur vorgestellten Modellüberarbeitung der S 1000 XR im Oktober wurde die M Variante – die M 1000 XR – als neues Modell angekündigt und wird im Segment Sport für neue Impulse sorgen. Mit den Weltpremierer der neuen Boxermodelle R 12 nineT und R 12 wurde die R nineT Familie zum Jahresabschluss erneuert.

* Definition des Begriffs Auslieferungen siehe [Z. Glossar](#). Auslieferungen von Fahrzeugen während eines Berichtszeitraumes stehen nicht in direktem Zusammenhang mit der Umsatzlegung der BMW Group im entsprechenden Berichtszeitraum.

Ertragslage Segment Motorräder erfüllt Prognoseziel

Die EBIT-Marge des Segments Motorräder lag im Berichtszeitraum bei 8,1% (2022: 8,1%) und damit innerhalb des prognostizierten Korridors von 8 bis 10%.

Das Ergebnis vor Steuern lag im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 258 Mio. € leicht unter dem Vorjahr (2022: 269 Mio. €/- 4,1%). Das Absatzplus und positive Preiseffekte wurden von negativen Produkt-Mix-Effekten und höheren Materialkosten kompensiert. Im Finanzergebnis wirkte das Zinsergebnis in Höhe von -1 Mio. € im Vorjahresvergleich belastend (2022: +12 Mio. €). In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen waren im Vorjahr Erträge aus der Veränderung der Zinssätze im Rahmen der Aufzinsung von Rückstellungen enthalten. 2023 hingegen führten sinkende Zinsen zu negativen Effekten.

Der Return on Capital Employed im Segment Motorräder lag im Berichtsjahr bei 22,1% und damit innerhalb des erwarteten Korridors von 21 bis 26% (2022: 24,9%/-2,8 Prozentpunkte). Die Veränderung zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus dem Anstieg des Net Working Capital, unter anderem bedingt durch die Modellüberarbeitung 2023 sowie einen durchschnittlichen Anstieg des Vorratsvermögens.

SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Ergebnis im Finanzdienstleistungsgeschäft unter Vorjahr

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Finanzdienstleistungen lag zum Ende des Berichtsjahres bei 2.962 Mio. € (2022: 3.205 Mio. €/-7,6%) und somit moderat unter dem Vorjahr. Wesentliche Gründe für den Ergebnismindernd waren höhere Refinanzierungskosten aufgrund steigender Zinsen sowie ein rückläufiger Vertragsbestand. Die Vermarktungserlöse bei Leasingrückläufern lagen weiterhin auf einem hohen Niveau, waren jedoch gegenüber dem Vorjahr rückläufig. Dies wirkte sich im Vorjahresvergleich ebenfalls ergebnismindernd aus. Geringere Aufwendungen für die Kreditrisikovorsorge hatten dagegen einen positiven Effekt auf die Ergebnissituation. Im Vorjahr war die Bildung der Kreditrisikovorsorge noch stark von geopolitischen Unsicherheiten sowie schwächeren makroökonomischen Aussichten geprägt.

Die Kreditverlustquote auf das gesamte Kreditportfolio war im Berichtsjahr mit 0,18% weiter auf einem niedrigen Niveau (2022: 0,13%). Das bilanzielle Geschäftsvolumen lag mit 137.910 Mio. € leicht über dem Vorjahr (2022: 135.689 Mio. €/+1,6%).

Stabile Ertragslage im Segment Finanzdienstleistungen

Die Eigenkapitalrendite des Segments Finanzdienstleistungen bewegte sich im Geschäftsjahr 2023 mit 17,2% auf dem Niveau des Vorjahres (2022: 17,9% /-0,7 Prozentpunkte). Der Return on Equity im Jahr 2023 lag damit im Rahmen der angepassten Prognose von 16 bis 19%.

Neugeschäft mit Endkunden auf Vorjahresniveau

Das Finanzierungs- und Leasinggeschäft mit Endkunden lag im Berichtszeitraum mit insgesamt 1.542.514 abgeschlossenen Neuverträgen auf dem Niveau des Vorjahres (2022: 1.545.490 Verträge/-0,2%).

Von den im Jahr 2023 abgeschlossenen Neuverträgen entfielen 325.320 Verträge (2022: 321.535 Verträge/+1,2%) auf die Finanzierung und das Leasing von Gebrauchtfahrzeugen der BMW Group.

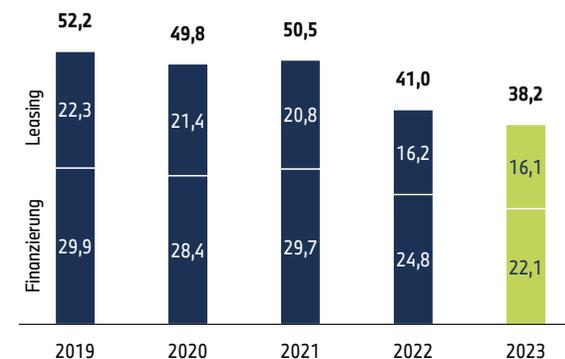
Das Leasingneugeschäft legte im Berichtsjahr 2023 um 8,5% zu. Das Finanzierungsgeschäft entwickelte sich dagegen rückläufig (-4,1%). Der Leasinganteil am gesamten Neugeschäft lag im Berichtsjahr bei 33,6%. Das Finanzierungsgeschäft hatte einen Anteil von 66,4%.

Das Neugeschäftsvolumen aller Finanzierungs- und Leasingverträge mit Endkunden verzeichnete mit 57.333 Mio. € gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg um 3,4% (2022: 55.449 Mio. €). Dies ist vor allem auf ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen je Fahrzeug aufgrund eines verbesserten Produkt-Mixes im Automobilgeschäft zurückzuführen.

Der Anteil an BMW Group Neuwagen, die durch das Segment Finanzdienstleistungen verleast oder finanziert wurden, lag im Jahr 2023 bei 38,2%* (2022: 41,0%/-2,8 Prozentpunkte).

BMW Group Neuwagen, durch Segment Finanzdienstleistungen finanziert oder verleast*

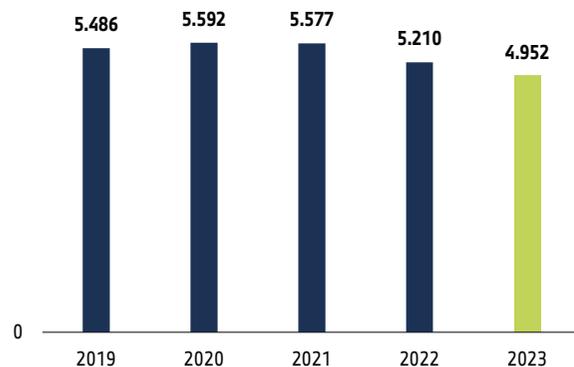
in %



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

Vertragsbestand mit Endkunden im Segment Finanzdienstleistungen 2023

in Tsd. Einheiten



Zum 31. Dezember 2023 lag der Vertragsbestand an Finanzierungs- und Leasingverträgen mit Endkunden bei insgesamt 4.952.318 Verträgen (31. Dezember 2022: 5.210.246 Verträge/−5,0%). Dabei war in allen Regionen ein rückläufiger Trend zu beobachten (EU-Bank¹ −6,0%; Europa −2,8%; Amerika −2,8%; Asien/Pazifik/Mittlerer Osten/Afrika −1,2%; China −15,5%).

Flottengeschäft auf Vorjahresniveau

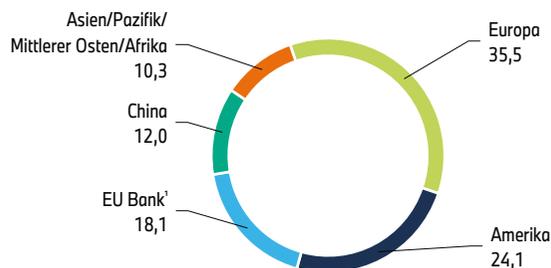
Unter der Markenbezeichnung Alphabet bietet das Segment Finanzdienstleistungen im Flottenmanagement hauptsächlich gewerblichen Kunden Finanzierungs- und Leasingverträge sowie darauf abgestimmte Serviceleistungen an. Zum Ende des Berichtszeitraums entfielen vom Gesamtbestand der Finanzierungs- und Leasingverträge mit Endkunden auf diesen Geschäftsbereich 720.094 Verträge (2022: 714.630 Verträge²/+0,8%).

Händlerfinanzierung über dem Vorjahr

Das Geschäftsvolumen in der Händlerfinanzierung lag zum 31. Dezember 2023 mit 18.941 Mio. € deutlich über dem Vorjahr (2022: 15.209 Mio. €/+24,5%). Dies ist im Wesentlichen auf eine verbesserte Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Modellwechsel und ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen pro Fahrzeug zurückzuführen.

Vertragsbestand mit Endkunden im Segment Finanzdienstleistungen 2023

in % nach Regionen



SEGMENT SONSTIGE GESELLSCHAFTEN UND KONSOLIDIERUNGEN

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Sonstige Gesellschaften lag im Geschäftsjahr bei −100 Mio. € (2022: 995 Mio. €) Wesentlicher Einflussfaktor sind die im übrigen Finanzergebnis wirkenden negativen Bewertungseffekte bei Zinssicherungsgeschäften aufgrund sinkender Zinsen in den USA, im UK und im Euroraum im Berichtsjahr. Im Vorjahr führten stark steigende Zinsen zu einer positiven Marktentwicklung der Zinssicherungsgeschäften in den Sonstigen Gesellschaften.

Die Konsolidierungen erhöhten sich im Ergebnis vor Steuern auf 1.334 Mio. € (2022: 122 Mio. €). Im Vorjahresvergleich wirkten geringere Eliminierungen im Zusammenhang mit Leasing- und Finanzierungsgeschäften in den Konsolidierungen positiv.

¹ Die EU-Bank umfasst die BMW Bank GmbH mit ihren Filialen in Italien, Spanien und Portugal.

² Vorjahreswert angepasst aufgrund Markenwechsel bei Verträgen mit Fremdmarkenfahrzeugen.

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. 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 erhöhte sich im Geschäftsjahr 2023 um 235.621 auf 2.620.920 Einheiten. Im Automobilabsatz enthalten waren 692.267 Einheiten aus der Serienteileversorgung an BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, die mit 50.473 Einheiten über Vorjahresniveau lagen.

Zum 31. Dezember 2023 beschäftigte die BMW AG 85.168 Mitarbeiter, zusätzlich dazu waren 5.733 Auszubildende, Praktikanten und Diplomanden beschäftigt (31. Dezember 2022 81.683 Mitarbeiter, zusätzlich 5.500 Auszubildende, Praktikanten und Diplomanden).

Das Jahr 2023 zeichnete sich durch ein volatiles Geschäftsumfeld aus, das von zunehmenden (geo-)politischen Spannungen geprägt war. In vielen Märkten hatten zudem höhere Teuerungs-raten, begleitet von einem gestiegenen Zinsniveau, das Konsumklima belastet. Ungeachtet dieser Faktoren 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 2023. Die Geschäftsentwicklung hat die Erwartungen der Unternehmensleitung erfüllt. Diese Einschätzung berücksichtigt auch Erkenntnisse nach dem Ende des Berichtszeitraums.

Ertragslage

BMW AG Gewinn-und-Verlust-Rechnung

in Mio. €	2023	2022
Umsatzerlöse	107.874	98.807
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	- 90.865	- 81.653
Bruttoergebnis vom Umsatz	17.009	17.154
Vertriebskosten	- 4.123	- 4.058
Allgemeine Verwaltungskosten	- 3.824	- 3.624
Forschungs- und Entwicklungskosten	- 6.924	- 6.782
Sonstige betriebliche Erträge	1.872	2.529
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 2.067	- 2.889
Beteiligungsergebnis	3.592	8.520
Finanzergebnis	- 84	- 2.926
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 1.067	- 1.594
Ergebnis nach Steuern	4.384	6.330
Sonstige Steuern	- 18	- 19
Jahresüberschuss	4.366	6.311
Einstellung in die Gewinnrücklagen	- 564	- 830
Ertrag aus der Kapitalherabsetzung	24	-
Einstellung in die Kapitalrücklage nach § 237 Abs. 5 AktG	- 24	-
Bilanzgewinn	3.802	5.481

Die Umsatzerlöse erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 9.067 Mio. €. Preis- und Produkt-Mix-Effekte sowie ein gestiegenes Absatzvolumen wirkten positiv auf die Umsatzentwicklung. Zudem erhöhten Wechselkurseffekte die Umsatzerlöse. Geografisch entfiel der Anstieg der Umsatzerlöse größtenteils auf die Regionen Europa und Asien. Auf den Umsatz von 107.874 Mio. € (2022: 98.807 Mio. €) entfiel ein konzerninterner Anteil von 83.231 Mio. € (2022: 77.843 Mio. €); dies entspricht einer Quote von 77,2% (2022: 78,8%).

Der Anstieg der Herstellungskosten um 9.212 Mio. € auf 90.865 Mio. € resultierte weitgehend aus den gestiegenen Kosten für Material und Logistik.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz reduzierte sich um 145 Mio. € auf 17.009 Mio. €.

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

Die Forschungs- und Entwicklungskosten entfielen hauptsächlich auf neue Fahrzeugmodelle - unter anderem die vollelektrischen Modelle BMW i5* und Rolls-Royce Spectre* sowie die elektrifizierten Modelle BMW 5er, X3 und X5 -, Aufwendungen für die Entwicklung von digitalen Produkten, automatisiertem Fahren und der NEUEN KLASSE. Korrespondierend zu den Anläufen von Fahrzeugen und den Aufwendungen für Baukästen in Zusammenhang mit der Transformation zur Elektromobilität stiegen die Forschungs- und Entwicklungskosten um 2,1% im Vergleich zum Vorjahr.

Die sonstigen betrieblichen Erträge reduzierten sich auf 1.872 Mio. € (2022: 2.529 Mio. €). Die Veränderung war im Wesentlichen auf niedrigere Auflösungen von sonstigen Rückstellungen sowie auf gesunkene Erträge aus Finanzgeschäften zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen reduzierten sich auf 2.067 Mio. € (2022: 2.889 Mio. €) und beinhalten wie im Vorjahr im Wesentlichen Aufwendungen aus Finanzgeschäften sowie Zuführungen zu sonstigen Rückstellungen.

Die im Beteiligungsergebnis enthaltenen Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit Konzerngesellschaften sanken deutlich. Dies war im Wesentlichen auf den Rückgang des Gewinns der BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München, zurückzuführen, die unter anderem niedrigere Ausschüttungen erhielt.

Das Finanzergebnis verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 2.842 Mio. €. Im Vorjahr waren im Wesentlichen höhere Aufwendungen aus der Marktbewertung des Deckungsvermögens enthalten, das mit den Pensionsverpflichtungen verrechnet wurde.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag resultierten überwiegend aus der laufenden Steuerberechnung für das Geschäftsjahr.

* ⚡ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

Nach Abzug von Steuern ergab sich ein Jahresüberschuss in Höhe von 4.366 Mio. € gegenüber 6.311 Mio. € im Vorjahr.

Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Hauptversammlung über die Gewinnverwendung ergibt sich ein zur Ausschüttung verfügbarer Bilanzgewinn in Höhe von 3.802 Mio. € (2022: 5.481 Mio. €). Dieser entspricht einer auf den Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG am Konzernjahresüberschuss der BMW

Group nach IFRS bezogenen Ausschüttungsquote in Höhe von 33,7%. Die Ausschüttungsquote liegt damit wie 2022 (30,6%) im prognostizierten Korridor von 30 bis 40%.

Die Ausschüttungsquote berücksichtigt die Anzahl der dividendenberechtigten Aktien am 31. Dezember 2023 und kann sich aufgrund des laufenden Aktienrückkaufprogramms bis zur Hauptversammlung verändern.

Finanz- und Vermögenslage

BMW AG Bilanz zum 31. Dezember

in Mio. €	2023	2022	in Mio. €	2023	2022
AKTIVA			PASSIVA		
Immaterielle Vermögensgegenstände	1.823	1.444	Gezeichnetes Kapital	639	663
Sachanlagen	15.560	14.004	Nennbetrag eigener Anteile	- 5	- 17
Finanzanlagen	12.077	12.093	Kapitalrücklage	2.450	2.426
Anlagevermögen	29.460	27.541	Gewinnrücklagen	11.046	11.665
Vorräte	8.505	7.523	Bilanzgewinn	3.802	5.481
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.349	1.161	Eigenkapital	17.932	20.218
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	16.398	24.510	Namens-Gewinn-Scheine	24	25
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3.120	2.281	Rückstellungen für Pensionen	2.231	2.871
Wertpapiere	2.705	2.904	Übrige Rückstellungen	11.537	11.686
Flüssige Mittel	6.145	6.207	Rückstellungen	13.768	14.557
Umlaufvermögen	38.222	44.586	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	35	1
Rechnungsabgrenzungsposten	142	116	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.552	6.786
			Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	22.648	25.703
			Übrige Verbindlichkeiten	1.364	902
			Verbindlichkeiten	31.599	33.392
			Rechnungsabgrenzungsposten	4.501	4.051
Bilanzsumme	67.824	72.243	Bilanzsumme	67.824	72.243

Im Geschäftsjahr wurden 4.571 Mio. € (2022: 4.498 Mio. €) in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen investiert. Die Abschreibungen beliefen sich auf 2.607 Mio. € (2022: 2.452 Mio. €).

Das Finanzanlagevermögen blieb auf Vorjahresniveau und beläuft sich auf 12.077 Mio. € (2022: 12.093 Mio. €). Die Vorräte erhöhten sich auf 8.505 Mio. € (2022: 7.523 Mio. €), vornehmlich durch einen Bestandsaufbau bei den fertigen Erzeugnissen und Waren.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen sanken auf 16.398 Mio. € (2022: 24.510 Mio. €). Insbesondere reduzierten sich die Finanzforderungen gegenüber der BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München.

Der Anstieg der übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände auf 3.120 Mio. € (2022: 2.281 Mio. €) war insbesondere auf eine Erhöhung der sonstigen Vermögensgegenstände zurückzuführen.

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.

Durch Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit reduzierten sich die flüssigen Mittel leicht um 62 Mio. € auf 6.145 Mio. €. Gegenläufig wirkten die Überschüsse aus der betrieblichen Tätigkeit.

Das Eigenkapital reduzierte sich um 2.286 Mio. € auf 17.932 Mio. € im Wesentlichen infolge eines niedrigeren Bilanzgewinns sowie gesunkener Gewinnrücklagen aufgrund der Aktienrückkaufprogramme. Die Eigenkapitalquote verzeichnete eine Veränderung von 28,0 auf 26,4%.

Für die Sicherung von Pensionsverpflichtungen wurden liquide Mittel zur Investition in Fondsvermögen in Höhe von 430 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.

Die Rückstellungen für Pensionen nach Saldierung der Pensionsverpflichtungen mit dem Deckungsvermögen sanken von 2.871 Mio. € auf 2.231 Mio. €.

Die übrigen Rückstellungen reduzierten sich von 11.686 Mio. € auf 11.537 Mio. € im Wesentlichen bedingt durch einen Rückgang der Steuerrückstellungen und der Rückstellungen für Haftungsrisiken. Gegenläufig wirkte die Zuführung zu den Rückstellungen aus Gewährleistungs-, Kulanzverpflichtungen und Produktgarantien.

Der Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen auf 22.648 Mio. € (2022: 25.703 Mio. €) war überwiegend auf den Rückgang der Finanzverbindlichkeiten zurückzuführen.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten erhöhte sich um 450 Mio. € auf 4.501 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 2024 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% (2023: 33,7%).

Die Erwartungen für die BMW AG hinsichtlich ihrer nichtfinanziellen Leistungsindikatoren entsprechen im Wesentlichen - aufgrund ihrer Bedeutung im Konzern und ihrer Verflechtungen mit den Konzerngesellschaften - den Prognosen der BMW Group, die ausführlich im Kapitel [Prognose](#) 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. Durch die EU-Taxonomie sollen Investitionen in Tätigkeiten gelenkt werden, die notwendig sind, um Klimaneutralität zu erreichen.

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 Wirtschaftstätigkeit 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 („Minimum Safeguards“) eingerichtet haben, die unter anderem auf die Einhaltung von Menschenrechten abzielen.

Im Vorjahr hat die BMW Group den taxonomiefähigen und -konformen Anteil ihrer Umsätze, Investitions- und Betriebsausgaben für die Umweltziele I und II berichtet.¹ Seit dem Berichtsjahr 2023 muss nach der Veröffentlichung des neuen Delegierten Rechtsaktes 2023/2486 erstmals auch der Anteil taxonomiefähiger Umsätze, Investitions- und Betriebsausgaben für die Umweltziele III-VI ausgewiesen werden. Ebenfalls wurden durch den Delegierten Rechtsakt 2023/2485 neue Tätigkeiten für die Umweltziele I und II definiert. Ab dem Berichtsjahr 2024 muss für alle Umweltziele Taxonomiekonformität berichtet werden.

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 Wertschöpfungskette² erreichen möchte, 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. [↗ Die BMW Group 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 (Scope 3 upstream) bereits vor 2030 die CO₂-Emissionen der Nutzungsphase (Scope 3 downstream) übersteigen [↗ Die BMW Group 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 Maßnahmen der BMW Group umfassen unter anderem die weitere Verringerung des Energiebedarfs, die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energie (Scope 1 und 2), den Einsatz neuer, effizienzsteigernder Technologien (Scope 3 downstream), die Nutzung von Grünstrom als Kriterium bei der Auftragsvergabe an Lieferanten sowie eine kontinuierlich steigende Sekundärrohstoffquote (Scope 3 upstream). 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 bisher definierten Wirtschaftstätigkeiten der EU-Taxonomie nicht oder nur teilweise berücksichtigt. [↗ CO₂-Emissionen](#)]]

¹ Die Definition der drei Leistungsindikatoren und deren Abgrenzung zu IFRS ist im Glossar zu finden [↗ Glossar](#).

² Als gesamte Wertschöpfungskette sind hier Scope 1 und 2 sowie die für die BMW Group relevanten Scope-3-Kategorien (Kategorien 1, 4 und 11) gemäß Greenhouse Gas Protocol zu verstehen.

[[Erläuterung zum Vorgehen

Für das Berichtsjahr 2023 ist im Hinblick auf Umweltziel I „Klimaschutz“ und Umweltziel II „Anpassung an den Klimawandel“ Taxonomiefähigkeit und -konformität weiterhin zu berichten. Des Weiteren wird erstmals über Taxonomiefähigkeit in Bezug auf Umweltziel IV „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“ Bericht erstattet. Für die Umweltziele III „Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen“, V „Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung“ sowie VI „Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme“ sind zum aktuellen Zeitpunkt keine für die BMW Group relevanten Wirtschaftstätigkeiten definiert. 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 unter den folgenden Wirtschaftstätigkeiten* zusammenfassen:]]

[[Überblick über die Wirtschaftstätigkeiten

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Beschreibung	Umweltziel	Berichterstattung 2023	Anmerkungen
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3, CCA 3.3	Herstellung von Automobilen und Motorrädern, ohne - Aftersales-Geschäft ohne die Erbringung von Reparaturdienstleistungen - die Lieferung von Komponenten für die Produktion an Drittparteien	I „Klimaschutz“ II „Anpassung an den Klimawandel“	Taxonomiekonformität	Beitrag zu Umweltziel II wird unter Umweltziel I subsumiert
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5, CCA 6.5	Erwerb, Finanzierung, Leasing und Betrieb von Automobilen und Motorrädern, ohne Bank- und Versicherungsdienstleistungen im Rahmen des nicht automobilbezogenen Finanzdienstleistungsgeschäfts	I „Klimaschutz“ II „Anpassung an den Klimawandel“	Taxonomiekonformität	Beitrag zu Umweltziel II wird unter Umweltziel I subsumiert
Verkauf von Gebrauchtwagen	CE 5.4	Verkauf von gebrauchten Automobilen nach der bestimmungsgemäßen Nutzung durch einen Kunden	IV „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“	Taxonomiefähigkeit]]

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

[[Erläuterung zum Vorgehen



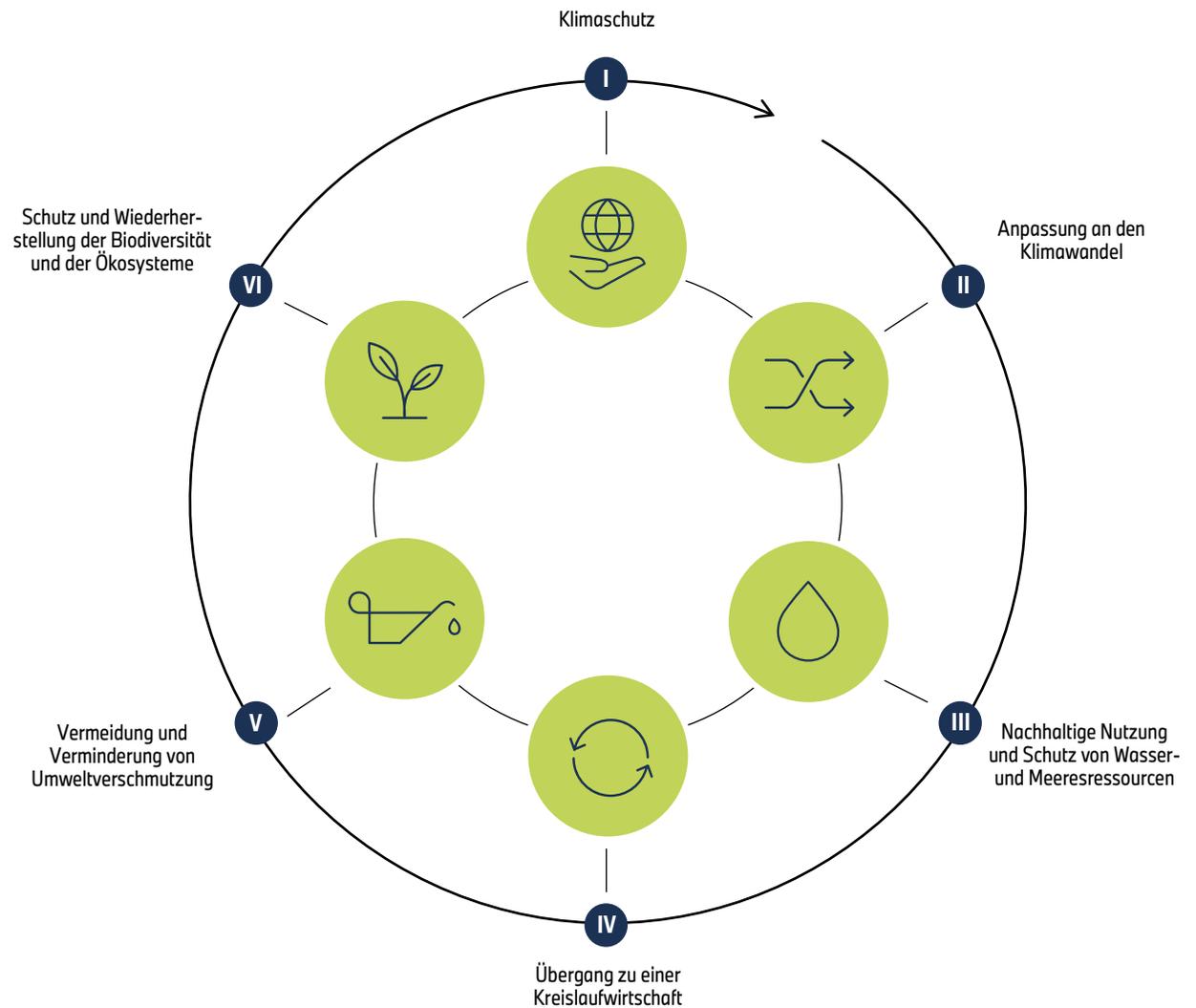
Im Zuge des neu veröffentlichten Delegierten Rechtsaktes 2023/2485 wurde die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ hinsichtlich ihrer Relevanz für die BMW Group untersucht. Mit zunehmender Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios gewinnt diese Wirtschaftstätigkeit gegebenenfalls in den nächsten Jahren an Bedeutung. Im aktuellen Berichtsjahr wird sie daher in der Berichterstattung noch nicht berücksichtigt.

Für die Bestimmung der Taxonomiekonformität der Wirtschaftstätigkeiten CCM 3.3 und CCM 6.5 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 das die Wirtschaftstätigkeiten ausübende Unternehmen Mindestschutzverfahren („Minimum Safeguards“) eingerichtet hat. [11](#)

Umweltziele der EU-Taxonomie



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 CCM 3.3 als auch CCM 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“. Die Wirtschaftstätigkeiten CCM 3.3 und CCM 6.5 der BMW Group werden auch unter Umweltziel II „Anpassung an den Klimawandel“ beschrieben. Allerdings liegen keine identifizierbaren und von Umweltziel I „Klimaschutz“ separierbaren Beiträge vor.¹

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 CCM 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ und CCM 6.5 „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“.

Im Fahrzeugportfolio zur Wirtschaftstätigkeit CCM 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 betrachtet.

**Anpassung an den Klimawandel**

Um nachzuweisen, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Umweltziels II vermieden werden, ist sowohl für die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 als auch für CCM 6.5 die Durchführung einer umfassenden Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung gefordert. Zur Erfüllung dieser Vorgabe 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 Klimaszenarien² bis 2035 und 2050. Darüber hinaus betrachten wir potenzielle Naturgefahren bei all unseren direkten Lieferantenstandorten, um beispielsweise Versorgungsrisiken im Rahmen 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 Risiken und Chancen](#).

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

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

Zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen der Umweltziele III und VI ist für die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 (jeweils nicht relevant für CCM 6.5) eine umfassende Risikoanalyse in Bezug auf die Erhaltung und den Schutz der entsprechenden Umwelt-, Wasser- und Meeresressourcen notwendig.

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 Umwelt-

verträglichkeitsprüfung 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 CCM 3.3 erfüllt.

**Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft**

Die Anforderungen für beide Wirtschaftstätigkeiten der BMW Group zur Vermeidung einer erheblichen Beeinträchtigung des Umweltziels IV unterscheiden sich im Hinblick auf die jeweils betroffene Wertschöpfungsstufe. In Bezug auf den Herstellungsprozess von BMW Group Fahrzeugen (Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3) werden 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 hinweg erfüllt. In Bezug auf die Nutzungsphase sowie das Recycling von BMW Group Fahrzeugen (Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5) sind 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 CCM 3.3 und CCM 6.5 erfüllt. [1](#)

¹ Das bisher in Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5 enthaltene Leasing-Beendigungsgeschäft der BEV geht nach der Neudefinition von Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 in dieser auf.

² SSP1-2.6, SSP2-4.5, SSP5-8.5.



Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

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

In Bezug auf die Wirtschaftstätigkeit CCM 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. Gefahrstoffe, die entsprechend REACH Art. 57 und 59 als besonders besorgniserregend klassifiziert wurden und unmittelbar oder mit einem Anteil von mehr als 0,1 Massenprozent in einem Gemisch in den Produktionsprozessen der BMW Group zum Einsatz kommen und infolgedessen in den Produkten der BMW Group enthalten sind, werden auf ihre Substituierbarkeit unter Berücksichtigung von unter anderem wirtschaftlichen und technischen Erfordernissen untersucht. Sofern der Einsatz solcher Gefahrstoffe nicht zu vermeiden ist, erfolgt dieser bei der BMW Group unter Berücksichtigung der Gefahrstoffregelungen und unter kontrollierten Bedingungen.

Hingegen können für die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5 nicht alle Kriterien zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigung zum Umweltziel V vollumfänglich erfüllt werden. Aktuelle PHEV-Modelle mit Luftschadstoffemissionen 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 nur für ausgewählte Modelle auf 80% des Grenzwertes abgesenkt werden, wie die EU-Taxonomie mit Referenz auf Tabelle 2 im Anhang der „Clean Vehicles Directive“ fordert. Somit ist der überwiegende Anteil der PHEV im Fahrzeugportfolio der Wirtschaftsaktivität CCM 6.5 als nicht taxonomiekonform zu betrachten, auch wenn sie in alltäglichen Fahrsituationen diese Werte einhalten.

Für das verbleibende BMW Group Fahrzeugportfolio (PHEV und BEV) im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit CCM 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 CCM 3.3 erfüllt. In Bezug auf die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5 werden sie, aufgrund der beschriebenen Anforderungen an RDE und Reifenlabel, nicht vollständig erfüllt.

Mindestschutzverfahren („Minimum Safeguards“)

Zusätzlich hat ein Unternehmen, das Wirtschaftstätigkeiten im Sinne der EU-Taxonomie ausübt, sogenannte Mindestschutzverfahren („Minimum Safeguards“) einzurichten. 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 an Mindestschutzverfahren („Minimum Safeguards“) werden erfüllt.

Leistungsindikatoren der EU-Taxonomie

Für die Definition und Ermittlung der taxonomiespezifischen Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben und deren Abgrenzung zu IFRS 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. Für die Wirtschaftstätigkeiten CCM 3.3 und CCM 6.5 werden sämtliche taxonomiefähigen Umsatzerlöse, Investitions- und Betriebsausgaben unter Umweltziel I „Klimaschutz“ berichtet, da für Umweltziel II „Anpassung an den Klimawandel“ keine identifizierbaren und von Umweltziel I „Klimaschutz“ separierbaren Beiträge vorliegen. Auf diese Weise wird eine Doppelzählung des Umsatzes, der Investitions- und Betriebsausgaben bei der Ermittlung der Leistungsindikatoren im Zähler über mehrere Wirtschaftstätigkeiten hinweg vermieden.

Bei den Investitions- und Betriebsausgaben werden sämtliche taxonomiefähigen Ausgaben den beiden Wirtschaftstätigkeiten CCM 3.3 und CCM 6.5 zugeordnet. Für die Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 liegen keine separierbaren taxonomiefähigen Investitions- und Betriebsausgaben vor.

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 der Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 berechnet sich der Schlüssel aus den langfristigen taxonomiekonformen Umsätzen aus dem Fahrzeug- und Motorradgeschäft:

- Schlüssel Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3: Anteil (BEV + PHEV [$<50 \text{ g CO}_2$]) x Umsatz des Segments Automobile (Periode 2024–2029)*¹

* PHEV-Umfänge werden in der Schlüsselberechnung nur bis einschließlich Berichtsjahr 2025 berücksichtigt.

Der Schlüssel basiert 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 CCM 3.3. Bei den Betriebsausgaben wird der Schlüssel nur auf die nicht aktivierten Entwicklungskosten angewendet.

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

Bei den taxomiefähigen und -konformen Investitionsausgaben der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5 errechnet sich der Schlüssel aus dem taxonomiekonformen Finanzierungsvolumen für Neukunden des laufenden Geschäftsjahres:

— Schlüssel Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5: DNSH-Anrechenbarkeitsfaktor x BEV Anteil x Finanzierungsvolumen neuer Kundenverträge (2023)

Er bezieht sich auf die Investitionsausgaben in vermietete Erzeugnisse.

Verbesserung aller drei Leistungsindikatoren für das Berichtsjahr 2023

In den nachfolgenden Übersichtstabellen werden die Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Investitions- und Betriebsausgaben aus taxomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten der BMW Group zusammengefasst. Unabhängig von den Taxonomie-Vorgaben 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](#)

— BMW Group Sicht

Alle drei Leistungsindikatoren sind auf BMW Group Ebene gegenüber Vorjahr deutlich gewachsen und unterstreichen den Kurs der BMW Group für nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten im Sinne der EU-Taxonomie.

Die taxonomiekonformen Umsatzerlöse der BMW Group betragen 23.690 Mio. € (2022: 15.705 Mio. €), was einem Anteil von rund 15% entspricht und zu einem Anstieg von 4 Prozentpunkten gegenüber Vorjahr geführt hat. Für die Investitionsausgaben liegt der taxonomiekonforme Anteil bei 26% (7.926 Mio. €). Dies bedeutet einen Anstieg um fast 5 Prozentpunkte gegenüber 2022. Die Höhe des Anteils der taxonomiekonformen Investitionsausgaben an den Gesamtinvestitionen der BMW Group wird maßgeblich durch die Zugänge bei den vermieteten Erzeugnissen beeinflusst. Folglich spiegelt die Betrachtung des Anteils der taxonomiekonformen Investitionsausgaben auf Ebene der BMW Group die umfangreichen Investitionen in nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten und Produkte nicht wider. Betriebsausgaben aus taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten belaufen sich auf 2.051 Mio. €, was über 31% der taxomiefähigen Betriebsausgaben darstellt (2022: 29%). [↗ Freiwillige Zusatzinformationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit](#)

— Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“

Der taxonomiekonforme Anteil der Umsatzerlöse aus dem Segment Automobile und Motorrad beträgt 15,0% (Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“) bezogen auf den Konzernumsatz (2022: 10,7%). Gemessen am Umsatz mit Dritten der beiden Segmente steigt der taxonomiekonforme Anteil auf 22,1% (2022: 15,7%). Somit konnten die Umsatzerlöse aus den Segmenten Automobile und Motorrad, die mit der Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien (CCM 3.3) verbunden sind, um rund 41% gesteigert werden. Im Vergleich zum Vorjahr werden die Umsatzerlöse aus dem Gebrauchtwagengeschäft im Segment Automobile unter der neuen Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 berichtet. Dies

bewirkt einen leicht dämpfenden Effekt auf den Anstieg der taxonomiekonformen Umsatzerlöse. [↗ Segmentinformationen](#)

Im Segment Automobile und Motorrad ist der taxonomiekonforme Anteil der Investitionsausgaben auf 22,7% angestiegen, nach 19,1% im Vorjahr. Betrachtet man hingegen nur die taxonomiekonformen Zugänge in das Sachanlagevermögen und in immaterielle Vermögenswerte bezogen auf die Zugänge im Segment Automobile und Motorrad, resultiert mit über 60% ein beträchtlich höherer Anteil an taxonomiekonformen Investitionsausgaben. Die segment-spezifischen Investitionen liegen somit rund 17 Prozentpunkte über Vorjahr. Getrieben wird dies durch erhöhte Investitionen in nachhaltige Produkte und die Werkeinfrastruktur im Rahmen der Elektrifizierung. Dies unterstreicht die umfangreichen Investitionen der BMW Group in nachhaltige Produkte und Technologien. [↗ Freiwillige Zusatzinformationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit](#)

— Wirtschaftstätigkeit CCM 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 erst zeitversetzt spürbar wird. Ein weiterer Grund sind die unterschiedlichen und strengeren DNSH-Anforderungen für die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5, insbesondere hinsichtlich Umweltziel V „Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung“, die zum Ausschluss fast aller PHEV und zu einer signifikanten Einschränkung der Anrechnung von BEV führen (im Detail siehe Abschnitt [↗ Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen](#)). In der Berichterstattung zur Taxonomiekonformität unberücksichtigt bleiben bei der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5 Umfänge von Fremdmarken im Fahrzeugportfolio. Aufgrund mangelnder Datenverfügbarkeit bezüglich der Reifenkategorien oder WLTP-Emissionswerte der Fremdfabrikate ist eine vollumfängliche Überprüfung der Einhaltung der DNSH-Kriterien nicht möglich. [↗](#)

Zudem werden im Vergleich zum Vorjahr die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Leasingrückläufern unter der neuen Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 berichtet. Im Detail weist das Segment Finanzdienstleistungen absolut einen Umsatzrückgang für 2023 aus. Dieser ist bedingt durch die Re-Allokation von Umsatzerlösbestandteilen in die neue Wirtschaftsaktivität CE 5.4. Der taxonomiekonforme Anteil der Investitionsausgaben im Segment Finanzdienstleistungen ist im Vergleich zum Vorjahr um über 50% auf 3,3% angestiegen (1.018 Mio. €). Bezogen auf die Gesamtinvestitionen im Segment Finanzdienstleistungen ist der taxonomiekonforme Anteil um deutlich über 40% auf 5,4%

angewachsen. [Freiwillige Zusatzinformationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit](#)

— Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 „Verkauf von Gebrauchtwagen“

Gemäß Delegierter Verordnung 2023/2486 wird für die Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 nur der taxonomiefähige Anteil der Umsatzerlöse berichtet. Die Wirtschaftstätigkeit umfasst die Umsatzerlöse aus dem Gebrauchtwagenhandel im Segment Automobile sowie Umsatzerlöse aus dem Verkauf gebrauchter PKW nach der bestimmungsgemäßen Nutzung durch Kunden im Segment Finanzdienstleistungen. Nicht

von der Tätigkeitsbeschreibung umfasst sind Umsatzerlöse aus dem Verkauf gebrauchter Motorräder. Der taxonomiefähige Anteil an den Gesamtumsatzerlösen beträgt für das Berichtsjahr 2023 rund 12%.

Nachdem die Übersichtstabellen aus der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2486 kein detailliertes Bild für das Geschäftsmodell der BMW Group je Wirtschaftstätigkeit liefern, finden sich in der folgenden Tabelle Detailinformationen zu den drei Leistungsindikatoren bezüglich Taxonomiekonformität jeweils separat für die beiden Wirtschaftstätigkeiten CCM 3.3 und CCM 6.5 dargestellt. [1](#)

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

	2023 in Mio. €	2023 in Mio. €	2023 in %	2022 in %
Umsatzerlöse¹	nach Tätigkeit	davon taxonomiekonform	Anteil	Anteil
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien (CCM 3.3)	105.573	23.340	22,1	15,7 ⁴
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (CCM 6.5)	18.465	350	1,9	1,4 ⁴
Verkauf von Gebrauchtwagen (CE 5.4)	18.799	n/a	n/a	n/a
Nicht taxonomiefähige Umsatzerlöse	12.661	n/a	n/a	n/a
Umsatzerlöse BMW Group	155.498	23.690	15,2	11,0
Investitionsausgaben²	nach Tätigkeit	davon taxonomiekonform	Anteil	Anteil
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien (CCM 3.3)	11.431	6.908	60,4	43,2 ⁴
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (CCM 6.5)	18.942	1.018	5,4	3,7 ⁴
Nicht taxonomiefähige Investitionsausgaben	76	n/a	n/a	n/a
Investitionsausgaben BMW Group	30.449	7.926	26,0	21,2
Betriebsausgaben	nach Tätigkeit	davon taxonomiekonform	Anteil	Anteil
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien (CCM 3.3)	6.373	2.051	32,2	29,6
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (CCM 6.5)	261	11	4,2	2,5
Betriebsausgaben BMW Group³	6.634	2.062	31,1	28,6

¹ Taxonomiekonformer Anteil berechnet mit Nenner als Umsatz mit Dritten aus taxonomiefähigen Werten der jeweiligen Wirtschaftstätigkeit.

² Taxonomiekonformer Anteil berechnet mit Nenner als taxonomiefähiger Wert der jeweiligen Wirtschaftstätigkeit. Details zu den Investitionsausgaben der BMW Group siehe Konzernanhang [Textziffer \[20\]](#).

³ Umfasst nur die in der EU-Taxonomie definierten Betriebsausgaben.

⁴ Angepasste Vorjahreswerte aufgrund Änderung Berechnungsgrundlage.

[[Hintergrundinformationen für die Leistungsindikatoren bezogen auf taxonomiekonforme Tätigkeiten

in Mio. €	2023	2022
Umsatzerlöse		
Verkauf von Produkten und damit verbundenen Erzeugnissen sowie Erlöse aus Serviceverträgen	23.340	15.264
Erlöse aus dem Finanzierungsgeschäft	350	441
Gesamtsumme	23.690	15.705
Investitionsausgaben		
Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3		
Sachanlagen ¹	5.391	3.554
Entwicklungskosten	1.516	1.042
Vermietete Erzeugnisse	-	-
Summe	6.908	4.596
Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5		
Sachanlagen ¹	1	1
Entwicklungskosten	-	-
Vermietete Erzeugnisse	1.018	503
Summe	1.018	504
Gesamtsumme	7.926	5.100
Betriebsausgaben		
Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3		
Nicht aktivierte Entwicklungskosten ²	1.843	1.485
Nicht aktivierte Leasingnehmeraufwendungen	17	14
Instandhaltungs-, Sanierungs- und Reparaturkosten	191	156
Summe	2.051	1.655
Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5		
Nicht aktivierte Entwicklungskosten ²	9	3
Nicht aktivierte Leasingnehmeraufwendungen	-	-
Instandhaltungs-, Sanierungs- und Reparaturkosten	2	3
Summe	11	6
Gesamtsumme	2.062	1.661]]

[[In den Umsatzerlösen der Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 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 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 taxoniefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten ermöglichen, muss ein CapEx-Plan aufgestellt werden. Er wurde vom Vorstand der BMW AG verabschiedet und umfasst eine Siebenjahresperiode (2023–2029). Der CapEx-Plan enthält die Investitions- und Betriebsausgaben für das Berichtsjahr sowie die geplanten Investitionsausgaben und Betriebsausgaben (nur nicht aktivierte Entwicklungskosten) für die Periode 2023–2029 für die Wirtschaftstätigkeiten CCM 3.3 und CCM 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 68.473 Mio. € für die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 und 24.847 Mio. € für die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5 aus. Der Anstieg der taxonomiekonformen Investitions- und Betriebsausgaben im Vergleich zum Vorjahresplan lässt sich vor allem auf die erwartete schnellere Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios in den Segmenten Automobile und Motorräder und zeitversetzt im Finanzierungs- und Leasinggeschäft sowie auf generell höhere Investitions- und Betriebsausgaben im Zusammenhang mit der Elektrifizierung bis zum Ende der Dekade zurückführen.]]

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

in Mio. €	Code(s)	2023	2022
		2023-2029	2022-2028
Wirtschaftstätigkeiten			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	68.473	55.989
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	24.847	16.520
Gesamtsumme		93.320	72.509]]

Umsatzerlöse

Geschäftsjahr 2023	2023		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag							DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)							2022		
	Code(s) ¹	Umsatz	Umsatzanteil ³	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) Umsatz	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
Wirtschaftstätigkeiten	in Mio. €	in %	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	in %	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3; CCA 3.3	23.340	15,0	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	10,7	E	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5; CCA 6.5	350	0,2	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,3		T
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		23.690	15,2	15,2%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J	J	J	J	11,0		
davon ermöglichende Tätigkeiten		23.340	15,0	15,0%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J	J	J	J	11,0	E	
davon Übergangstätigkeiten		19	0,0	0%						J	J	J	J	J	J	J	0,0		T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3; CCA 3.3	82.233	52,9	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								57,5		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5; CCA 6.5	18.115	11,6	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								22,9		
Verkauf von Gebrauchsgütern ²	CE 5.4	18.799	12,1	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								n/a		
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		119.147	76,6														80,3		
A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		142.837	91,9														91,3		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		12.661	8,1																
Gesamt		155.498	100,0																

¹ Mit Bezug auf Anhang II der Delegierten Verordnung der EU-Kommission vom 27. Juni 2023 (EU 2023/2486).

² Für die Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 wird gemäß Artikel 5 der Delegierten Verordnung der EU-Kommission vom 27. Juni 2023 (EU 2023/2486) nur die Taxonomiefähigkeit berichtet.

³ Taxonomiekonformer Anteil des Umsatzes je Wirtschaftstätigkeit beläuft sich auf 22,1% für CCM 3.3 und 1,9% für CCM 6.5, siehe Tabelle [Freiwillige zusätzliche Informationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit](#).

Investitionsausgaben

Geschäftsjahr 2023	2023		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag							DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)							2022		
	Code(s) ¹	CapEx	CapEx-Anteil ²	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) CapEx	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
Wirtschaftstätigkeiten	in Mio. €	in %	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	in %	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3; CCA 3.3	6.908	22,7	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	19,1	E	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5; CCA 6.5	1.018	3,3	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	2,1		T
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		7.926	26,0	26,0%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J	J	J	J	21,2		
davon ermöglichende Tätigkeiten		6.908	22,7	22,7%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J	J	J	J	19,1	E	
davon Übergangstätigkeiten		168	0,6	0,6%						J	J	J	J	J	J	J	0,0		T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3; CCA 3.3	4.524	14,9	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								25,0		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5; CCA 6.5	17.924	58,9	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								53,7		
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		22.448	73,7														78,7		
A. CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		30.374	99,8														99,9		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		76	0,2																
Gesamt		30.449	100,0																

¹ Mit Bezug auf Anhang II der Delegierten Verordnung der EU-Kommission vom 27. Juni 2023 (EU 2023/2486).

² Taxonomiekonformer Anteil der Investitionsausgaben je Wirtschaftstätigkeit beläuft sich auf 60,4% für CCM 3.3 und 5,4% für CCM 6.5, siehe Tabelle [Freiwillige zusätzliche Informationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit](#).

Betriebsausgaben

Geschäftsjahr 2023	2023		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag							DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)							2022		
	Code(s) ¹	OpEx	OpEx-Anteil ²	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) OpEx	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
Wirtschaftstätigkeiten	in Mio. €	in %	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	in %	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3; CCA 3.3	2.051	30,9	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	28,5	E	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5; CCA 6.5	11	0,2	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,1		T
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		2.062	31,1	31,1%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J	J	J	J	28,6		
davon ermöglichende Tätigkeiten		2.051	30,9	30,9%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J	J	J	J	28,5	E	
davon Übergangstätigkeiten		0	0,0	0%						J	J	J	J	J	J	J	0,0		T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3; CCA 3.3	4.322	65,1	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								67,6		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5; CCA 6.5	250	3,8	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								3,9		
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		4.572	68,9														71,4		
A. OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		6.634	100,0														100,0		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		0	0,0																
Gesamt		6.634	100,0																

¹ Mit Bezug auf Anhang II der Delegierten Verordnung der EU-Kommission vom 27. Juni 2023 (EU 2023/2486).

² Taxonomiekonformer Anteil der Betriebsausgaben je Wirtschaftstätigkeit beläuft sich auf 32,2% für CCM 3.3 und 4,2% für CCM 6.5; siehe Tabelle 2. Freiwillige zusätzliche Informationen 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

Bei der Entwicklung von Innovationen legt die BMW Group großen Wert auf eine konsequente Kundenorientierung und den Einsatz von digitalen Lösungen. Durch Innovationen werden Prozesse optimiert, Produkte verbessert und neue Technologien eingeführt.

Immer einen Schritt voraus zu sein und dabei die Zukunft fest im Blick: Das ist ein maßgeblicher Teil unserer Unternehmensphilosophie und zugleich Ausdruck der hohen Innovationsleistung des Unternehmens. Die BMW Group arbeitet unablässig daran, bereits heute zukunftsweisende Lösungen anzubieten, die Kundinnen und Kunden den Alltag erleichtern. So erreicht zum Beispiel der neue BMW 5er mit völlig neuen Assistenzsystemen ein neues Niveau bei der digitalen Vernetzung. Und mit dem BMW VISION Neue Klasse geben wir einen ersten Ausblick auf die künftige Produktgeneration.

BMW VISION Neue Klasse

Die BMW Group zeigt mit dem BMW VISION Neue Klasse, wie die nächste Generation von Fahrzeugen der Kernmarke BMW aussehen wird. Das Visionsfahrzeug, das auf der Internationalen Automobil-Ausstellung IAA Mobility 2023 in München erstmals öffentlich gezeigt wurde, hat eine klare, auf das Wesentliche reduzierte Formensprache mit großzügigen Flächen und wenigen markanten Linien. Charakteristische Merkmale wie die BMW Niere und der Hofmeisterknick der Seitenfenstergrafik rücken dadurch stärker in den Fokus. So strahlt das Design mehr BMW aus denn je. [1\]](#)



Im Innenraum sorgt die nächste Generation des BMW iDrive für ein einzigartiges digitales Nutzererlebnis: Analoge Bedienelemente sind im BMW VISION Neue Klasse auf ein Minimum reduziert. Die Interaktion zwischen Mensch und Automobil erfolgt über das BMW Panoramic Vision, Central Display und Multifunktionstasten am Lenkrad. Ergänzt wird das Nutzererlebnis von der bewährten Sprachsteuerung mit dem BMW Intelligent Personal Assistant. Damit bietet die nächste Generation des BMW iDrive eine moderne Interpretation der markentypischen Fahrerorientierung. Ähnlich wie einst mit dem BMW iDrive Controller auf der Mittelkonsole oder dem BMW Head-Up Display setzt die Marke mit dem in der NEUEN KLASSE erstmals verfügbaren BMW Panoramic Vision neue Maßstäbe. Es projiziert Informationen in einer ideal auf die Sichtachse des Fahrers abgestimmten Höhe und erstmals über die gesamte Breite der Windschutzscheibe. Diese Innovation wird das weiterentwickelte BMW Head-Up Display in den Serienmodellen der NEUEN KLASSE ergänzen.

Zudem zeichnet sich der BMW VISION Neue Klasse durch den verstärkten Einsatz von Sekundärrohstoffen, eine ressourcenschonende Produktion und einen vollelektrischen Antrieb mit BMW eDrive Technologie der sechsten Generation aus.

Der BMW VISION Neue Klasse repräsentiert die ganze Vielfalt an Technologie-Innovationen, mit denen die BMW Group ihre Zukunftsfähigkeit unterstreicht. Er steht für den Aufbruch in eine neue Ära der individuellen Mobilität: elektrisch, digital und zirkulär.

Digitalisierung steht für Innovation und Kundenorientierung

Digitalisierung ist ein Schlüsselement, um das Fahrzeug für Kundinnen und Kunden auch nach der Übernahme des Neufahrzeugs stets auf dem neuesten Stand zu halten. Seit Einführung des Operating System 7 im Jahr 2018 ist ein Remote Software Upgrade¹ – das heißt eine Softwareaktualisierung des Fahrzeugs aus der Entfernung – für BMW Fahrzeuge möglich. Auch unabhängig von Remote Software Upgrades werden immer wieder neue Funktionen und Features freigeschaltet. Ende 2023 waren weltweit bereits über 6 Millionen BMW Fahrzeuge vollständig updatefähig. Dies bedeutet, dass die Fahrzeuge Updates in allen Bereichen wie Infotainment, Antrieb,

Fahrerassistenz, Komfort und Sicherheit erhalten können. Aktuell kann die BMW Group über 30 Derivate aller Antriebsvarianten over the air aktualisieren.

Zudem können mit den BMW ConnectedDrive Upgrades auch nach dem Fahrzeugkauf weitere Funktionen erworben oder für einen bestimmten Zeitraum gebucht werden.

Fahrzeug als digitales Erlebnis

Fahrzeuge der BMW Group der neuesten Generation bieten ihren Kundinnen und Kunden ein Höchstmaß an Interaktion, Infotainment und Vernetzung an. Dank neuester On- und Offboard-Technologien wie 5G-Konnektivität und Cloud Services ist das Fahrzeug integraler Bestandteil der digitalen Ökosysteme seiner Nutzer. Die umfassende Konnektivität ermöglicht digitale Angebote und Funktionen, von einer intelligenten und lernenden Navigation über In-Car Gaming bis hin zu Video-Streaming. Das Fahrzeug wird somit zu einem weiteren Lebensraum seiner Kundinnen und Kunden, einem „next living space“.

Mit dem 2023 weiterentwickelten BMW iDrive und dem Schnellzugriff „QuickSelect“ hält eine verbesserte, an Geräten aus dem Consumer-Electronics-Bereich orientierte Menüstruktur Einzug in das System. Mit den richtigen Informationen am richtigen Ort unterstützt das neue BMW iDrive das konzentrierte und souveräne Fahrerlebnis. Basis der neuesten BMW iDrive Generation sind das BMW Operating System 8.5 und BMW Operating System 9.²

Auch die neuesten MINI Fahrzeuge der „New MINI Family“ setzen auf diese Technologiebausteine und bieten mit dem MINI Operating System 9 ihren Kundinnen und Kunden ein MINI typisches digitales und unverwechselbares Nutzererlebnis. Im Mittelpunkt hier steht das ikonische, runde OLED-Display.

Softwarekompetenz bei der BMW Group

Die BMW Group ist bereits vor über 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 Ventures Critical TechWorks in Portugal und BA TechWorks in China gestärkt.

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 mit Schwerpunkt auf Komfort und Sicherheit weiter voran.

Um die Sicherheit automatisierter Systeme zu gewährleisten, unterstützt die BMW Group die Entwicklung branchenweiter ISO-Standards für teil-, hoch und voll automatisierte Fahrfunktionen. Aus den Arbeiten zur Klassifizierung von den Normenarbeiten zu SAE³ Level-3- und Level-4-Funktionen ist ein ISO Technical Report entstanden, der im Jahr 2024 als ISO Technical Specification veröffentlicht werden soll. Des Weiteren wurde 2023 ein ISO PAS Standard veröffentlicht, der die Einführung von Level-2-Systemen mit neuartiger Fahrereinbindung unterstützt. Die Dokumente legen einheitliche technische Standards für sicheres assistiertes und automatisiertes Fahren fest.⁴



¹ Die Verfügbarkeit und die Inhalte von Remote Software Upgrades sind abhängig von Land, Modell, Ausstattung und verbauter Softwareversion.

² Der Einsatz von OS8.5 und OS9 ist abhängig von der Fahrzeugklasse und dem Produktionszeitraum.

³ SAE-Level kategorisieren den Grad der Automatisierung vom manuellen hin zum autonomen Fahren in 5 Stufen.

⁴ Verbrauchs- und CO₂-Anfragen.

[[BMW Autobahnassistent und aktiver Spurwechsel

In der neuen BMW 5er Limousine können Kundinnen und Kunden erstmals den BMW Autobahnassistenten und den aktiven Spurwechselassistenten nutzen. Der BMW Autobahnassistent ermöglicht es, bei längeren Strecken während der Fahrt die Hände vom Lenkrad zu nehmen und in einer komfortablen Position abzulegen. Zudem wird die Funktion um eine Neuheit ergänzt: den aktiven Spurwechselassistenten mit Blick-Bestätigung. Damit kann das Fahrzeug ohne Lenkeingriff des Fahrers die Spur automatisch wechseln. Dafür braucht es nur eine Blick-Bestätigung in die Außenspiegel. Die technologischen Voraussetzungen dafür schaffen unter anderem eine präzise Sensorik, eine leistungsstarke Rechenplattform und die Anbindung an die BMW Cloud.

Die Hände vom Lenkrad nehmen und die Aufmerksamkeit vorübergehend vom Verkehrsgeschehen abwenden – das ist hoch automatisiertes Fahren auf Level 3 und ab März 2024 in Modellen der neuen BMW 7er Reihe erlebbar. BMW Personal Pilot L3 heißt die neue Funktion, die Kunden in definierten Verkehrssituationen von der Fahraufgabe entbindet und für diese Geschwindigkeit, Abstand und Spurführung regelt. Das innovative System ermöglicht Fahrerinnen und Fahrern, auf Autobahnen mit baulich voneinander getrennten Richtungsfahrbahnen und bei Geschwindigkeiten von bis zu 60 km/h sich mit Nebentätigkeiten zu beschäftigen (beispielsweise Nachrichten zu schreiben oder Video-streaming anzuschauen).]]



[[Im Berichtsjahr hat die BMW Group mit dem Future Mobility Development Center im tschechischen Sokolov ein neues Testgelände eröffnet. Auf 600 Hektar testen wir dort automatisierte Fahr- und Parkfunktionen bis hin zum voll automatisierten Fahren (Level 4). Mithilfe virtueller Simulationen und realer Erprobung werden dabei alle Fahrsituationen abgedeckt, ob in der Stadt, auf dem Land, auf der Autobahn oder beim Parken. Damit schaffen wir die Grundlage, unseren hohen Ansprüchen an die Sicherheit unserer Kundinnen und Kunden beim automatisierten Fahren gerecht zu werden. Darüber hinaus betreiben wir Forschungseinrichtungen in München und wirkten dort in Zusammenarbeit mit der Stadt am Forschungsprojekt [TEMPUS*](#) mit. Zwischen 2021 und 2023 sammelten wir dabei praxisnahe Erfahrungen über verschiedenste Anwendungsfälle rund um automatisierte Fahrfunktionen und innovative Mobilitätsleistungen im urbanen Raum. Weitere Forschungseinrichtungen der BMW Group befinden sich in China und in den USA. Damit beziehen wir die beiden größten Märkte hinsichtlich verkehrsbezogener sowie verkehrsrechtlicher Besonderheiten von Anfang an mit ein.

Der neue BMW 5er setzt neue Standards für digitale Vernetzung und Automatisierung. Das Fahrzeug verfügt unter anderem über einen optional erhältlichen Autobahnassistenten, der dauerhaft die Abstandsregelung und Lenkaufgaben übernimmt und erstmals einen aktiven Spurwechsel nach Blick-Bestätigung ausführt.

Der neue BMW 7er wird nach kürzlich erfolgter Zulassung durch das Kraftfahrt-Bundesamt erstmals über Level-3-Funktionen verfügen. Die Option wird ab März 2024 verfügbar sein. Damit sind wir einer der führenden Automobilhersteller für hoch automatisiertes Fahren.

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 setzt die BMW Group ab 2025 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, 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.

Elektrifizierte Fahrzeuge als Teil des Energiesystems

Die BMW Group betreibt eigene Forschungs- und Entwicklungsarbeit mit dem Ziel, elektrifizierte Fahrzeuge in das Stromsystem zu integrieren. Im Mittelpunkt stehen Technologien wie etwa Smart Charging, ein zentraler Baustein der Dienstleistung [BMW ChargeForward](#). Der Service ermöglicht Kundinnen und Kunden, ihr Ladeverhalten mit der Netzauslastung und der Nutzung erneuerbarer Energien zu synchronisieren. Seit November 2023 steht er allen Fahrerinnen und Fahrern von elektrifizierten Fahrzeugen in den USA zur Verfügung. Ein weiteres Projekt zur Sektorenkopplung, das sogenannte [Bidirektionale Lademanagement \(BDL\)](#), ist Ende 2022 erfolgreich abgeschlossen worden. Über drei Jahre testete die BMW Group gemeinsam mit Netzbetreibern und Universitäten, wie Elektrofahrzeuge zu mobilen Energiespeichern und damit zu einem Teil des Energiesystems werden können. Die Projektergebnisse unterstreichen das große Potenzial des bidirektionalen Ladens und flossen 2023 in ein erstes Kundenangebot ein, das Connected Home Charging. Dabei handelt es sich um eine strategische Kooperation mit dem Netzbetreiber E.ON, die den Aufbau eines europaweiten Ökosystems für intelligentes Laden zu Hause zum Ziel hat. Kundinnen und Kunden können so ihr elektrifiziertes BMW oder MINI Fahrzeug mit ihrem Smart Home und dem Energiesystem vernetzen. Das Angebot ist in einer ersten Ausbaustufe seit Mitte der zweiten Jahreshälfte 2023 in mehreren Ländern Europas verfügbar. In den kommenden Jahren soll es ausgebaut und um zusätzliche Umfänge erweitert werden, um schließlich auch bidirektionales Laden zu ermöglichen.]]

* Testfeld München – Pilotversuch Urbaner automatisierter Straßenverkehr.

Virtualisierung

Die Virtualisierung von Produkten, Prozessen und Interaktionsräumen ist für die BMW Group ein Katalysator der Digitalisierung, da die Kombination sich schnell entwickelnder Technologien wie Web 3.0, künstliche Intelligenz, X-Reality (Virtual Reality, Augmented Reality, Mixed Reality) und Spatial Computing in allen Bereichen der Wertschöpfungskette Vorteile generiert. Unsere holistischen Aktivitäten umfassen die drei folgenden Säulen und unterstreichen den Innovationsanspruch der BMW Group:

- Corporate. Virtualisierung interner Prozesse, Methoden und Produkte mit echtzeitfähiger und ortsunabhängiger Kollaboration.

Beispielsweise können im Rahmen der iFactory Planer mit Einsatz von Virtual Reality Gebäude, Anlagen, Logistik und Montage neuer Fertigungsbereiche virtuell beurteilen und Abläufe in 3-D erproben, bereits vor dem ersten Spatenstich.

- Commercial. Interaktion mit sowohl neuen als auch bestehenden, Tech-affinen Zielgruppen in virtuellen Räumen beziehungsweise virtuellen Welten.

Das Engagement auf digitalen Plattformen ermöglicht die erlebnisorientierte Interaktion mit jungen Zielgruppen (Gen Z) in deren digitalem Ökosystem, um das Markenimage zu stärken und eine langfristige Kundenbindung zu entwickeln. In eigenen virtuellen Welten wie dem BMW Motorrad MetaRide können neue Produkte in einer neuen Art und Weise erlebbar gemacht werden und entlang der gesamten Customer Journey unterstützen.

- In-Car-Erlebnisse. Erhöhung der Erlebnisqualität mit Fokus auf Infotainment, Produktivität und Gaming.

Mit dem M Mixed-Reality-Ansatz hat beispielsweise ein Team von Ingenieuren der BMW M GmbH ein immersives Fahrerlebnis für den BMW M2 und M4 entwickelt, das nun erstmals auch den Kundinnen und Kunden der Driving Experience zur Verfügung gestellt wird. Über eine VR-Brille tauchen Fahrer in eine virtuelle Welt ein, während sie das reale Fahrzeug fahren. Darüber hinaus hat die BMW Group mit dem Launch von Air Console, also Casual Gaming, in einer Vielzahl aktueller BMW und MINI Modelle eine weitere Annäherung an die Gaming-Szene erreicht.

Künstliche Intelligenz

In den vergangenen Jahren wurde künstliche Intelligenz (KI) immer weiter entwickelt und führt im gesamten Unternehmen immer umfassendere Aufgaben aus. GPTs (= Generative Pretrained Transformers) unterstützen und beschleunigen operative Prozesse, auch bei kreativen Arbeiten. Damit verbunden sind erhebliche Potenziale dafür, wie wir (zusammen)arbeiten, entwickeln, Wissen teilen, mit unseren Kundinnen und Kunden interagieren und wie das zukünftige Erlebnis in unseren Fahrzeugen gestaltet sein wird.

Die Entwicklung von Generativer KI steht noch am Anfang, die Industrialisierung hat gerade erst begonnen. Wir setzen erste Werkzeuge auf Basis der Technologie heute bereits ein oder untersuchen deren Potenzial konkreter Anwendungen, wie beispielsweise

- bilderzeugende KI zur durchgängigen Unterstützung unserer Design- und Fahrzeugkonstruktionsprozesse
- Large-Language-Modelle, wie sie auch ChatGPT zugrunde liegen, für Sprachanwendungen im Fahrzeug
- Textgenerierungs- und Bildgenerierungsanwendungen sowie Wissensmanagement basierend auf Large-Language-Modellen zur Exploration für alle Mitarbeitenden
- Anwendung generativer KI in verschiedenen Prozessen bei der BMW Group, wie

- Markt- und Vertriebskommunikation, bspw. generierte Marketingtexte
- Wissensmanagement zur Kundeninteraktion im Call-center
- Wissensmanagement oder Vergleich von Angeboten im Einkauf
- Prüfung und Vergleich von Fahrzeugspezifikationen
- Coding-Unterstützung für IT- und Fahrzeugentwicklung

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. In München sind wir Mitinitiator der neuen [Allianz Mobile Zukunft München](#). Gemeinsam mit Politik, der Technischen Universität München sowie dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund soll eine Strategie für nachhaltige Mobilität im Großraum München entstehen. Konkret geht es unter anderem darum, den Straßenraum effizienter zu nutzen, Freiräume für lebenswerte urbane Räume zu schaffen, neue Mobilitätslösungen zu etablieren oder das Parkraummanagement voranzutreiben.

In Rotterdam arbeiten wir zusammen mit der Stadt, der Erasmus Universität und weiteren Partnern vor Ort an Pilotprojekten unter anderem zur besseren Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel (Intermodalität), zu visionären urbanen Fahrzeugkonzepten sowie zur effizienteren Nutzung der Ladeinfrastruktur. Im Berichtsjahr hat die BMW Group gemeinsam mit der Stadt Rotterdam zudem einen [Stakeholderdialog](#) durchgeführt. Über 100 Teilnehmende aus Stadtverwaltungen, Wissenschaft, Industrie und Start-ups in Europa, den USA und China diskutierten dabei über die urbane Mobilität der Zukunft. Die Erkenntnisse fließen nun in weitere Projekte ein. [1](#)

[[Inspiration und Innovationskultur

Gute Ideen entstehen oft dann, wenn unterschiedliche Partner zusammenarbeiten. Nach diesem Verständnis setzen wir auf Kooperationen, in denen die BMW Group ihre Stärken mit denjenigen etablierter Partner und von Innovationstreibern 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 Innovations-Hotspots 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.

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. Die von der Marke MINI initiierte Start-up [Plattform 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.

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

Das BMW Group Technology Office USA war bei seiner Eröffnung im Silicon Valley im Jahr 1998 die erste Forschungs- und Entwicklungseinrichtung der BMW Group außerhalb Münchens. Das ursprünglich in Palo Alto ansässige Tech Office zog 2011 an seinen heutigen Standort nach Mountain View um. Heute ist das Team in Mountain View Teil eines globalen Netzwerks von BMW Tech Offices, die an wichtigen Technologie-Hotspots auf der ganzen Welt strategisch angesiedelt sind. Sie alle spielen

eine entscheidende Rolle für den Open-Innovation-Ansatz des Unternehmens. Neben den Standorten im Silicon Valley und in München gehören auch Seoul, Shanghai, Tel Aviv und Tokio dazu.

Weltweite Kooperationen und Partnerschaften

Um Erfolg langfristig zu sichern, geht die BMW Group gezielt Kooperationen und Partnerschaften mit Unternehmen aus verschiedenen Branchen ein. Nachfolgend sind einige der größten Kooperationen und Beteiligungen aufgeführt.

Zwischen der BMW Group und Qualcomm Technologies besteht seit 2022 eine Kooperation für die Entwicklung von Lösungen für das automatisierte Fahren der nächsten Generation. Dabei geht es um Technologien, 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. Die gemeinsame Entwicklung von Softwarefunktionen basiert auf dem aktuellen BMW Softwarebaukasten für automatisiertes Fahren. Im Rahmen der Kooperation werden ca. 1.300 Spezialistinnen und Spezialisten an Standorten weltweit zusammenarbeiten. Unter anderem beteiligen sich Standorte in Deutschland, den USA, Schweden, China, Rumänien und das BMW Test Center Sokolov in Tschechien.

Der Kartendienst HERE wurde 2015 durch BMW, Mercedes-Benz und Audi erworben. Aktuell sind zudem Continental, Intel, Mitsubishi, Nippon Telegraph and Telephone sowie Pioneer Anteilseigner. Die Beteiligung an HERE sichert den langfristigen Zugang zu skalierenden und hochauflösenden Karten. Der Aufbau einer zentralen, effizienteren Geo-Datenbank, aus der alle HERE-Produkte (u.a. die aktuell verwendete Navigationskarte SD Map sowie HD-Maps) gespeist und kontinuierlich aktualisiert werden können, wurde im Jahr 2023 abgeschlossen.

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 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 ermöglicht damit einen noch natürlicheren Dialog zwischen Fahrer und Fahrzeug.

Die BMW Group erweitert fortlaufend ihre Kooperationen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur. An dem seit Längerem bestehenden Joint Venture IONITY sind neben der BMW Group auch Mercedes-Benz, Ford, Porsche mit Volkswagen und Audi sowie Hyundai/Kia und BlackRock beteiligt. Ziel ist der Aufbau eines europaweit flächendeckenden und leistungsstarken High-Power-Charging-Netzwerkes für Elektrofahrzeuge.

Am 19. Oktober 2023 wurde zusammen mit General Motors, Honda, Hyundai, Kia, Mercedes-Benz und Stellantis ein Unternehmen gegründet. Gemeinsam verfolgen die Partner mit der Gesellschaft das Ziel, ein öffentliches Ladenetzwerk in den USA und in Kanada aufzubauen.

Am 6. November 2023 unterzeichnete die BMW Group eine Vereinbarung mit Mercedes-Benz zur Gründung einer Gesellschaft mit Sitz in China mit dem Ziel des dortigen Aufbaus von Ladeinfrastruktur. Die Zustimmung durch die Kartellbehörden erfolgte bereits. Der Anteil der BMW Group an der neu gegründeten Gesellschaft beläuft sich auf 50%. [Angebote für zuverlässiges und flächendeckendes Laden](#) ¹⁾

[[Mobilitätsdienstleistungen der BMW Group

Über das Joint Venture YOUR NOW bietet die BMW Group gemeinsam mit Mercedes-Benz innovative Mobilitätsdienstleistungen an. Die Angebote eröffnen Kundinnen und Kunden den Zugang zu Verkehrsmitteln jenseits des eigenen PKW.

FREE NOW vereint als größte multimodale Mobilitätsplattform Europas das Angebot unterschiedlicher Mobilitätsformen in einer App. Neben Taxis und privaten Fahrservices sind auch E-Roller, E-Scooter und Carsharing-Fahrzeuge über die FREE NOW-App in europäischen Städten buchbar. Bis 2025 soll der Anteil an elektrischen Fahrten dabei auf 50% steigen, ab 2030 sollen Nutzerinnen und Nutzer vollständig elektrisch unterwegs sein.

Weitere Mobilitätsdienstleistungen bündelt die BMW Group in der MyBMW App. Sie bietet Kundinnen und Kunden etwa Zugang zu exklusiven Angeboten der FREE NOW-Dienste sowie in Kooperation mit SIXT zu Mietwagen mit exklusiven Sonderleistungen. Dieses BMW Add-on-Mobility-Angebot steht Kundinnen und Kunden von BMW und MINI in einer wachsenden Zahl von Märkten zur Verfügung. Für Geschäftskunden und Flottenbetreiber bietet die BMW Group unter anderem die schlussellose Fahrzeugnutzung für flexible Fuhrparkkonzepte oder digitale und effiziente Möglichkeiten zur Fahrzeugverwaltung an. Zum Dienstleistungsangebot der BMW Group gehören außerdem umfassende Ladelösungen für zu Hause, den Arbeitsplatz und unterwegs. [↗ Angebote für zuverlässiges und flächendeckendes Laden 1\]](#)

PRODUKTQUALITÄT UND -SICHERHEIT

[[Für alle Produkte und Dienstleistungen der BMW Group gilt der Anspruch, höchste Qualitäts- und Sicherheitsstandards zu erfüllen. Bereits in der Produktentwicklung hat die Sicherheit der Menschen oberste Priorität. Vor diesem Hintergrund sind eine optimale Fahrwerksabstimmung, hochwirksame Bremssysteme und stabile Fahrgastzellen 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).

Darüber hinaus arbeiten wir kontinuierlich daran, die Sicherheit unserer Fahrzeuge weiter zu verbessern. Im Berichtsjahr 2023 erreichte die neue BMW 5er Serie Bestnoten im European New Car Assessment Programme (Euro NCAP). Der neue BMW i5* wurde zudem als „Safest car of the year“ durch das Korean New Car Assessment Programme (KNCAP) ausgezeichnet. Dazu kommen weitere Auszeichnungen im Jahr 2023 wie der „Top Safety Pick+“ des Insurance Institute for Highway Safety (IIHS, USA) für den neuen BMW 5er, den BMW X3 und den BMW X1 sowie eine dreifache „Good“-Bewertung im China Insurance Automotive Safety Index (C-IASI) für den BMW X1. [↗ GRI-Index: 416-1](#), [↗ SASB-Index](#)

Qualitätsmanagement

Die Sicherheit der Produkte ist neben ihrer Qualität und Konformität mit gesetzlichen Vorschriften und Normen ein wesentlicher Teil des umfangreichen Qualitätsmanagements der BMW Group. Von der Entwicklung bis hin zur Produktion unterliegen sie daher strengen Prüfungen. Darüber hinaus gehen wir Hinweisen von Kundinnen und Kunden über mögliche Abweichungen von Qualitätsstandards konsequent nach.

Liegt ein Sicherheitsrisiko oder ein konformitätsrelevanter Mangel vor, setzt die BMW Group im engen Austausch mit den zuständigen Behörden alle Maßnahmen zur Behebung des Mangels um. Im Berichtsjahr 2023 gab es sicherheits- und konformitätsrelevante technische Aktionen, die rund 1,8 Mio. Fahrzeuge betrafen (2022: 3,4 Mio. Fahrzeuge). Alle Aktionen waren freiwillig und erfolgten in Abstimmung mit den jeweiligen Behörden. Die BMW Group arbeitet präventiv. Um ähnlich gelagerte technische Aktionen künftig zu vermeiden, hat die BMW Group zusätzlich eine umfassende Programmatik entwickelt, die seit 2023 zum Einsatz kommt.

Schadstoffmanagement

Die BMW Group schließt bereits bei der Fahrzeugkonzeption die Verwendung problematischer Stoffe möglichst aus und macht dafür entsprechende Vorgaben für die Lieferanten. Orientierung gibt uns dabei die [↗ Global Automotive Declarable Substance List \(GADSL\)](#). Gleichzeitig arbeiten wir daran, die Emissionsbelastung im Fahrzeuginnenraum auf ein Minimum zu reduzieren. Alle Fahrzeuge der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce sind serienmäßig mit Innenraumluftfiltern ausgestattet, die Schadstoffe und Partikel wie Staub oder Pollen aus der Außenluft zurückhalten. Seit 2020 setzt die BMW Group Innenraumfilter mit Nanofaser-Filtertechnologie ein, die neben Ultrafeinstaub auch bestimmte mikrobielle Partikel und Allergene vom Fahrzeuginnenraum fernhalten. [1\]](#)

* ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

[[Kunden für sicheres Fahren sensibilisieren und befähigen

Die BMW Group stellt ihren Kundinnen und Kunden umfassende Informationen zur korrekten Nutzung ihrer Produkte und Dienstleistungen bereit. Informationen zur Sicherheit, zur Bedienung der Fahrzeuge sowie zum Schutz der Gesundheit stehen in gedruckter oder digitaler Form 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. Dort erlernen Teilnehmerinnen und Teilnehmer den sicheren Umgang mit den Fahrzeugen und werden für Gefahrensituationen im Straßenverkehr sensibilisiert. Im Jahr 2023 haben weltweit mehr als 110.000 Kundinnen und Kunden an den Trainings teilgenommen.

Schutz von Kundendaten

Bereits im frühen Stadium der Entwicklung von Funktionen und Services stellt die BMW Group aufgrund zunehmender IT-Risiken hohe Anforderungen an den Datenschutz. Personenbezogene Angaben werden im Kundenkontakt nur erhoben, verarbeitet oder genutzt, wenn dies rechtlich gestattet ist und die betroffene Person aktiv zugestimmt hat.

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. Für Fragen zur Verarbeitung personenbezogener Daten stehen Kundinnen und Kunden im jeweiligen Markt das Customer Interaction Center und ein Datenschutzbeauftragter zur Verfügung. Regelmäßig prüfen wir alle Anwendungen zur Verarbeitung von Kundendaten auf die Umsetzung aktueller und angemessener IT-Sicherheitsmaßnahmen mit dem Ziel, unser hohes Schutzniveau aufrechtzuerhalten. Expertenteams suchen zudem gezielt nach Schwachstellen in Anwendungen. Neue Erkenntnisse setzen wir in verbindliche, unternehmensweite Standards um.

Die BMW Group arbeitet eng mit den zuständigen Datenschutzaufsichtsbehörden zusammen – insbesondere bei grundsätzlichen datenschutzrechtlichen Fragen, die sich zum Beispiel bei der zunehmenden Vernetzung von Fahrzeugen ergeben.

[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-Ansatz nach ISO 20078 sehen wir derzeit 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. So kommt auch im neuen BMW 5er und 7er die moderne Ultra-Wideband-Technologie zum Einsatz und erhöht das Sicherheitsniveau damit zusätzlich.]]

CO₂-EMISSIONEN

Die BMW Group hat sich den Pariser Klimaschutzziele verpflichtet. Mit ambitionierten Schritten möchten wir unseren Beitrag zur fortschreitenden Dekarbonisierung leisten. Daher haben wir eine Strategie entwickelt, die die CO₂-Reduzierung ganzheitlich im Blick behält.

Ganzheitlich bedeutet für die BMW Group, die CO₂-Emissionen von Fahrzeugen über den gesamten Lebenszyklus zu reduzieren. Zwar sinken durch die zunehmende Elektrifizierung der Flotte die CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase, gleichzeitig steigen sie jedoch insbesondere in der Lieferkette. Grund dafür ist vor allem die CO₂-intensive Herstellung von Bauteilen wie der Hochvoltbatterie. Die Reduzierung von CO₂-Emissionen in der Lieferkette ist daher eines unserer Auswahlkriterien von Lieferanten bei der Auftragsvergabe. Auf diese Weise leistet die BMW Group einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des gesamten Lebenszyklus ihrer Produkte, einschließlich energieintensiver Ausgangsstoffe wie Stahl, Leichtmetalle oder Kunststoffe. Dies trägt zugleich zur sektorenübergreifenden Reduzierung von CO₂-Emissionen bei. [↗ CO₂-Emissionen in der Lieferkette](#)

Die dazu von der Science Based Target initiative (SBTi) validierten Ziele der BMW Group sind Bestandteil des integrierten Konzernzielesystems. Sie werden in Verantwortung des Vorstands in den einzelnen Ressorts und damit unternehmensweit umgesetzt [↗ Leistungsindikatoren und Steuerung](#). Für jedes Fahrzeugprojekt werden aus den übergeordneten Zielen spezifische CO₂-Vorgaben abgeleitet mit dem Ziel, über die Fahrzeuggenerationen hinweg jeweils substantielle Verbesserungen zu erreichen. Die Verantwortung dafür liegt bei spezialisierten Fachstellen in den Ressorts Entwicklung, Einkauf und Lieferantennetzwerk, in der Produktion sowie in der Logistik. Interne Steuerungs- und Berichtssysteme berücksichtigen dabei die einzelnen Wertschöpfungsstufen von der Lieferkette über die Entwicklung und Produktion bis zur Nutzung der Fahrzeuge. Die Basis für unsere Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung bilden unter anderem Emissionsvorgaben auf Material- und Bauteilebene. Die Zielführung und das Monitoring der Zielerreichung erfolgen auf Fahrzeugebene und

werden für die Berichterstattung auf Unternehmensebene aggregiert.

Wie die BMW Group das Thema Nachhaltigkeit übergreifend steuert, erläutern wir im Kapitel [↗ Die BMW Group Strategie](#). Über das Management klimabezogener Chancen und Risiken berichten wir zudem in den Kapiteln [↗ Prognose](#) und [↗ Risiken und Chancen](#).

CO₂-Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette reduzieren

Die BMW Group beabsichtigt, bis spätestens 2050 [↗ „Net Zero“](#) (Netto-Null) bezüglich ihrer CO₂e-Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette¹ zu erreichen. Grundlage dafür sind CO₂-Reduzierungsziele bis 2030, die im Jahr 2021 durch die SBTi validiert wurden und im Einklang mit dem Pariser Klimaziel zur Begrenzung der globalen Erwärmung stehen. Auf Basis dieses Engagements sind wir Teil der SBTi sowie der internationalen [↗ Race to Zero Campaign](#) der Vereinten Nationen. **1**

Folgende CO₂-Reduzierungsziele² 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)³. Diese Umsetzung erfolgt unter anderem durch die Verringerung des Energiebedarfs sowie durch die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien.⁴ [↗ CO₂-Emissionen der BMW Group Standorte](#)
- CO₂-Reduzierung in der Nutzungsphase⁵ des Fahrzeugs (Scope 3 downstream⁶) 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%⁷ je produziertes Fahrzeug in der Lieferkette (Scope 3 upstream⁸). Damit verfügen wir auch in der Lieferkette über ein wissenschaftlich geprüftes und bestätigtes Ziel zur Reduzierung von CO₂-Emissionen. Zum Erreichen des Ziels tragen insbesondere die Nutzung von Grünstrom⁴ als Kriterium bei der Auftragsvergabe an Lieferanten sowie eine

kontinuierlich steigende Sekundärrohstoffquote und Innovationen in der Primärrohstoffherstellung bei. [↗ CO₂-Emissionen in der Lieferkette](#)

¹ Als gesamte Wertschöpfungskette sind hier Scope 1 und 2 sowie die für die BMW Group relevanten Scope-3-Kategorien (Kategorien 1, 4 und 11) gemäß Greenhouse Gas Protocol zu verstehen.

² 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](#).

³ CO₂-Emissionen nach Scope 1 und 2 beinhalten neben Produktionsemissionen auch Emissionen von Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind.

⁴ Eigenerzeugung, Direktbezug oder Energy Attributes Certificates (zum Beispiel Herkunftsnachweise).

⁵ 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](#).

⁶ Unter Scope 3 downstream gefasste Kategorien gemäß Greenhouse Gas Protocol: Kategorie 11: Nutzungsphase. [↗ Weitere GRI-Informationen](#).

⁷ Hierbei handelt es sich um einen gerundeten Wert. Das im Rahmen von SBTi validierte Ziel beträgt 22%.

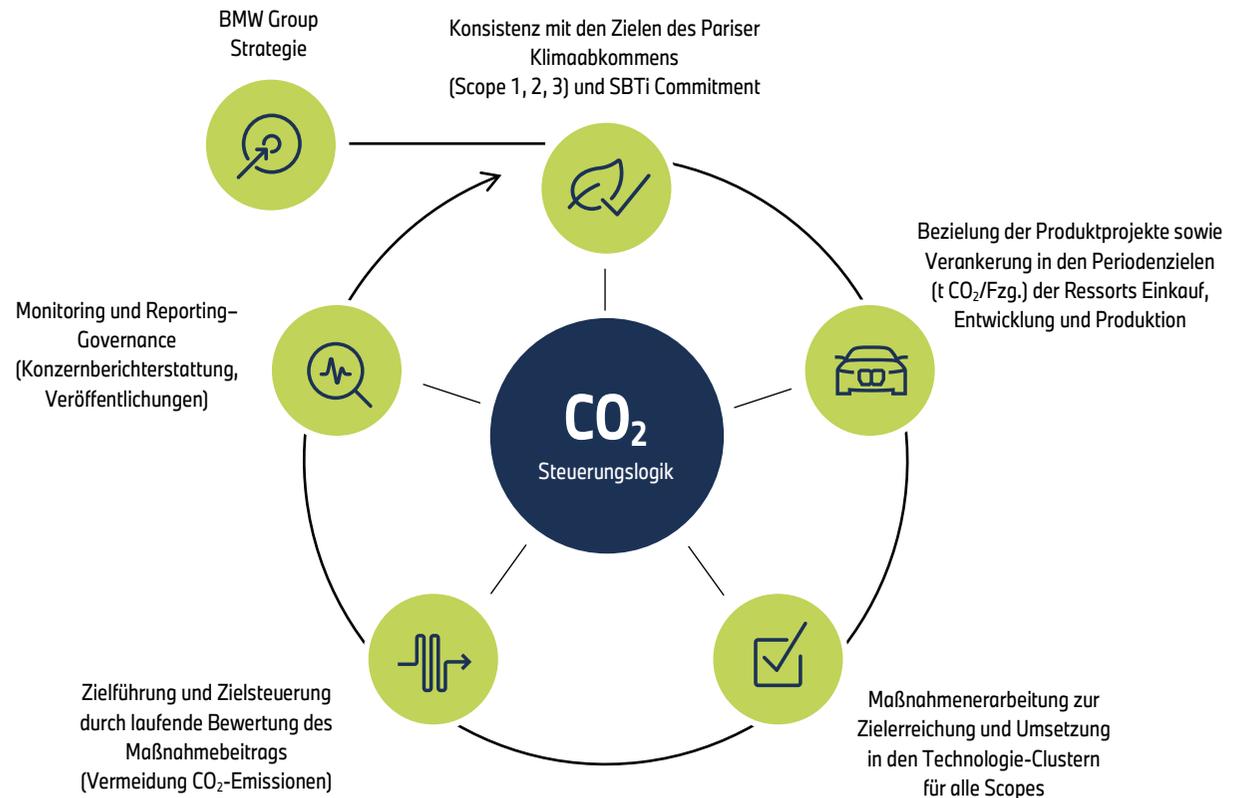
⁸ Unter Scope 3 upstream gefasste Kategorien gemäß Greenhouse Gas Protocol: Kategorie 1 Gekaufte Waren und Dienstleistungen; Kategorie 4 Transport und Distribution. [↗ Weitere GRI-Informationen](#).

In der Gesamtbetrachtung über den Lebenszyklus¹ eines Fahrzeugs ergibt sich aus den oben genannten Einzelzielen bis 2030 eine durchschnittliche CO₂-Verringerung um mindestens 40% im Vergleich zum Jahr 2019. Dafür setzen wir im eigenen Betrieb sowie bei unseren Lieferanten auf entsprechende Maßnahmen wie beispielsweise die Nutzung von Grünstrom.² Kompensationsmaßnahmen zählen nicht dazu. Der stark wachsende Absatz elektrifizierter Fahrzeuge, Effizienzverbesserungen in allen Antriebstechnologien und wirksame Maßnahmen zur CO₂-Minderung in der Lieferkette sollen gemeinsam dazu beitragen, die Ziele zu erreichen.

Wie angekündigt, haben wir unsere CO₂-Ziele im Jahr 2023 überprüft. Ziel dieses Prozesses war es, absolute CO₂-Reduzierungsziele für 2030 festzulegen. Diese werden voraussichtlich im Laufe des Jahres 2024 revalidiert. Gleichzeitig haben wir im Jahr 2023 die Datenqualität der CO₂-Emissionen in unserer Lieferkette (Scope 3 upstream) verbessert. Mehr Transparenz erreichten wir 2023 außerdem durch die erstmalige Veröffentlichung eines [Vehicle Footprints](#) für den neuen BMW i5³. Darin informieren wir Stakeholder unter anderem über das Treibhausgaspotenzial des Fahrzeugs über den gesamten Lebenszyklus. [Neue Transparenz bei Fahrzeugdaten](#)

Die absoluten CO₂-Emissionen sind im Berichtsjahr um 3,0% auf rund 134,7 Mio. t CO₂ (2022: rund 130,7 Mio. t CO₂⁴) gestiegen. Haupttreiber waren das gestiegene Fahrzeugvolumen sowie ein Anstieg der Emissionen in der Lieferkette aufgrund einer zunehmenden Elektrifizierung des Produktportfolios der BMW Group. Dagegen wirkte die Elektrifizierung in der Nutzungsphase als intelligenter positiver Effekt. Über die umfassende CO₂-Bilanz der BMW Group informieren wir im Kapitel [Weitere GRI-Informationen](#). 1]

CO₂-Steuerungslogik



¹ Ohne CO₂-Emissionen aus der Entsorgung.

² Eigenerzeugung, Direktbezug oder Energy Attributes Certificates (zum Beispiel Herkunftsnachweise).

³ [Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#).

⁴ Die Methode zur Berechnung der CO₂-Emissionen hat sich im Berichtsjahr 2023 für die Positionen 'Gekaufte Waren und Dienstleistungen' sowie 'Transportlogistik – Materialversorgung Werke und Distribution Fahrzeuge' geändert. Der Vorjahreswert wurde rückwirkend angepasst. Wert vor Methodenänderung: 117,4 Mio. t CO₂.

Gesetzliche CO₂-Grenzwerte in der Nutzungsphase wie in den Vorjahren erfüllt

Die CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase sind nicht nur eine wichtige Messgröße in unserer Lebenszyklusbetrachtung, sondern auch Gegenstand zahlreicher regulatorischer Vorgaben. In der EU¹ lagen die durchschnittlichen CO₂-Flottenemissionen unter Berücksichtigung regulatorischer Vorgaben² und gemäß WLTP³ bei 102,1 g CO₂/km⁴. Damit haben wir die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte EU⁵ gegenüber dem Vorjahr um weitere 2,9 g verringert (2022: 105,0 g CO₂/km⁴). Den für die BMW Group im Berichtsjahr gültigen Grenzwert von 128,6 g CO₂/km⁴ unterschritten wir deutlich um 26,5 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](#).

Die regulatorischen GHG-Flottenverbrauchsvorgaben wurden im US-Markt im Berichtsjahr 2023 erfüllt.⁶ In den USA lagen die GHG-Flottenemissionen⁷ im Durchschnitt für das Modelljahr (MJ) 2023 für die Kategorie Passenger Cars bei 116,5 g CO₂/km (MJ 2022: 137,3 g CO₂/km) und für die Kategorie Light Trucks bei 137,6 g CO₂/km (MJ 2022: 154,9 g CO₂/km). Die volumengewichteten CO₂-Flottenemissionen betragen in den USA durchschnittlich 126,5 g CO₂/km (MJ 2022: 145,9 g CO₂/km).⁸ Die deutliche Reduktion der CO₂-Flottenemissionen gegenüber dem Vorjahr konnte im US-Markt vor allem durch einen erhöhten Absatz von vollelektrischen Fahrzeugen im MJ 2023 erreicht werden. In China lagen die mittleren CO₂-Flottenemissionen bei 146,4 g CO₂/km⁹ gemäß dem Testzyklus WLTC (2022: 150,6 g CO₂/km WLTC). Damit haben wir die dort geltenden regulatorischen CAFC-Flottenverbrauchsvorgaben im Berichtsjahr 2023 ebenfalls erfüllt.¹⁰

Die weltweiten CO₂-Flottenemissionen¹¹ der BMW Group betragen im Berichtsjahr durchschnittlich 185,4 g CO₂/km¹² (2022: 193,7 g CO₂/km). Das entspricht einem Rückgang von 15,1% gegenüber dem Basisjahr 2019 (2019: 218,5 g CO₂/km). Bei der Berechnung der Emissionskennzahl berücksichtigt die BMW Group wie in den Vorjahren die mittleren CO₂-Flottenemissionen (inklusive Vorkettenemissionen für Kraftstoff und Ladestrom) in der EU, den USA und in 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 Verabschiedung der CO₂-Flottengrenzwerte in der EU für die Jahre 2030 und 2035 sowie die Veröffentlichung des Gesetzesentwurfs für die GHG-Flottenverbrauchsvorgaben in den USA im Zeitraum zwischen 2027 und 2032. In China wurde im Berichtsjahr eine Aktualisierung der gesetzlichen Vorgaben zum ZEV-Mandat (Zero-Emission-Vehicle-Mandat) für den Zeitraum von 2024 bis 2025 veröffentlicht, die eine höhere Quotenvorgabe für emissionsfreie Fahrzeuge beinhaltet. Die BMW Group unterstützt die Entwicklung harmonisierter Regulierungen – national wie international. Vergleichbare Vorgaben in großen Märkten schaffen verlässliche und planbare Rahmenbedingungen. Sie leisten einen wichtigen Beitrag, dem Klimawandel wirksam zu begegnen. Über die wichtigsten klimapolitischen Positionen und Aktivitäten der BMW Group informieren wir in unserem [Klima-Engagement-Bericht](#).

🔍 Konventionelle Antriebe effizienter und emissionsärmer gestalten

Fahrzeuge mit modernen und effizienten Verbrennungsmotoren spielen für unsere Kundinnen und Kunden eine unverändert wichtige Rolle. Dies gilt vor allem in Regionen, in denen noch kein uneingeschränkter Zugriff zur Ladeinfrastruktur flächendeckend vorhanden ist. Daher wird die BMW Group durch den Einsatz innovativer Technologien im Rahmen des Technologiepakets Efficient Dynamics auch in Zukunft daran arbeiten, die hohe Effizienz ihrer konventionellen Antriebe weiter zu verbessern. Ein wichtiger Baustein ist dabei 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 CO₂-Emissionen. In Europa bieten wir neben vollelektrischen Modellen und Plug-in-Hybriden zahlreiche neu anlaufende Bauweisen 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. [1](#)

¹ EU-27-Staaten einschließlich Norwegen und Island.

² Inklusive 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 Zur Definition siehe [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 greift im Berichtsjahr 2023 auf die Nutzung von Bestandscredits aus den Vorjahren zurück, externe Credits anderer Hersteller kaufte die BMW Group hingegen nicht. Die Vorgaben wurden somit ausnahmslos durch selbst erzeugte Credits und die Nutzung von Bestandscredits erfüllt.

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 greift im Berichtsjahr 2023 auf die Nutzung von Bestandscredits aus den Vorjahren zurück, externe Credits anderer Hersteller kaufte die BMW Group hingegen nicht. Die Vorgaben wurden somit ausnahmslos durch selbst erzeugte Credits und die Nutzung von Bestandscredits erfüllt. Ein Ausgleich zwischen CAFC und ZEV bleibt weiterhin bestehen.

¹¹ Zur Definition siehe [Glossar](#).

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](#).

[[Schadstoffemissionen weiter reduzieren

Alle typgenehmigten, derzeit in der EU angebotenen Verbrennerfahrzeuge der BMW Group erfüllen die aktuellen Abgasnormen Euro 6d oder Euro 6e. Gleiches gilt für Nicht-EU-Länder wie beispielsweise die Schweiz, Norwegen, UK und Island, in denen vergleichbare Regelungen gelten.¹ Gleichzeitig bereitet sich die BMW Group schon auf die Einführung der nächsten Abgasnorm Euro 7 vor, die sich derzeit im Gesetzgebungsprozess befindet und unter anderem erstmals Grenzwerte für Bremspartikel-Emissionen und Reifenabrieb beinhalten soll.

Für die Luftqualität in den Städten ist der Anteil an Stickoxiden ein entscheidender Faktor. Die BMW Group setzt aus diesem Grund seit Mitte 2018 in allen BMW Fahrzeugen und auch in den größeren MINI Dieselmotoren eine hochwirksame Kombination aus Stickstoffoxid-Speicherkatalysator (NSC) und SCR-System (Selective Catalytic Reduction) mit Harnstoffeinspritzung (Ad-Blue) 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 derzeit auf weitere Modelle ausgerollt. In den vergangenen Jahren zeichnete sich bereits eine Reduzierung der NOx-Belastung in deutschen Städten ab. Dazu trug neben schadstoffreduzierenden Maßnahmen auch die fortlaufende Erneuerung der Fahrzeugflotten aller Automobilhersteller bei. [↗ GRI-Index: 305-7 \]\]](#)

ELEKTROMOBILITÄT

[[Die BMW Group sieht die Elektrifizierung der Modellpalette als zentralen Bestandteil ihrer Produktstrategie, um Flottenemissionen zu verringern und damit die ambitionierten strategischen [↗ Ziele zur CO₂-Reduzierung](#) zu erreichen.]]

Schon heute bieten wir unseren Kundinnen und Kunden ein breites Angebot an rein batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen (BEV). Im Jahr 2023 kam mit der vollelektrischen Businesslimousine BMW i5² ein weiteres volumenstarkes Modell in den Handel. MINI stellte im Berichtsjahr den neuen vollelektrischen MINI Cooper SE² der Öffentlichkeit vor. Die Marke Rolls-Royce brachte 2023 mit dem Rolls-Royce Spectre² ihr erstes rein elektrisch angetriebenes Modell auf den Markt. Damit hat die BMW Group bei allen drei Premiummarken sowie in allen Segmenten mindestens ein vollelektrisches Modell im Angebot. Insgesamt waren zum Ende des Berichtszeitraums bei der BMW Group 20 rein elektrische Modelle in zehn Modellreihen bestellbar.

Wachsende Nachfrage nach vollelektrischen Fahrzeugen

Mit unserem wachsenden Angebot vollelektrischer Modelle bedienen wir eine stark zunehmende Nachfrage. Die Auslieferungen vollelektrischer Automobile legten gegenüber dem Vorjahr mit 375.716 Einheiten erneut deutlich zu (2022: 215.752 Einheiten/+74,1%). Der Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen der BMW Group lag bei 14,7% und damit ebenfalls deutlich über dem Vorjahr (2022: 9,0%/+63,3%). Diese Kennzahl löst seit dem Geschäftsjahr 2023 den bis 2022 berichteten Anteil elektrifizierter Fahrzeuge, inklusive der PHEV-Fahrzeuge, als Leistungsindikator ab.

Ab 2025 führen wir die Kernmarke BMW mit der NEUEN KLASSE in eine neue, konsequent vollelektrische Ära. Die Marken MINI und Rolls-Royce werden zu Beginn der 2030er-Jahre über ein ausschließlich vollelektrisches Produktportfolio verfügen. Dies trägt dazu bei, für vollelektrisch angetriebene Automobile einen Anteil von über 50% am weltweiten Absatz der BMW Group zu erreichen – in Abhängigkeit von bestimmten

Rahmenbedingungen wie dem Aufbau einer umfassenden Ladeinfrastruktur bis 2030. Im Jahr 2030 will die BMW Group insgesamt mehr als 10 Mio. vollelektrische Fahrzeuge an Kundinnen und Kunden ausgeliefert haben.



¹ Die weiteren Nicht-EU-Länder, für die diese Aussage gilt, sind Albanien, Andorra, Bosnien und Herzegowina, Liechtenstein, Macau, Nordmazedonien, Montenegro und die Türkei.

² [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.](#)

[[Angebot mit konsequentem Kundenfokus

Unser Produktportfolio bedient die wachsende Nachfrage nach elektrifizierten Modellen und berücksichtigt zugleich unterschiedliche Rahmenbedingungen und Kundenbedürfnisse in den einzelnen Märkten. Unsere Kundinnen und Kunden können daher neben vollelektrischen Fahrzeugen aus einem breiten Angebot an Plug-in-Hybriden und Fahrzeugen mit effizienten Verbrennungsmotoren wählen. Unsere [flexiblen Produktionssysteme](#) sowie das skalierbare Baukastensystem der Fahrzeuge sind ein Ausdruck unserer konsequenten Kundenorientierung. Mit der Einführung des neuen BMW i5¹ ist eine weitere Modellreihe in allen drei Antriebsarten verfügbar. Zuvor galt dies bereits für die Modellreihen BMW X1, BMW X3, BMW 3er und den BMW 7er.

Zur kundenorientierten Technologievelfalt der BMW Group gehört auch die Weiterentwicklung der Brennstoffzellentechnologie. Wir sehen wasserstoffbetriebene Elektrofahrzeuge segmentabhängig als potenziell wichtige Ergänzung der Elektromobilität mit Batterien und damit als Chance, CO₂-Emissionen noch schneller zu senken. [Wasserstoff-Pilotflotte erfolgreich im Einsatz](#)

Elektrische Reichweiten auf Nutzerverhalten ausrichten

Die BMW Group beurteilt die Erhöhung elektrischer Reichweiten unter verschiedenen Gesichtspunkten. Zentraler Ansatz ist es, die Reichweiten der Fahrzeuge optimal an den jeweiligen Einsatzzweck und das Nutzerverhalten anzupassen. Auf diese Weise berücksichtigen wir auch ökologische Effekte: Mehr Reichweite bedeutet grundsätzlich größere und damit schwerere Hochvolt-Speicher. Dieser Zusammenhang hat Auswirkungen auf den Ressourcenverbrauch, den ökologischen Fußabdruck der Lieferkette sowie das Gewicht und damit den Stromverbrauch des Fahrzeugs.

Der neue vollelektrische MINI Cooper SE¹, der überwiegend im urbanen Raum genutzt wird, verfügt über eine kundengerechte Reichweite von rund 400 Kilometern (WLTP²). Der neue BMW i5¹ kann im gesetzlichen Prüfzyklus WLTP und abhängig von Faktoren wie Ausstattung und Motorisierung eine Reichweite von bis zu 582 km erreichen. Mit Angeboten wie der BMW eDrive Zone, attraktiven Fahrstromtarifen, Lade-Equipment, Integration des Ladens in die Fahrzeug-App 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 X5 Plug-in-Hybrid¹ kann beispielsweise bis zu 110 Kilometer (WLTP²) ausschließlich batterieelektrisch zurücklegen.

Elektromobilität ganzheitlich denken

Die elektrifizierten Fahrzeuge der BMW Group zeichnen sich im Fahrbetrieb durch hohe Effizienz und 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-Emissionen](#). Anders als bei Verbrennungsantrieben liegen bei batteriebetriebenen Automobilen die Umweltauswirkungen überwiegend in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Hier wirken sich der Einsatz von Rohstoffen für Batteriezellen und die CO₂-intensive Produktion von Batterien maßgeblich aus.

Der BMW Group ist es daher besonders wichtig, auch umweltbezogene und soziale Aspekte bei der Herstellung von Komponenten wie Elektromotor, Hochvolt-Speicher und Batteriezellen einzubeziehen [CO₂-Emissionen in der Lieferkette](#), [Soziale und ökologische Verantwortung](#). Weitere Ansätze zur Verringerung der Umweltauswirkungen sind das zunehmende Recycling und die sinnvolle Weiterverwendung von Hochvolt-Speichern aus unseren BEV- und PHEV-Modellen. Die BMW Group bietet Kundinnen und Kunden von batteriebetriebenen Fahrzeugen eine kostenfreie Rücknahme der Hochvolt-Speicher an. Dies gilt auch für Märkte, in denen dies gesetzlich nicht gefordert ist.

Angebote für zuverlässiges und flächendeckendes Laden

Eine ausgebaut, kundengerechte Ladeinfrastruktur ebnet den Weg für die schnelle und flächendeckende Verbreitung der Elektromobilität. Mit Verabschiedung der Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) im Jahr 2023 hat die EU beschlossen, bis Ende 2030 sowohl elektrische Ladestationen als auch Wasserstofftankstellen in einem Basisnetzwerk zu errichten. Aus Sicht der BMW Group ist dies ein erster wichtiger Schritt zu einer kundenwerten Ausgestaltung der Ladeinfrastruktur. Unverändert setzt sich die BMW Group für einheitliche Rahmenbedingungen ein und treibt Angebote voran, die flächendeckendes sowie kundenfreundliches Laden ermöglichen.

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

[[Kundinnen und Kunden von BMW und MINI finden über zwei Millionen Ladepunkte¹ weltweit über die Navigation bzw. die jeweilige Fahrzeug-App. Allein in Europa ermöglichen wir über das öffentliche Ladeangebot BMW/MINI Charging den einfachen Zugang zu einem Ladenetzwerk mit über 588.000 Ladepunkten.¹ Darunter befinden sich auch Schnellladestationen des von der BMW Group initiierten Unternehmens IONITY mit einer Ladeleistung von bis zu 350 Kilowatt (kW). In insgesamt 24 Ländern verfügt IONITY derzeit über 590 Stationen mit über 3.300 Ladepunkten. Diese sind öffentlich zugänglich, markenunabhängig und nach dem europäischen Ladestandard Combined Charging System (CCS) ausgelegt. Außerdem werden sie mit 100% Grünstrom² betrieben.

Im Berichtsjahr hat die BMW Group zudem gemeinsam mit sechs weiteren Herstellern den Aufbau eines Ladenetzwerks in den USA und Kanada angekündigt. Ziel ist die Installation von mindestens 30.000 Ladepunkten in Städten und entlang wichtiger Verkehrsachsen. Erste Ladestationen sollen im Sommer 2024 eröffnet werden.

Mit der neuen Ladeinfrastruktur im Rahmen einer Kooperation mit Mercedes-Benz in China komplettiert die BMW Group ihr Lade-Engagement in ihren drei wichtigsten Märkten. Hierfür sollen bis Ende 2026 mindestens 1.000 Ladestationen mit rund 7.000 Ladepunkten errichtet werden. Das Netzwerk wird Fahrerinnen und Fahrern aller Marken offenstehen. Die ersten Ladestationen werden bereits 2024 ihren Betrieb in jenen Regionen aufnehmen, die eine hohe Dichte an elektrifizierten Fahrzeugen aufweisen.

Für unterwegs und zu Hause stellen BMW und MINI Charging den Flexible Fast Charger 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.]]

[[Neue Transparenz bei Fahrzeugdaten

Die BMW Group weitet mit der Veröffentlichung des ³ Vehicle Footprint für den BMW i5³ die Transparenz auf Produktebene weiter aus. Darin erhalten Kundinnen und Kunden sowie weitere Interessierte umfassend Auskunft über wesentliche nachhaltigkeitsbezogene Leistungsdaten des Fahrzeugs. Dazu gehören unter anderem die vier Kernindikatoren CO₂e-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus inklusive Rohstoffbeschaffung, Produktion, Lieferkette bis zum Recycling, der Energieverbrauch in der Nutzungsphase, die Sekundärmaterialquote und wesentliche Aspekte der sozialen Nachhaltigkeit in der Lieferkette. Teil des Vehicle Footprint ist eine Ökobilanz in Übereinstimmung mit den Normen DIN EN ISO 14040:2021 und DIN EN ISO 14044:2021, die durch den TÜV Rheinland Energy geprüft wurde. Künftig veröffentlicht die BMW Group analoge Berichte für Fahrzeugeranläufe auf Basis eines repräsentativen Modells pro Antrieb.]]



3

¹ Gesamtzahl der über BMW Frontends (Fahrzeug und App) angezeigten Ladepunkte. Der Netzwerkzugang unterliegt dem Angebot eines lokalen Partners und der Kundenregistrierung.

² Primär über Direktbezug sowie über Energy Attributes Certificates (z. B. Herkunftsnachweise).

³ ³ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

[[Lösungen für einfaches und umweltfreundlicheres Laden

Laden soll so einfach wie Tanken sein. Um diesen Anspruch zu erfüllen, arbeiten wir insbesondere an digitalen Lösungen. Über die Anwendung Connected Charging erhalten Fahrerinnen und Fahrer aktuelle Ladeinformationen und können den Ladevorgang per Knopfdruck steuern. Mit der Funktion eRoute können Kundinnen und Kunden Ladestopps bei Langstreckenfahrten planen. Im Jahr 2023 erhielten erste BMW Modelle wie beispielsweise der BMW i7* oder der BMW iX1* 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 verschiedener Anbieter digital im Fahrzeug gespeichert werden. Dies erleichtert die Nutzung von Ladesäulen unterschiedlicher Betreiber.

Darüber hinaus unterstützt die BMW Group 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 Hochvoltspeichern in das öffentliche Energienetz. Dafür haben wir 2023 mit Connected Home Charging eine erste Kundenlösung in Zusammenarbeit mit E.ON auf den europäischen Markt gebracht. [↗ Elektrifizierte Fahrzeuge als Teil des Energiesystems](#)

Wasserstoff-Pilotflotte erfolgreich im Einsatz

Seit Beginn des Berichtsjahres ist eine Pilotflotte des wasserstoffbetriebenen BMW iX5 Hydrogen weltweit auf den Straßen unterwegs. Ziel ist es, eine mögliche Serienreife zu prüfen und erste Kundenreaktionen einzuholen. Dabei fokussieren wir uns einerseits auf Länder, in denen sich die Wasserstoffindustrie beispielsweise mit dem Aufbau eines Tankstellennetzwerks positiv entwickelt. Andererseits sind wir auch dort aktiv, wo die Produktion von vorzugsweise grünem Wasserstoff sowie dessen Verteilung und Einsatz in verschiedenen Anwendungsfeldern an Bedeutung gewinnt. Dazu zählen aktuell Teile Europas, Japan, Südkorea, China, die USA und der Mittlere Osten.

Die Erkenntnisse aus dem Praxistest fließen zum einen in die Entwicklung eines potenziellen Serienprodukts ein. Zum anderen nutzen wir sie, um weltweit Initiativen für den Bau von Wasserstofftankstellen weiter voranzutreiben. In diesem Zusammenhang wird die Alternative Fuel and Infrastructure Regulation (AFIR) auf EU-Ebene neue Impulse setzen. Sie sieht unter anderem vor, ein Basisnetzwerk an Wasserstofftankstellen entlang der europäischen Hauptverkehrsachsen zu errichten.

Auch auf übergeordneter Ebene setzt sich die BMW Group für die Wasserstofftechnologie ein. So engagieren wir uns in weltweiten Organisationen und Verbänden wie dem [↗ Hydrogen Council](#). Als assoziierter Partner der [↗ H2 Mobility Deutschland GmbH](#) unterstützen wir zudem den Aufbau der Wasserstoffinfrastruktur in Deutschland. [\]\]](#)



* ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

**PRODUKTION UND
LIEFERANTENNETZWERK**

104 Produktionsnetzwerk

107 Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und
erneuerbare Energien

111 Einkauf und Lieferantennetzwerk

PRODUKTION UND LIEFERANTENNETZWERK

PRODUKTIONSNETZWERK

Die BMW Group ist mit ihrem flexiblen Produktionsnetzwerk in der Lage, Fahrzeuge mit vollelektrischen, mit Plug-in-Hybrid-Antrieben oder mit Verbrennungsmotoren auf einer Linie zu fertigen. Diese Kompetenz versetzt uns in die Lage, unser Produktangebot auf unterschiedliche Kundenwünsche und -bedürfnisse auszurichten.

Die Produktion richtet sich am Zielbild der BMW iFACTORY aus, das für Elektrifizierung, Profitabilität, Nachhaltigkeit und Digitalisierung steht. Die BMW iFACTORY unterstützt durch den Einsatz innovativer Technologien die flexible und effiziente Produktion, die einen möglichst geringen Ressourceneinsatz anstrebt und digitale Lösungen in den Bereichen Data Science, KI sowie virtuelle Planung und Entwicklung vorantreibt.

Integrierte Komponentenfertigung für elektrifizierte Fahrzeuge

Eine führende Rolle bei der Fertigung elektrifizierter Antriebe übernimmt das Kompetenzzentrum in Dingolfing. Dort entstehen Batteriemodule, Hochvoltbatterien und Elektromotoren der fünften Generation. Gleichzeitig bereiten wir das Netzwerk auf die Produktion elektrifizierter Antriebe der nächsten Generation vor. Dazu wird das Motorenwerk Steyr in Österreich ausgebaut. Die neuen Antriebssysteme erweitern die dortige Fertigung von Diesel- und Benzinmotoren. Der Produktionsstart ist für 2025 geplant.

Nach dem Prinzip „local for local“ platziert die BMW Group ihre weltweite Hochvoltbatteriemontage in der Nähe ihrer Fahrzeugwerke **↗ Ausbau resilienter Lieferketten**. Für die sechste Generation der Hochvoltbatterie entstehen Produktionsstätten in Debrecen (Ungarn), in Woodruff bei Spartanburg (USA), in San Luis Potosí (Mexiko) sowie in Shenyang (China). Mit dem Standort Irlbach-Straßkirchen plant die BMW Group, auch in Deutschland künftig Hochvoltbatterien der sechsten Generation zu fertigen. Von dort sollen die deutschen Fahrzeugwerke beliefert werden.

Das neue Kompetenzzentrum Batteriezellfertigung (Cell Manufacturing Competence Centre, CMCC) in Parsdorf bei München nimmt für die BMW Group eine Schlüsselrolle ein. Es ermöglicht der BMW Group, mittels einer Pilotfertigung die Wertschöpfungsprozesse der Batterie zelle vollständig darzustellen. Die gewonnenen Erkenntnisse bringt das Unternehmen in die enge Zusammenarbeit mit den späteren Serien-Produktionspartnern von Batteriezellen ein. So können hinsichtlich Qualität, Leistung, Kosten und Ökologie von Batteriezellen neue Maßstäbe gesetzt werden.

Elektromobilität global integriert

Für die BMW Group hat die Elektromobilität seit Jahren eine steigende Bedeutung. Mit dem Produktionsstart des BMW i5¹ im Werk Dingolfing sowie des BMW iX2¹ im Werk Regensburg hat die BMW Group den Ausbau der Produktion vollelektrischer Modelle in den deutschen Werken fortgesetzt. Hinzu kommt der Produktionsstart in Zhangjiagang (Werk Spotlight), ein Joint Venture mit Great Wall Motors. Der Standort fertigt seit November 2023 den vollelektrischen MINI für den Weltmarkt. Damit produzieren wir in unserem weltweiten Fertigungsverbund an 15 [Standorten](#) sowie in zwei Partnerwerken Automobile und Motorräder mit elektrifizierten Antrieben. Vollelektrische Automobile liefen in Dingolfing, Goodwood, München, Regensburg, Oxford, Shenyang, bei VDL Nedcar², Born sowie in Zhangjiagang vom Band. Vollelektrische Motorräder wurden in Berlin und in unserem Partnerwerk in Hosur (Indien) gefertigt.

Ab 2025 kommt mit der NCAR 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 von vollelektrischen Fahrzeugen. Bis 2030 sollen dort mindestens sechs vollelektrische X-Modelle gefertigt werden.

BMW Group Fahrzeugwerke

Standort	Land	Produktionsprogramm 2023	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 X5, BMW X7, MINI Countryman	
Dingolfing	Deutschland	BMW 4er, BMW 5er, BMW i5 ¹ , BMW 6er, BMW 7er, BMW i7 ¹ , BMW 8er, BMW M, BMW iX ¹	BEV, PHEV
Goodwood (Rolls-Royce Manufacturing)	UK	Rolls-Royce Cullinan ¹ , Dawn ¹ , Ghost ¹ , Phantom ¹ , Wraith ¹ , Spectre ¹	BEV
Leipzig	Deutschland	BMW 1er, BMW 2er, MINI Countryman	PHEV
Manaus	Brasilien	BMW Motorräder	
München	Deutschland	BMW 3er, BMW 4er, BMW i4 ¹ , BMW M	BEV, PHEV
Oxford	UK	MINI, MINI Clubman, MINI Cooper SE ¹	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 X1, BMW iX1 ¹ , BMW X2, BMW iX2 ¹	BEV, PHEV
Roslyn	Südafrika	BMW X3	
San Luis Potosí	Mexiko	BMW 2er, BMW 3er, BMW M	PHEV
Shenyang (Dadong)	China	BMW 5er, BMW X3, BMW iX3 ¹ , BMW X5	BEV, PHEV
Shenyang (Tiexi) ³	China	BMW 1er, BMW 3er, BMW X1, BMW iX1 ¹ , BMW X2, BMW i3 (Langversion BMW 3er)	BEV
Spartanburg	USA	BMW X3, BMW X4, BMW X5, BMW X6, BMW X7, BMW XM ¹ , BMW M	PHEV

Gemeinschaftlich geführte Fahrzeugwerke

Standort	Land	Produktionsprogramm 2023	Elektrifizierungsportfolio
Zhangjiagang (Spotlight)	China	MINI Cooper	BEV

¹ [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.](#)

² Auftragsfertigung.

³ Inkl. Erweiterung Lydia seit Juni 2022.

Produktionsstandorte in den wichtigsten Märkten

Die Fahrzeugwerke der BMW Group in Europa, Südafrika, den USA und Mexiko produzieren für den Weltmarkt. Im chinesischen Joint-Venture-Werk Spotlight lief im November 2023 die Produktion des vollelektrischen MINI ebenfalls für den Weltmarkt an. Die Werke von BMW Brilliance in China fertigen überwiegend für den dortigen Markt. Die BMW Group Werke in Araquari (Brasilien), Rayong (Thailand) und Chennai (Indien) bedienen vor allem die jeweiligen Regionalmärkte und produzieren Modelle der Marken BMW und MINI. Gleiches gilt für die Automobil-Partnerwerke der BMW Group in Jakarta (Indonesien), Kairo (Ägypten), Kulim (Malaysia) und Chu Lai (Vietnam). 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 (bis Mai 2023) und den BMW Z4¹. VDL Nedcar² in Born (Niederlande) fertigt das MINI Cabrio und den MINI Countryman noch bis Anfang 2024.

BMW Motorräder, Komponenten und Scooter fertigt die BMW Group im Werk Berlin sowie an den internationalen Standorten in Manaus (Brasilien) und in Rayong (Thailand). In Rayong werden zudem Komponenten für Motorräder produziert. 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), Steyr (Österreich) und Shenyang (China) sowie Komponentenwerke an den Standorten Eisenach, Landshut, Wackersdorf (Deutschland) sowie in Swindon (UK). Die Motorenproduktion in München (Deutschland) ist 2023 ausgelaufen. Insgesamt umfasst das Produktionsnetzwerk damit 32 Werke in 15 Ländern.

Produktionsrekord trotz herausfordernden Umfelds

Das Produktionsvolumen der BMW Group lag im Berichtszeitraum bei 2.661.922 Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce (2022: 2.382.305 Automobile/+11,7%). Davon entfielen auf die Marke BMW 2.340.547 Fahrzeuge (2022: 2.089.801 Fahrzeuge/+12,0%), auf MINI 315.196 Einheiten (2022: 286.265 Einheiten/+10,1%) und auf Rolls-Royce Motor Cars ein Wert von 6.179 Automobilen (2022: 6.239 Automobile/-1,0%). Die Produktion elektrifizierter Fahrzeuge

erreichte im Berichtsjahr 2023 mit insgesamt 613.640 Einheiten einen neuen Höchstwert (2022: 462.396 Fahrzeuge/+32,7%). Darin enthalten sind 415.692 vollelektrische Automobile (2022: 252.077 Automobile/+64,9%). Mit 221.988 Einheiten verzeichnete BMW Motorrad einen Zuwachs von 2,8% im Vergleich zum Vorjahr (2022: 215.932 Einheiten).

Automobilproduktion der BMW Group nach Werken

in Einheiten	2023	2022	Veränderung in %
Dadong	420.586	395.021	6,5
Spartanburg	410.793	416.301	- 1,3
Tiexi	307.972	279.645	10,1
Dingolfing	291.907	282.661	3,3
Regensburg	238.301	143.654	65,9
München	217.480	201.323	8,0
Leipzig	188.199	151.949	23,9
Oxford	185.400	186.301	- 0,5
San Luis Potosí	117.576	63.600	84,9
Rossllyn	68.238	61.609	10,8
Chennai	15.264	9.960	53,3
Rayong	13.044	12.912	1,0
Araquari	10.608	8.208	29,2
Goodwood	6.179	6.239	- 1,0
Zhangjiagang (Spotlight)	2.871	-	-
Born (VDL Nedcar)	120.235	99.126	21,3
Graz (Magna Steyr)	26.461	45.184	- 41,4
Partnerwerke	20.808	18.612	11,8
Gesamt	2.661.922	2.382.305	11,7

¹ ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

² Auftragsfertigung.

KREISLAUFWIRTSCHAFT, RESSOURCENEFFIZIENZ UND ERNEUERBARE ENERGIEN

Die Bedeutung der Kreislaufwirtschaft nimmt vor dem Hintergrund knapper Ressourcen, der Preisentwicklung auf den Rohstoffmärkten, geopolitischer Spannungen und für die Erfüllung von Nachhaltigkeitszielen weiter zu. Deshalb unternimmt die BMW Group weitere Schritte, den Anteil recycelter Materialien zu erhöhen und so die Abhängigkeit von Primärrohstoffen zu verringern. Zusätzlich stärkt die BMW Group ihre lokalen Lieferketten nach dem Prinzip „local for local“. Damit setzen wir in unserer eigenen Produktion und Lieferkette den eingeschlagenen Weg konsequent fort, Ressourcen zu schonen, die Energieeffizienz kontinuierlich zu verbessern und CO₂-Emissionen weiter zu senken.

Materialkreisläufe schließen

Die BMW Group verfolgt das Ziel, den Anteil an Primärmaterialien in ihrer Wertschöpfungskette zu verringern. Ein wichtiger Ansatzpunkt besteht darin, Kreisläufe für bestimmte Materialien sowie Komponenten zu schließen. Dafür führt die BMW Group ausgewählte Produktionsrückstände zum Materiallieferanten zurück und ermöglicht es, die Materialien wiederzugewinnen und in einen neuen Produktionsprozess zu bringen. Das Prinzip der Kreislaufwirtschaft („Design for Circularity“) wird bei der BMW Group bereits bei der Gestaltung der NEUEN KLASSE von der Unternehmensfunktion „Gesamtfahrzeugentwicklung“ in ein operatives Konzept übersetzt und im Rahmen der Entwicklung neuer Fahrzeugmodelle systematisch angewendet.

Bereits heute werden die Fahrzeuge der BMW Group zu je nach Fahrzeug unterschiedlichen Anteilen aus recycelten und wiederverwendeten Materialien gefertigt. Nach dem Ansatz „Secondary First“ werden wir zukünftig unter Berücksichtigung der Marktverfügbarkeit und der technischen Machbarkeit den Einsatz von Sekundärmaterialien ausbauen. Dafür legen wir im Rahmen von ausgewählten Produkt-, Material- und

Lieferantenanforderungen fest, Sekundärmaterialien bei unseren künftigen Fahrzeugen zu bevorzugen. Sekundär- und Primärmaterialien müssen in der BMW Group dabei die gleichen hohen Anforderungen an Qualität, Sicherheit und Zuverlässigkeit erfüllen. [↗ GRI-Index: 3-3](#), [↗ Durchschnittliche Verteilung der Materialien in Fahrzeugen der BMW Group](#)

Der BMW i Vision Circular steht sinnbildlich für unsere Ambitionen. Das Visionsfahrzeug besteht aus Rezyklaten oder nachwachsenden Rohstoffen. Auch die NEUE KLASSE folgt dieser Vision, indem bei der Produktion von Batteriezellen die Bestandteile Kobalt, Lithium und Nickel zukünftig anteilig Sekundärmaterialien enthalten werden. Dies verringert den Bedarf an Primärmaterialien und die damit zusammenhängenden Umweltauswirkungen. Die NEUE KLASSE wird auch höhere Anteile von Sekundärmaterialien in anderen Materialgruppen wie Stahl und Aluminium aufweisen.

Gleichzeitig fördern wir die Rückführung von Altfahrzeugen, Komponenten und Materialien, um sie als Quelle für Sekundärmaterial in verschiedenen Materialkreisläufen zu halten. Bereits in 32 Ländern hat die BMW Group gemeinsam mit ihren nationalen Vertriebsgesellschaften und Importeuren die Rücknahme von Altfahrzeugen geregelt, sodass bei mehr als 2.800 Rücknahmestellen Altfahrzeuge zu einer umweltgerechten Verwertung abgegeben werden können. [↗ GRI-Index: 301-1, 301-3](#), [↗ SASB-Index](#)

Im Vergleich zu Primär- verringert Sekundärmaterial auch CO₂-Emissionen – beispielsweise in einer Größenordnung von bis zu 80% bei Aluminium und bis zu 70% bei Stahl. Gleichzeitig werden potenzielle Risiken reduziert, die mit der Gewinnung von Primärmaterialien verbunden sind. Dazu zählen unter anderem ein hoher Energieverbrauch beziehungsweise CO₂-Ausstoß sowie lange Transportwege, Umweltschäden oder Risiken aufgrund fehlender Sozialstandards. Im Ergebnis steigt mit dem Einsatz von Sekundärmaterial auch die Resilienz in der Wertschöpfungskette. [↗ Einkauf und Lieferantennetzwerk](#)

[[Vom Schrott zum Rohstoff: Förderprojekt Car2Car

Das Projekt Car2Car konzentriert sich auf die Wiederverwertung der Materialien Aluminium, Stahl, Glas, Kupfer und Kunststoff. Gemeinsam mit Vertretern der Verwertungsindustrie, Rohstoffverarbeitern und der Wissenschaft arbeitet die BMW Group als Projektleitung daran, die Qualität von Sekundärrohstoffen zu steigern, die beim Recycling von Altfahrzeugen gewonnen werden. Durch innovative Demontage- und automatisierte Sortierverfahren sollen Wertstoffe in deutlich höherem Umfang als bisher extrahiert werden. Die BMW Group stellt im Rahmen des Förderprojekts 433 Altfahrzeuge zur Verfügung. Um ein repräsentatives Spektrum abzudecken, werden verschiedene Modelle aus dem eigenen Bestand verwertet – von MINI bis Rolls-Royce, mit Verbrennungsmotoren, Plug-in-Hybrid-Systemen und vollelektrischem Antrieb.]]

Investitionen in ressourcenschonende Technologien

Mit dem Venture Capital Fonds [↗ BMW i Ventures](#) investiert die BMW Group in schnell wachsende Technologie-Start-ups. Ein Fokus liegt dabei auf Geschäftsaktivitäten, die einen Beitrag zur CO₂-Neutralität und zum Ressourcenschutz leisten können. Ein Beispiel dafür ist die Beteiligung am Schweizer Unternehmen Bcomp (seit 2022), das aus Flachs Naturfaserverbundwerkstoffe als Ersatz für Kompositwerkstoffe aus Plastik entwickelt hat und daraus Strukturbauteile fertigt. Durch die Ausweitung unseres Investments in das US-Start-up Boston Metal im April 2023 stärken wir unsere Investitionen in innovative Verfahren zur CO₂-reduzierten Stahlherstellung. Außerdem ging BMW i Ventures im April 2023 eine Beteiligung an Cyclic Materials ein. Das Unternehmen entwickelt eine Recyclingtechnologie, die Seltene Erden und unedle Metalle aus Altprodukten extrahiert.

Darüber hinaus investiert die BMW Group auch in Forschungs- und Innovationsprojekte wie Circular Republic, um geschlossene Materialkreisläufe für bestimmte Produktgruppen zu implementieren. Die Initiative von UnternehmerTUM und der BMW Group konzentriert sich auf den Wissenstransfer zwischen Wissenschaft und Unternehmen, unter anderem zur Förderung der Kreislaufwirtschaft.]]

[[Ressourcenmanagement an allen Standorten

Im weltweiten Produktionsnetzwerk der BMW Group sind Ressourceneffizienz und die Kontrolle des Ressourcenverbrauchs seit Jahrzehnten im Umweltmanagement organisatorisch verankert. Maßgebliche Größen für die Steuerung von Ressourceneffizienz und die Kontrolle des Ressourcenverbrauchs in der BMW Group sind – neben den [↗ CO₂-Emissionen](#) – der [↗ Energie-](#) und [↗ Trinkwasserverbrauch](#), das [↗ Abfallaufkommen](#) und der Einsatz von [↗ Lösemitteln](#). Die BMW Group beabsichtigt, ihren Energie- und Trinkwasserverbrauch, den Abfall zur Beseitigung und den Einsatz von Lösemitteln je produziertes Fahrzeug bis 2030 um jeweils 25% zu reduzieren (Basisjahr 2016).

Das internationale Umweltschutznetzwerk der BMW Group wird durch einen Lenkungsreis gesteuert. Dabei sind alle Anlagen, Flächen und Gebäude jeweils einem internen Betreiber zugeordnet. Er trägt in seinem Bereich die Verantwortung für die technischen Systeme, 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 Werksstandorte nach dem Umweltmanagementsystem EMAS zertifiziert. Weltweit koordiniert die BMW Group in fünf zentralen Fachstellen ihre Umweltschutzmaßnahmen zu Immissionen, Wasser, Abfall, Qualifizierung und dem Umweltmanagementsystem. Ökologische Verbesserungen, die sich an einem Standort bewährt haben, setzen wir nach Möglichkeit auch an anderen Standorten um. Regelmäßige Schulungen und der Erfahrungsaustausch innerhalb der Belegschaft gewährleisten, dass Erkenntnisse unternehmensweit angewendet werden. Unser aktives Umweltmanagement trug maßgeblich dazu bei, dass es auch im Berichtsjahr 2023 im weltweiten Produktionsnetz keine signifikanten, mit Strafzahlungen verbundenen Umweltvorfälle gab.

Wasser

In den Produktionswerken verfolgt die BMW Group das Ziel, auch den Wasserverbrauch kontinuierlich zu senken und damit möglichen Risiken bei der Wasserversorgung vorzubeugen. Zu diesem Zweck wird Abwasser aus den Lackierereien oder den Waschanlagen der Montage wieder aufbereitet. Darüber hinaus wird

gering verschmutztes Grauwasser in dem BMW Group Fahrzeugwerk Dadong (Shenyang, China) als Prozesswasser verwendet. In Regionen, in denen Wassermangel herrscht, achtet das Unternehmen auf eine ressourcenschonende Wassernutzung. So wird zum Beispiel am Produktionsstandort im indischen Chennai während der Monsunzeit Regenwasser gesammelt, das den Wasserbedarf bis zu 100% abdeckt. Der [↗ spezifische Trinkwasserverbrauch](#)^{2,3} in der Automobilproduktion liegt mit 1,78 m³ je produziertes Fahrzeug aufgrund des höheren Produktionsvolumens moderat unter dem Vorjahresniveau (2022: 1,90 m³/-6,3%). [↗ Wasserverbrauch im Detail](#)

Abfall

Die BMW Group nutzt zur Abfallvermeidung aufeinander abgestimmte Recycling- und Aufbereitungskonzepte, die an die Abfallströme in den einzelnen Werken, an regional geltende gesetzliche Regelungen sowie an jeweils lokal vorhandene Entsorgungsstrukturen angepasst sind. Im Jahr 2023 wurden insgesamt 99,4%⁴ (2022: 99,3%) der in der Produktion anfallenden Abfälle recycelt oder verwertet. Die [↗ Abfallmenge zur Beseitigung je produziertes Fahrzeug](#) in der Automobilproduktion⁵ verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 22,6% auf 2,12 kg (2022: 2,74 kg). Der starke Rückgang ist insbesondere auf die Umstellung eines Abfallstromes von Beseitigung auf Recycling in China zurückzuführen. Das hohe Niveau der Recycling- und Verwertungsquote in der BMW Group soll auch im Zuge der fortschreitenden Umstellung auf die Elektromobilität gehalten werden. [↗ GRI-Index: 306-4, 306-5, ↗ Abfallaufkommen im Detail, ↗ SASB-Index](#)

Lösemittlemissionen

Die [↗ Lösemittlemissionen je produziertes Fahrzeug](#)^{6,7} reduzierten sich im Berichtszeitraum erneut deutlich um 14,8% auf 0,52 kg (2022: 0,61 kg). Aufgrund der Fortschritte beim Einsatz lösemittelfreier Stoffe und der kontinuierlichen Optimierung unserer Lackierprozesse erwarten wir im kommenden Jahr einen weiteren leichten Rückgang des Emissionsniveaus. [↗ GRI-Index: 305-7](#)

Biodiversität

Die BMW Group berücksichtigt an ihren Standorten auch die Biodiversität. Die BMW Group bewertet die Artenvielfalt im Kontext ihrer Werke beispielhaft im Rahmen ökologischer Beweissicherungsverfahren mithilfe eines Biodiversitätsindikators. Basierend

auf dieser Bewertung werden Maßnahmen zur Verbesserung dieser Lebensräume vorgeschlagen. Auch der Schutz der Biodiversität in den Anbauländern nachwachsender Rohstoffe ist uns ein Anliegen. In Indonesien unterstützen wir deshalb über das Projekt „Living Rubber“ lokale Naturschutzinitiativen, die sich für den Erhalt der Biodiversität und der Artenvielfalt engagieren. Des Weiteren analysieren wir derzeit biodiversitätsbezogene Auswirkungen sowie Chancen und Risiken, um entsprechende Ziele und nächste Schritte zu erarbeiten. [↗ GRI-Index: 304-2](#)]]

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

² Effizienzkennzahl berechnet aus dem Trinkwasserverbrauch der Automobilproduktion (BMW Group Werke ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke 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. Dies gilt in den BMW Group Werken San Luis Potosí (Mexiko) und Araquari (Brasilien). In diesen Werken stellt Grundwasser die Hauptbezugsquelle dar.

⁴ Abfall zur Beseitigung bezogen auf das Gesamtgewicht der Abfälle.

⁵ Effizienzkennzahl berechnet aus dem Abfall zur Beseitigung der Automobilproduktion (BMW Group Werke ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung).

⁶ Lösemittlemissionen (Volatile Organic Compounds = VOC) entstehen insbesondere im Lackierprozess und können durch neue Lackiertechnologie reduziert werden.

⁷ Effizienzkennzahl berechnet aus den Lösemittlemissionen der Automobilproduktion (BMW Group Werke ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung).

Energieeinsatz und CO₂-Emissionen

Die BMW Group beabsichtigt, bis zum Jahr 2030 die CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug (Scope 1 und Scope 2) im Vergleich zum Basisjahr 2019 im Durchschnitt um 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 dabei auf Energieeffizienzmaßnahmen, die eigene Stromerzeugung aus regenerativen Quellen, den Bezug von Grünstrom aus Direktlieferverträgen sowie die Nutzung von Herkunftsnachweisen.

Die verbleibenden Emissionen¹ gehen zum überwiegenden Teil 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. Die Umstellung auf alternative Energiequellen hängt dabei maßgeblich von deren Verfügbarkeit, der technischen Umrüstung der Anlagen sowie politischen Rahmenbedingungen ab.

Als weiteren Beitrag zum Klimaschutz finanziert die BMW Group außerhalb der eigenen Wertschöpfungskette verschiedene Klimaschutzprojekte in Höhe der im Berichtsjahr verbliebenen Scope-1- und Scope-2-Emissionen sowie der Kategorie „Dienstreisen“ in Scope 3.²

[Beitrag zum Klimaschutz außerhalb der eigenen Wertschöpfungskette](#)

Energiemanagement und -effizienz

Die BMW Group investiert kontinuierlich in die Energieeffizienz ihres weltweiten Produktionsnetzwerks. 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.

Nach den anhaltenden Einschränkungen durch die Corona-Pandemie und den Auswirkungen durch den Krieg in der Ukraine erhöhte sich das Produktionsvolumen im Berichtsjahr 2023 wieder deutlich. Durch die damit verbundene bessere Auslastung der Werke sank der spezifische Energieverbrauch in der Fahrzeugproduktion im Vorjahresvergleich auf 1,97 MWh je produziertes Fahrzeug (2022: 2,13 MWh/-7,5%). Der absolute Energieverbrauch in der BMW Group lag im Berichtszeitraum mit insgesamt 6.380.652 MWh volumenbedingt über dem Vorjahr (2022:

6.295.990 MWh/+1,3%). [Energieverbrauch im Detail](#), [GRI-Index: 302-1, 302-4](#)

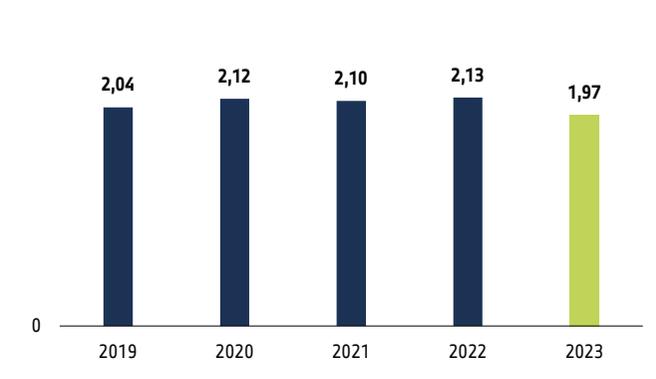
Erneuerbare Energien

Weltweit nutzen alle BMW Group Produktionsstandorte sowie der überwiegende Teil der übrigen Standorte der BMW Group Grünstrom. Dieser stammt entweder aus Eigenerzeugung, dem Direktbezug oder geht auf die Verwendung von Energy Attribute Certificates zurück (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, zum Beispiel mittels Power Purchase Agreements (PPAs). Der direkt bezogene Grünstrom aus definierten Erzeugungsanlagen kommt beispielsweise in der Produktion des BMW iX³ und BMW i4³ zum Einsatz.

Energieverbrauch je produziertes Fahrzeug^{4,5}

in MWh



Die BMW Group verfolgt das Ziel, die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu verringern. Dazu prüfen wir an allen Produktionsstandorten, ob auf Erdgas verzichtet und dieses beispielsweise durch elektrischen Strom, Biogas, Wasserstoff oder Geothermie ersetzt werden kann.

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

² Definition Beyond Value Chain Mitigation (Beitrag zum Klimaschutz außerhalb der eigenen Wertschöpfungskette) siehe [Glossar](#).

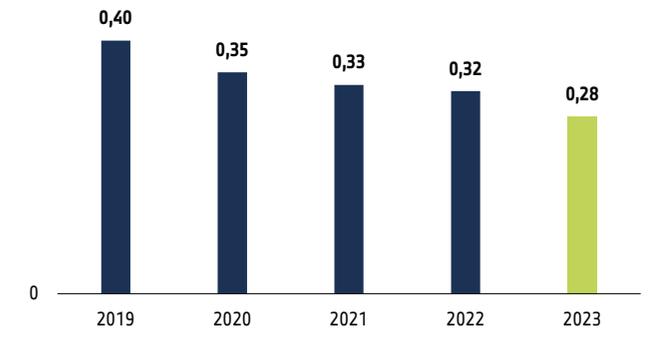
³ [Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#).

⁴ Effizienzkennzahl berechnet aus den absoluten Energieverbräuchen (bereinigt um KWK-Verluste) der Automobilproduktion (BMW Group Werke, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung).

⁵ Wert des Basisjahrs 2016 zum Reduktionsziel -25% bis 2030: 2,21. Dieser ist mit begrenzter Sicherheit geprüft.

CO₂-Emissionen der BMW Group Standorte je produziertes Fahrzeug¹

in t



CO₂-Emissionen an den Standorten

Durch einen Rückgang des Energieverbrauchs bei gleichzeitig gestiegenem Produktionsvolumen sind die CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug¹ an den Standorten der BMW Group um 12,5% auf 0,28 t CO₂ gesunken (2022: 0,32 t CO₂). Gegenüber dem Basisjahr 2019 entspricht das einer Reduzierung um 30,0%.

Die absoluten CO₂-Emissionen an den BMW Group Standorten lagen mit 705.398 t CO₂ auf Vorjahresniveau (2022: 705.417 t CO₂). Die milden Temperaturen sorgten demgegenüber dafür, dass der Einsatz von Erdgas zu Heizzwecken reduziert werden konnte.

↗ [CO₂-Bilanz](#), ↗ [GRI-Index: 305-1, 305-2, 305-3, 305-5](#)

Beitrag zum Klimaschutz außerhalb der eigenen Wertschöpfungskette

Die direkten und indirekten CO₂-Emissionen der BMW Group Standorte liegen bereits heute innerhalb des 1,5°C-Pfades, der für das Unternehmen berechnet wurde. ↗ [CO₂-Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette reduzieren](#)

Die BMW Group arbeitet mit Nachdruck an der technisch möglichen, substantziellen Verringerung der Scope-1- und Scope-2-Emissionen, um dieses Ziel weiterhin für jedes Geschäftsjahr zu

erreichen. Darüber hinaus unterstützen wir Projekte zur CO₂-Reduzierung außerhalb der eigenen Wertschöpfungskette. Diese Initiativen unterstützen wir freiwillig, ohne dass diese auf die CO₂-Minderungsziele der BMW Group angerechnet werden.

In Zusammenarbeit mit Partnern wie atmosfair oder First Climate unterstützen wir Klimaschutzprojekte aus dem freiwilligen Markt in voller Höhe unseres Bilanzumfangs der Scope-1- und Scope-2-Emissionen² sowie der Scope-3-Kategorie „Dienstreisen“. Diese Projekte werden von unabhängigen Institutionen nach internationalen Standards zertifiziert und müssen strenge Kriterien erfüllen wie zum Beispiel die Zusätzlichkeit und Dauerhaftigkeit der erzielten CO₂-Emissionsreduzierung. Zudem ist es uns wichtig, dass die Projekte im globalen Süden einen gesellschaftlichen Nutzen gemäß den SDGs stiften. Dazu zählen beispielsweise Initiativen, die zu eigenem Einkommen führen, oder Programme, die Erkrankungen vorbeugen. ↗ [GRI-Index: 305-5](#)

[[CO₂-Emissionen in der Transportlogistik

Mit dem Projekt Green Transport Logistics verfolgt die BMW Group bereits seit 2015 das Ziel, Transporte auch innerhalb ihres weltweiten Produktions- und Vertriebsnetzwerks emissionsreduziert durchzuführen. Im Rahmen dessen werden seit 2023 für den LKW-Verkehr im Stammwerk München neben Biokraftstoffen zweiter Generation (zum Beispiel HVO 100, hergestellt aus Rest- und Abfallstoffen) auch zunehmend schwere Nutzfahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb eingesetzt. In der Produktionsversorgung in Deutschland wurde erstmals auch der Einsatz von Bio-LNG auf der Straße erprobt. Daneben ist die BMW Group seit 2019 an dem Forschungsprojekt „H2Haul“ und seit 2022 an dem Forschungsprojekt „HyCET“ beteiligt, um frühzeitig Erfahrungen beim Einsatz von Wasserstoff in LKW zu sammeln.

Etwa die Hälfte der produzierten Fahrzeuge verlässt die Werke der BMW Group auf dem Schienenweg. In Deutschland erfolgt bereits ein wesentlicher Umfang der Bahntransporte für die Produktion und den Teilvertrieb 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 aktuellen, gültigen Version: 12/2023) sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO₂ der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke und Motorrad, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) sowie weiteren BMW Group Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind (zum Beispiel Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung). ↗ [Glossar](#).

² Auf Basis der Market-based-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2 Guidance.

EINKAUF UND LIEFERANTENNETZWERK

[[Lieferketten 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 Themenschwerpunkte im Einkauf und Lieferantennetzwerk sind im Wesentlichen:

- die Versorgungssicherheit der Werke zu gewährleisten
- resiliente Lieferketten in einem geopolitischen Umfeld mit vielen Herausforderungen auszubauen
- qualitativ hochwertige Komponenten zu wettbewerbsfähigen Preisen zu beschaffen
- innovative Lösungen frühzeitig zu erkennen
- Prozesse innerhalb des Lieferantennetzwerkes weiter zu digitalisieren
- soziale und ökologische Standards im Lieferantennetzwerk zu verankern

Versorgungssicherheit

Das Jahr 2023 war einerseits von stabileren Lieferketten, andererseits aber auch von steigenden Materialpreisen durch die weltweit gestiegene Inflation geprägt. Dadurch entstanden für die BMW Group höhere Kosten, in erster Linie bei Rohstoffen, Halbleitern, Energie und Transport. Hinzu kam auch 2023 eine insgesamt herausfordernde Versorgungslage. Insbesondere die Situation bei Halbleitern bleibt für einige Technologien auch im laufenden Geschäftsjahr weiter anspruchsvoll. [↗ Prognose, Risiken und Chancen](#)

Ein zusätzliches Risiko entsteht durch Naturkatastrophen. Im Berichtsjahr führten großflächige Überschwemmungen in Slowenien zu Lieferschwierigkeiten. Im Hinblick auf klimatische Veränderungen und die Zunahme von Extremwetterereignissen

kann dies die künftige Planung erschweren. Die BMW Group kann die Auswirkungen dieser unerwarteten Ereignisse durch ihr flexibles Versorgungsnetzwerk abmildern und damit die Lieferfähigkeit für Fahrzeuge weitestgehend sicherstellen.

Um die Auswirkungen des Ukraine-Krieges auf die europäischen Werke zu verringern, hat die BMW Group mit ihren Partnern seit 2022 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 weitgehend normalisiert, wird jedoch kontinuierlich überwacht.

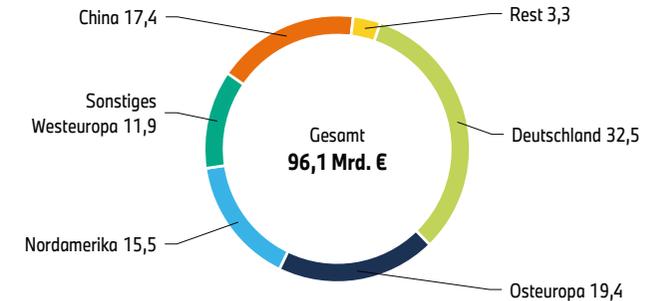
Ausbau resilienter Lieferketten

Im Berichtsjahr konnte sich die BMW Group grundsätzlich auf stabile Lieferketten verlassen, auch wenn geopolitische Krisen sowie die Verfügbarkeit kritischer Rohstoffe die Beschaffung erschwerten. Preissteigerungen im Weltmarkt verstärkten die angespannte Beschaffungssituation. Der BMW Group RiskHub leistet einen wichtigen Beitrag, unsere globalen Lieferketten resilienter zu gestalten. So können Risiken zum Beispiel durch den Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI) früher erkannt werden. Im Aufbau des digitalen Ökosystems Catena-X sehen wir den Schlüssel für einen standardisierten Datentransfer über die gesamte Wertschöpfungskette.

Die BMW Group verfolgt das Prinzip, Fahrzeug-Komponenten nach Möglichkeit in der Nähe ihrer Produktionsstandorte zu beschaffen. Daher sind wir in allen wichtigen Märkten mit lokalen Einkaufsteams vertreten, um lokale Risiken und Chancen 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.

Regionale Verteilung des Einkaufsvolumens der BMW Group*

in %



* Direkter und indirekter Einkauf.

Risikomanagement im Einkauf

Für die Steuerung im Lieferantennetzwerk ist ein vernetztes Risikomanagement grundlegend. Es greift präventiv bei Lieferantennominierungen ein. Darüber hinaus identifiziert und bewertet es reaktiv drohende Versorgungsengpässe. Der RiskHub der BMW Group wertet dazu Informationen aus externen, öffentlich verfügbaren Datenquellen hinsichtlich potenzieller Risiken wie Naturkatastrophen oder Finanzrisiken aus. Dabei kommen moderne Methoden aus den Bereichen KI und Big Data Analytics zum Einsatz. Bei ausgewählten Themen wie der Versorgung mit Halbleiter-Komponenten bezieht die BMW Group in die Risikobetrachtung auch Standorte von Sublieferanten mit ein.

Zur Vermeidung von Cyberrisiken und für einen effektiven Umgang mit einer steigenden Zahl von Lieferantenvorfällen setzt die BMW Group unverändert auf die Zertifizierung der Lieferanten nach dem Automotive-Standard TISAX. Für den Einkauf von direktem und indirektem Material ist bei Lieferanten, die konkrete Relevanzkriterien erfüllen, TISAX fester Bestandteil des Vergabeprozesses und Vertragsbestandteil. Mit der Initiative zu gemeinschaftlichen Analysen der IT-Sicherheit und durch regelmäßigen Informationsaustausch über ein B2B-Portal befähigen wir zusätzlich das Lieferantennetzwerk zu einer höheren Resilienz.]]

Über das schnell wachsende Cyberisiko wird intern als auch extern mit einem zunehmenden Schulungsangebot und Informationsveranstaltungen aufgeklärt.

Rohstoffsicherung und -strategie

Die volatile Situation am Energie- und Rohstoffmarkt prägte den Einkauf im Verlauf des Jahres 2023 maßgeblich. Die langfristige Versorgung mit kritischen Rohstoffen für die Elektromobilität bleibt eine strategische Herausforderung. Um die Versorgungssicherheit zu erhöhen und die Rohstoffbeschaffung aus verantwortungsvollen Quellen zu fördern, setzt die BMW Group unter anderem auf den Direkteinkauf von Lithium und Kobalt. Darüber hinaus analysiert die BMW Group die Entwicklung von Rohstoffpreisen und sichert Preisschwankungen ab – sofern der Kapitalmarkt die Möglichkeit dazu bietet. [↗ Rohstoffpreisrisiken und -chancen](#)

Für die BMW Group ist eine verantwortungsvolle Rohstoffbeschaffung das Ergebnis einer ganzheitlichen Betrachtung, die betriebswirtschaftliche, ökologische und soziale Aspekte mit einbezieht. 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](#) formuliert. Darin verpflichten wir unsere Tier-1-Lieferanten, unsere Anforderungen an vorgelagerte Sublieferanten weiterzugeben. Darüber hinaus bestehen rohstoffspezifische Stellungnahmen wie das [↗ High-Level Commitment für nachhaltigen Naturkautschuk](#).

Jährliche Risikoanalysen bilden die Basis, um rohstoffspezifische Präventions- und Abhilfemaßnahmen zur Reduzierung von Umwelt- und Menschenrechtsrisiken umzusetzen. Zentrale Ansatzpunkte sind dabei der Verzicht, die Substitution oder die Reduzierung von Primär-Risikrohstoffen. Dabei ist insbesondere die Sekundär-Rohstoff-Strategie der BMW Group von zentraler Bedeutung [↗ Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien](#). 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. [↗ Lithium-Studie](#)

Einen Fokus legt die BMW Group unter anderem auf die Konfliktmineralien Zinn, Tantal, Wolfram und Gold (3TG). Durch den Einsatz standardisierter Instrumente der Responsible Minerals Initiative (RMI) kann die BMW Group eingesetzte Rohstoffe bis zur Hütte zurückverfolgen. 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 engagiert sich für deren Implementierung bei den Lieferanten. 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. Dies betrifft aktuell die Rohstoffe Lithium, Mica, Kobalt und Naturkautschuk.

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 jährlich Produktionskapazitäten in Europa, China und in den USA zusichern. Strategisch bauen wir Lieferketten für Batteriezellen in der Nähe unserer Produktionsstätten auf und stärken damit den Ansatz „local for local“. Im Berichtsjahr sind wir dafür eine neue Partnerschaft in Nordamerika eingegangen, um die Batteriezell-Lieferkette resilient aufzustellen.

Zur weiteren Stärkung dieser Resilienz sollen auch vorgelagerte Wertschöpfungsschritte kritischer Komponenten nach Abwägung von geopolitischen Risiken und Wirtschaftlichkeit in den jeweiligen Regionen lokalisiert werden. Damit möchte die BMW Group die geopolitische Abhängigkeit und das damit verbundene Risiko reduzieren und eine höhere Widerstandsfähigkeit gegenüber externen Ereignissen erreichen.

Die BMW Group wird im Zuge der neuen Generation von Batteriezellen bei Kobalt, Lithium und Nickel auch Sekundärrohstoffe einsetzen und Grünstrom beziehen und hat hierfür bereits Verträge sowie Vereinbarungen mit Lieferanten geschlossen. Dies wird unseren CO₂-Fußabdruck der neuen Batteriezelle im

Vergleich zur bisherigen Generation in der Lieferkette weiter reduzieren. [↗ CO₂-Emissionen in der Lieferkette](#)

Inhouse-Fertigung als strategischer Wettbewerbsvorteil

Die BMW Group untersucht ihre Produktumfänge regelmäßig hinsichtlich ihrer Profitabilität und ihrer strategischen Bedeutung. Die Ausrichtung auf die Elektromobilität, die Digitalisierung sowie die Nachhaltigkeit stehen hierbei im Fokus. In diesen zentralen Transformationsfeldern baut die BMW Group bei strategisch wichtigen Komponenten gezielt und langfristig eigene Kompetenzen auf. Durch die Inhouse-Fertigung möchte die BMW Group zudem zur eigenen Versorgungssicherheit und Innovationsleistung beitragen, wie zum Beispiel mit dem Steuergerät des Hochvoltspeichers oder Teilumfängen der elektrischen Antriebsmaschine. Zugleich möchten wir damit unsere Prozesskompetenz in relevanten Technologien zur Qualitätsführung und Befähigung im Lieferantennetzwerk stärken.

Qualitätssicherung

Qualität ist ein Versprechen an unsere Kunden sowie ein entscheidendes Merkmal im Wettbewerb und ein wichtiger Schlüsselfaktor für den Erfolg der BMW Group. Das Qualitätsmanagementsystem ist dabei Grundlage für die kontinuierliche Verbesserung der Qualität von Produkten, Prozessen und Dienstleistungen. Es besteht aus einem vernetzten Gesamtsystem, das den gesamten Produktentstehungsprozess, die Industrialisierung sowie die Serienproduktion in Hausfertigung und im Lieferantennetzwerk umfasst. Die Schritte werden dabei gemäß Bedarf durch unsere Qualitätsexpertinnen und -experten begleitet. Ziel ist es, präventiv und systematisch sicherzustellen, dass alle Qualitätsanforderungen stets erfüllt werden.

Innovationen

Durch Kooperationen mit Technologiepartnern und den Aufbau neuer Netzwerke gelingt es uns, Innovationen in unseren Fahrzeugen schnell umzusetzen. In diesem Zusammenhang arbeiten wir unter anderem eng mit der [↗ BMW Startup Garage](#) und [↗ BMW i Ventures](#) zusammen.

Die Fachbereiche vernetzen sich in Technologieclustern, um den Fokus auf Innovationsscreenings zu stärken. Eine Umsetzung erfolgt beispielsweise durch strategische Lieferanten-]]

[[Dialogformate (Future Vision DeepDive). Die Erkenntnisse aus dem Lieferantennetzwerk werden systematisch in den Technologieclustern verarbeitet.

Digitalisierung in der Lieferkette

Für die BMW Group ist der digitale Informationsfluss über die gesamte Lieferkette hinweg eine notwendige Voraussetzung, um ein resilienteres und flexibleres Management der Lieferketten zu etablieren.

Catena-X ist die wegweisende Initiative in der Automobilindustrie zur Digitalisierung der Liefer- und Wertschöpfungsketten zwischen Automobilherstellern, Lieferanten und Sublieferanten sowie künftig auch Recyclingunternehmen. Die digitale Plattform ermöglicht es den Partnern der Wertschöpfungsketten, zentrale Herausforderungen der Industrie wie Resilienz, Nachhaltigkeitsziele und Regulatorik durch digitale Kollaboration zu meistern. Nach zwei Jahren Entwicklungsarbeit, zu der die BMW Group als Konsortialführer wesentlich beigetragen hat, wurde 2023 erfolgreich eine Beta-Testphase durchgeführt. Pilotprojekte wurden unter anderem in der BMW Komponentenfertigung durchgeführt. Diese lieferten wertvolle Erkenntnisse für innovative Datenverarbeitungsmethoden in einer Produktionsumgebung. Seit Oktober 2023 befindet sich Catena-X im Roll-Out.

Die BMW Group legt den Schwerpunkt auf die Bauteilrückverfolgung entlang mehrstufiger Lieferketten, die kooperative Root-Cause-Analyse für mögliche Qualitätsprobleme sowie die Erfassung von CO₂-Daten in den Lieferketten. Im Jahr 2024 wird das Unternehmen zusammen mit seinen Lieferanten die Implementierung weiter voranbringen, zusätzliche Use Cases zu Digitalisierung erarbeiten und für strategisch relevante Komponenten über das Industrienetzwerk skalieren. Eine wichtige Weiterentwicklung ist die Bereitstellung digitaler Produktpässe. Diese bieten produktspezifische Daten für Komponenten wie beispielsweise Batterien oder auch für das Gesamtfahrzeug. Auf Basis von Informationen der n-Tier-Lieferkette über Catena-X stehen insbesondere Daten zur Herkunft, zur Materialzusammensetzung oder zum Recycling zur Verfügung.

Soziale und ökologische Verantwortung

Für die BMW Group ist das verantwortungsbewusste Management von Lieferketten fester Bestandteil einer guten Unternehmensführung. Im Berichtsjahr haben wir unsere etablierten Prozesse weiterentwickelt. Die Anforderungen und Erwartungen der BMW Group an ihre Lieferanten sind im [BMW Group Supplier Code of Conduct](#) festgehalten und als integraler Bestandteil der Einkaufsbedingungen vertraglich verankert. [↗ GRI-Index: 2-23, 3-3, 407-1, 408-1](#)

Der übergreifende Ansatz der BMW Group zur Achtung von Menschenrechten und Sozialstandards entlang der gesamten Wertschöpfungskette findet sich im Kapitel [Compliance und Menschenrechte](#).

Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk

Ein mehrstufiger Sorgfaltspflichtenprozess institutionalisiert unsere Verantwortung für Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette. Bei der Umsetzung ihrer Sorgfaltspflichten innerhalb ihrer Geschäftsprozesse setzt die BMW Group auf standardisierte Prüfverfahren. Daneben kooperiert sie mit Initiativen und Verbänden wie der Responsible Business Alliance (RBA) oder Drive Sustainability. Dabei orientieren wir uns an den über den Branchendialog Automobilindustrie erarbeiteten Handlungsanleitungen und engagieren uns unter anderem für den Aufbau eines branchenweiten Beschwerdemechanismus.

— Risikoanalyse

Die BMW Group beobachtet und bewertet die Nachhaltigkeitsrisiken in ihrem Lieferantennetzwerk bei Geschäftsbeziehungen für potenzielle und aktive Lieferantenstandorte. Um abstrakte Umwelt- und Menschenrechtsrisiken zu identifizieren und zu bewerten, greift die BMW Group auf verschiedene interne und externe Datenquellen zurück wie länder- und warengruppenspezifische Indikatoren sowie Medienanalysen auf Konzern- und Standortebene. Zur konkreten Risikoanalyse bei Tier-1-Lieferanten verwendet die BMW Group standardisierte Nachhaltigkeitsfragebogen und beauftragt externe Vor-Ort-Prüfungen (Assessments). Basis für die Risikoanalyse bei n-Tier-Lieferanten ist ein Supply Chain Mapping. Die BMW Group arbeitet

kontinuierlich daran, die Transparenz über die gesamte Lieferkette hinweg zu erhöhen. [↗ GRI-Index: 2-24, 308-1, 414-1](#)

— Prävention und Abhilfe

Vor der Unterzeichnung eines Vertrags mit der BMW Group verpflichten sich unsere Lieferanten, bei identifizierten Risiken im Rahmen der konkreten Risikoanalyse erforderliche Präventions- oder Abhilfemaßnahmen sowie Kontrollmaßnahmen zu einem vereinbarten Zieltermin zu implementieren oder zu erweitern. Diese sind risikobasiert von deren Lieferanten einzufordern und nachzuhalten. Diese Maßnahmen, die im Rahmen der Vergabe über den branchenweiten Fragebogen von [Drive Sustainability](#) abgefragt, validiert und evaluiert werden, dienen der Minimierung potenzieller Risiken oder der Behebung bestehender Defizite [↗ Weitere GRI-Informationen](#), [↗ Nachhaltigkeitsbewertung relevanter Lieferantenstandorte](#). Bei Lieferanten von produktionsbezogenen Gütern und Leistungen erfolgt dieses Online-Assessment ab einem bestimmten Vergabevolumen und modular in Abhängigkeit von der Unternehmensgröße. Die erfolgreiche Umsetzung hat hierbei spätestens bis zum Produktionsstart zu erfolgen. Bei Lieferanten von nicht produktionsbezogenen Gütern und Leistungen erfolgt dieses Vorgehen zusätzlich in Abhängigkeit von länder- und warengruppenspezifischen Risiken. Der Umfang der Präventionsmaßnahmen orientiert sich dabei an den potenziellen Risiken, der Art und dem Umfang der Geschäftstätigkeit und der Größe des Lieferanten. Begleitend zu diesen Präventionsmaßnahmen bieten wir Schulungen zum Thema Nachhaltigkeit in der Lieferkette an. Diese sind für interne Einkäufer teilweise verpflichtend, daneben adressieren wir auf freiwilliger Basis Prozesspartner sowie Lieferanten.

Bei Lieferanten in Hochrisikoregionen oder Hochrisikowarengruppen hat die BMW Group zusätzliche Kontrollmechanismen implementiert. Ein wichtiges Instrument hierzu sind Prüfungen zu Umwelt- und Sozialstandards am Lieferantenstandort mittels industrieübergreifender Assessmentprogramme der Responsible Business Alliance (RBA) und der Responsible Supply Chain Initiative (RSCI) des VDA. Im Berichtsjahr haben wir auf diesem Weg insgesamt 95 potenzielle und aktive Lieferantenstandorte überprüft (2022: 49). Wir haben uns zum Ziel gesetzt, dass alle Standorte von Tier-1-Lieferanten, bei denen ein Assessment

[[stattgefunden hat, die jeweils lokal geltenden gesetzlichen Anforderungen zur Nachhaltigkeit sowie internationale Menschenrechtsstandards (BMW Group Mindestanforderungen) erfüllen. Im Jahr 2023 wurde bei 17 der 19 durchgeführten Abschlussassessments festgestellt, dass alle in Initialassessments identifizierten Verstöße gegen Mindestanforderungen der BMW Group (Priority Non-Conformities) abgestellt wurden. In zwei Fällen konnte im durchgeführten Abschlussassessment noch nicht bestätigt werden, dass die vereinbarten Maßnahmen umgesetzt wurden. Hier hat die BMW Group inzwischen gemeinsam mit den Lieferanten die Maßnahmenumsetzung abgeschlossen. Deren Überprüfung durch ein erneutes Assessment erfolgt 2024. [↗ GRI-Index: 2-24, 308-2, 414-2](#)

— Wirksamkeit und Beschwerdemechanismen

Hinweise auf mögliche Verstöße gegen die Anforderungen der BMW Group zur Nachhaltigkeit im Lieferantennetzwerk können unter anderem über den BMW Group Human Rights Contact Supply Chain abgegeben werden. Ergänzend nutzen wir den standardisierten Beschwerdemechanismus RBA Voices. Darüber hinaus stehen Hinweisgebersysteme zur Verfügung, um mögliche Rechtsverstöße aufzudecken und zu melden. Unser Ziel ist es, dass alle substantiierten Hinweise zu Umwelt- oder Menschenrechtsverstößen durch die Vereinbarung von Abhilfemaßnahmen behoben werden. Weitere Informationen zu Hinweisgebersystemen bei der BMW Group finden sich im Kapitel [↗ Compliance und Menschenrechte](#) sowie auf der [↗ Website](#).

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

Das Ziel der BMW Group ist es, die Dekarbonisierung in der eigenen Lieferkette voranzutreiben [↗ CO₂-Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette reduzieren](#). Dazu haben wir in unserem Lieferantennetzwerk CO₂-reduzierende Maßnahmen¹ als Vergabekriterium etabliert. Die BMW Group befähigt ihre Lieferanten gezielt mit Online-Schulungsformaten über die BMW Group Partner Academy und stellt für Partnerworkshops zusätzlich Präsenzformate unter anderem im BMW Group Werk Landshut zur Verfügung. [↗ GRI-Index: 3-3](#)

Im Jahr 2023 stieg die Zahl unserer vertraglichen Vereinbarungen mit Lieferanten über CO₂-reduzierende Maßnahmen auf 707 Vergaben (2022: 468 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.² Die BMW Group macht seine Verwendung 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 derartige Vereinbarungen bei 676 Vergaben abgeschlossen (2022: 343 Vergaben). Darüber hinaus schließen wir seit Mitte 2021 Rahmenvereinbarungen zur Nutzung von Grünstrom² mit unseren Lieferanten. Im Jahr 2023 hatte die BMW Group 72 gültige Grünstromrahmenverträge mit den größten Lieferanten (2022: 46). Die BMW Group hat im Berichtsjahr einen Ansatz entwickelt, um Konzepte von Lieferanten zur Nutzung von Grünstrom bereits vor der Serienproduktion zu überprüfen. [1\]](#)

Zusätzlich setzen wir weiterhin auf die jährliche Nachprüfung von CO₂-reduzierenden Maßnahmen in der Serienproduktion durch einen externen Dienstleister. Die BMW Group hat im Jahr 2023 die Einhaltung von vertraglich vereinbarten CO₂-reduzierenden Maßnahmen in der Lieferkette bei 72 Lieferanten überprüft (2022: 23). Im Ergebnis verringerte die BMW Group im Berichtszeitraum die CO₂-Emissionen in der Lieferkette um rund 1,7 Mio. t CO₂. Die CO₂-Emissionen in der Lieferkette und in der Logistik lagen für die BMW Group im Berichtsjahr weltweit bei durchschnittlich 13,9 t CO₂e je produziertes Fahrzeug (t CO₂e)³. Die zunehmende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte führt

erwartungsgemäß zu steigenden Emissionen in der Lieferkette. Wir gehen davon aus, dass sich der aktuelle Trend durch die Umsetzung von CO₂-reduzierenden Maßnahmen bis spätestens 2026 umkehren wird.

[[Wir nutzen weiterhin das Carbon Disclosure Project (CDP) Supply-Chain-Programm, um die Leistungsfähigkeit der Lieferkette in Bezug auf die Verringerung von CO₂-Emissionen zu beurteilen. Lieferanten werden dabei unterstützt, Ziele zur CO₂-Reduktion zu definieren, diese im Geschäftsprozess zu verankern und über die geleisteten CO₂-Reduktionen zu berichten. Damit verknüpft ist ein Rating, aus dem wir Maßnahmen für die Lieferantenentwicklung und -befähigung ableiten. Im Jahr 2023 haben 282 Lieferanten an dem Rating teilgenommen (84% des produktionsrelevanten Einkaufsvolumens). [1\]](#)

¹ Hierunter fasst die BMW Group Maßnahmen, die CO₂-Emissionen reduzieren, wie die Nutzung von Grünstrom, Sekundärrohstoffeinsatz, neue Herstellverfahren von Rohstoffen oder Produkt- bzw. Materialinnovationen, wie z.B. Biomaterialien. Kompensationsmaßnahmen zählen entsprechend nicht dazu.

² Eigenerzeugung, Direktbezug oder sogenannte Energy Attribute Certificates (z.B. Herkunftsnachweise).

³ Das Vorgehen zur Ermittlung der Kennzahlen wird im Glossar erklärt. Die Methode zur Berechnung der CO₂-Emissionen in der Lieferkette und Logistik hat sich im Berichtsjahr 2023 geändert. [↗ Glossar](#).

MITARBEITENDE UND GESELLSCHAFT

115 Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeiterentwicklung

118 Gesundheit und Leistungsfähigkeit

120 Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion

122 Gesellschaftliches Engagement

MITARBEITENDE UND GESELLSCHAFT

ARBEITGEBER-ATTRAKTIVITÄT UND MITARBEITERENTWICKLUNG

[[Zukunftsfähige Arbeitsplätze bei attraktiven Rahmenbedingungen bilden die Grundlage dafür, dass sich Menschen für die Arbeit bei der BMW Group entscheiden. Wir wollen eine sichere Perspektive bieten sowie die Möglichkeit geben, persönlich zu wachsen und die Zukunft des Unternehmens mitzugestalten. Das ist für die BMW Group die Basis, im Wettbewerb um talentierte Fachkräfte dauerhaft erfolgreich zu sein.]]

Zum 31. Dezember 2023 beschäftigte die BMW Group weltweit insgesamt 154.950 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dies entspricht einem leichten Anstieg gegenüber dem Vorjahr (2022: 149.475/+3,7%) [↗ Weitere GRI-Informationen](#). Damit setzten wir den Beschäftigungsaufbau insbesondere in den Bereichen Entwicklung und IT sowie in unserem weltweiten Produktionsnetzwerk fort. [↗ GRI-Index: 2-7, 2-8](#)

[[Kompetenzen für die Zukunft entwickeln

Die Transformation der Automobilbranche insbesondere im Hinblick auf Elektrifizierung und Digitalisierung ist mit tiefgreifenden Veränderungen verbunden. Den damit einhergehenden Herausforderungen für die Beschäftigungsstruktur stellt sich die BMW Group vorausschauend durch gezielten Kompetenzauf- und -umbau. Im Rahmen unseres integrativen Just-Transition-Ansatzes gestalten wir aktiv eine sozialverträgliche

Transformation unserer Beschäftigten durch umfassende Qualifizierungs- und Weiterbildungsmaßnahmen.

Im Jahr 2023 hat die BMW Group mit der Trainingskampagne Digital Boost den flächendeckenden Aufbau von Digitalkompetenzen im Unternehmen weiter beschleunigt. Weitere Schwerpunkte der Weiterbildungsmaßnahmen lagen auch im Berichtsjahr in den Zukunftsfeldern Elektrik und Elektronik, Data Analytics, künstliche Intelligenz sowie innovative Produktionstechnologien und neue Arbeitsmethoden.

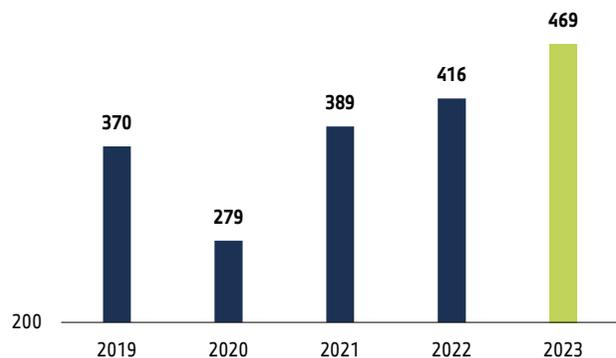
Die Fortschritte unserer unternehmensweiten Qualifizierungsmaßnahmen spiegeln sich auch in den Teilnehmerzahlen* wider, die mit rund 1,4 Mio. deutlich über dem Vorjahr lagen (2022: 1 Mio.). Auch die Weiterbildungsstunden je Mitarbeitenden stiegen 2023 an und betragen durchschnittlich 23,7 Stunden (2022: 21,6) [↗ Weitere GRI-Informationen](#).]] Mit insgesamt 469 Mio. € lagen die Investitionen in die Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten erneut über dem Vorjahr (2022: 416 Mio. €). [↗ GRI-Index: 404-1, 404-2](#)



* Die Teilnehmeranzahl berücksichtigt, dass es Mitarbeitende gibt, die innerhalb des Berichtsjahres mehrere Trainingsveranstaltungen besucht haben.

Investitionen in Aus- und Weiterbildung¹

in Mio. €



[[Nachwuchs gewinnen und fördern

Die BMW Group bietet ein umfassendes Programm mit vielfältigen Einstiegsmöglichkeiten an, um Nachwuchstalente zu gewinnen, zu fördern und den Kompetenzaufbau innerhalb der BMW Group zu sichern. Die Basis bildet dabei die über die Jahre gewachsene Berufsausbildung, die Möglichkeiten eines dualen Studiums sowie studentische Förderprogramme.]]

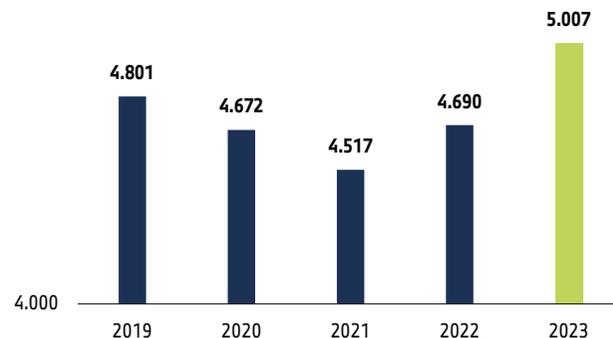
Konkret bieten wir jungen Menschen rund 30 Ausbildungsberufe und 20 duale Studiengänge, die an 20 Ausbildungsstandorten und in 20 Niederlassungen weltweit auf die künftige Tätigkeit in der BMW Group vorbereiten. Im Mittelpunkt stehen dabei die Zukunftsthemen Elektrifizierung, Digitalisierung, Automatisierung und Nachhaltigkeit. Die Gesamtzahl der Auszubildenden, der dual Studierenden und der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Nachwuchsförderprogramme² ist im Berichtsjahr mit 5.007³ solide gestiegen (2022: 4.690/+6,8%). Im Jahr 2023 startete der Ausbildungsjahrgang am neuen Produktionsstandort Debrecen in Ungarn. Damit hat die BMW Group das Erfolgsmodell der dualen Berufsausbildung bereits in neun Ländern außerhalb Deutschlands etabliert. Die standortübergreifende Vernetzung fördern wir dabei im Rahmen des Austauschprogramms MOVE. Es bietet Auszubildenden und dual Studierenden die Möglichkeit eines Praxiseinsatzes im In- und Ausland.

Bei der BMW AG haben auch im Jahr 2023 insgesamt 1.200 junge Menschen eine Ausbildung oder ein duales Studium begonnen (2022: 1.200). Für das kommende Jahr wurden ebenso viele Ausbildungs- beziehungsweise Studienplätze ausgeschrieben. Im Berichtsjahr wurde das Ausbildungsangebot um die dualen Studiengänge Cyber Security und Umweltsicherung erweitert. Unverändert bietet die BMW AG ihren Auszubildenden und dual Studierenden nach Abschluss ihrer Berufsausbildung in den Werken und in der Zentrale eine Festanstellung an. ↗ [GRI-Index: 401-1](#)

Jenseits des breiten Ausbildungsangebots bietet die BMW Group Programme für Top-Talente: Teilnehmende des Doktorandenprogramms ProMotion schreiben ihre Doktorarbeit in Kooperation mit der BMW Group und tragen damit wertvolle Innovationen ins Unternehmen. Mit dem globalen Traineeship AcceleratiON⁴ wollen wir Führungskräfte der Zukunft gezielt auf ihre künftigen Aufgaben vorbereiten.

Auszubildende und Teilnehmende an Nachwuchsförderprogrammen⁵

Anzahl

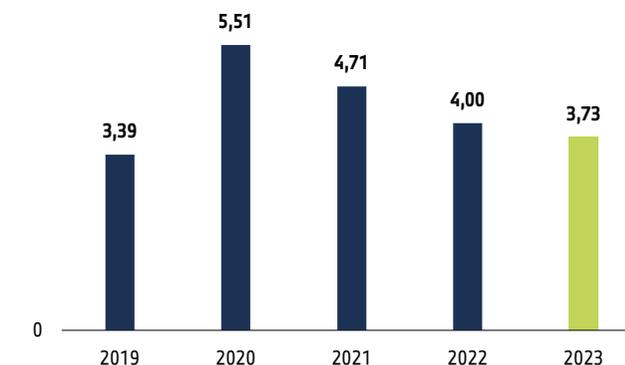


[[Attraktive Rahmenbedingungen

Die BMW Group zählt weltweit zu den attraktivsten Arbeitgebern. Eine positive Unternehmenswahrnehmung, anspruchsvolle und zukunftsgerichtete Tätigkeiten, individuelle Entwicklungs- und Gestaltungsmöglichkeiten, eine attraktive Vergütung und Zusatzleistungen sowie eine moderne Arbeitsumgebung tragen dazu bei.]]

Fluktuationsquote BMW AG⁶

in % vom Personalstand



¹ Die Kennzahl „Investitionen in Aus- und Weiterbildung“ beinhaltet die Investitionen für die Berufsausbildung und Weiterbildung der BMW Group (zur Definition siehe [Glossar](#)), beschränkt auf konsolidierte BMW Group Tochtergesellschaften.

² 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.

³ 2023 erstmals inkl. BMW Group Werk Debrecen in Ungarn.

⁴ Im April 2023 startete das Traineeprogramm unter dem neuen Namen AcceleratiON (ehemals Global Leader Development Programme, GLDP).

⁵ Seit 2022 inkl. BMW Brilliance.

⁶ Austritte von Mitarbeitenden mit unbefristeten Arbeitsverhältnissen.

Bei der Gesamtvergütung verfolgen wir den Anspruch, über dem Median des jeweils 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 in Abhängigkeit vom Unternehmenserfolg zusammen. Hinzu kommen national differenzierte Zusatzleistungen wie beispielsweise die betriebliche Altersvorsorge und Mobilitätsleistungen wie subventionierte Tickets für den öffentlichen Nahverkehr. Beispielsweise bezuschusst die BMW Group für einen Großteil der Tarifmitarbeitenden in Deutschland den Kauf des Deutschlandtickets. Auszubildende und dual Studierende erhalten das Ticket kostenlos. [↗ GRI-Index: 2-21, 401-1, 401-2](#)

Die BMW Group bietet ihren Mitarbeitenden individuellen Gestaltungsspielraum bei der Organisation ihrer Arbeit und ihrer Arbeitszeiten. Zum Einsatz kommen Instrumente wie flexible Arbeitszeiten, Mobilarbeit, zusätzliche Urlaubstage gegen entsprechende Entgeltreduzierung, Sabbaticals oder befristete und unbefristete Teilzeillösungen [↗ Weitere GRI-Informationen](#). Unter dem Titel ConnectedWorks entwickelten wir im Berichtsjahr zudem die methodischen, technischen und räumlichen Voraussetzungen für flexibles und kollaboratives Arbeiten weiter.

Beschäftigte einbinden

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group zählen für das Unternehmen zu den wichtigsten Stakeholdergruppen, die auch bei der künftigen Ausrichtung des Unternehmens aktiv mit einbezogen werden. [↗ Dialog mit den Stakeholdern](#)

Die allgemeine Stimmung in der Belegschaft und die Leistungsfähigkeit der Organisation misst die BMW Group alle zwei Jahre im Rahmen einer unternehmensweiten Mitarbeiterbefragung*. Gemessen wird dies mithilfe des High Performance Organisation Index (HPO-I). Bei der Befragung im Herbst 2023 war die Beteiligungsquote mit 84% so hoch wie nie zuvor. Gleichzeitig verbesserte sich der HPO-I gegenüber der letzten Befragung im Jahr 2021 nochmals. 88% der Belegschaft empfehlen das Unternehmen als Arbeitgeber weiter. Auch die Integration von Nachhaltigkeit, verbunden mit den anspruchsvollen Zielen, schätzten 86% der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als überzeugend ein. Zugleich signalisierten sie eine hohe Bereitschaft und Motivation, an der Umsetzung mitzuwirken. Dies trägt maßgeblich dazu bei, dass rund 85% der Befragten optimistisch in die Zukunft der BMW Group blicken. Das Themenfeld Compliance hat ebenfalls mit einer Zustimmung von 88% einen hohen Stellenwert in der Belegschaft. Verbesserungsmöglichkeiten identifizierten die Beschäftigten trotz Fortschritten gegenüber der letzten Befragung bei der Optimierung von Prozessen. Aus den Ergebnissen leitet die BMW Group konkrete Maßnahmen ab, die bis Mitte des Jahres 2024 umgesetzt werden sollen.

Eine zentrale Beteiligungsmöglichkeit erhalten Mitarbeitende außerdem durch das Ideenmanagement, worüber Beschäftigte Ideen auch außerhalb ihres Aufgabenbereichs einbringen können. Entsteht für die BMW Group eine positive Wirkung hinsichtlich Effizienz oder Nachhaltigkeit, werden die Vorschläge prämiert. Im Jahr 2023 reichten zahlreiche Beschäftigte insgesamt 5.470 Ideen ein (2022: 5.028). Gleichzeitig wurden insgesamt 1.267 Ideen (2022: 1.188) mit einem Erstjahresnutzen von 52,0 Mio. € (2022: 20,5 Mio. €) umgesetzt. Davon hatten mehr als ein Fünftel ihre primäre Wirkung im Bereich der Nachhaltigkeit. [↗ GRI-Index: 2-29 1\]](#)

Von Arbeitgeberrankings ausgezeichnet

Auch im Jahr 2023 zeichneten renommierte Arbeitgeberbewertungen die BMW Group als einen der weltweit attraktivsten Arbeitgeber aus: Im Trendence Professionals Barometer für Deutschland erreichte die BMW Group 2023 zum zwölften Mal in Folge die Spitzenposition. In der aktuellen Rangliste der [↗ World's Most Attractive Employers 2023](#) des Studienanbieters Universum verbesserte sich die BMW Group bei angehenden Ingenieurinnen und Ingenieuren weltweit auf den dritten Platz direkt hinter den Technologieunternehmen Google und Microsoft. Unter den Studierenden in den Bereichen IT und Business befindet sich die BMW Group global unter den Top-15-Arbeitgebern.

* Befragt wurden alle Mitarbeitenden der BMW Group in Festanstellung zum 1. August 2023. Dazu gehörten 2023 erstmals die Beschäftigten von BMW Brilliance Automotive Ltd.

GESUNDHEIT UND LEISTUNGSFÄHIGKEIT

Die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der bei der BMW Group beschäftigten Menschen hat hohe Priorität. Durch unterschiedliche Tätigkeiten an den Betriebsstandorten ergeben sich umfassende Anforderungen an den Arbeits- und Gesundheitsschutz. Das Unternehmen verpflichtet sich dazu, die jeweils geltenden Arbeitsschutzgesetze weltweit einzuhalten. Das Recht auf Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz ist zudem im [BMW Group Kodex zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen](#) verankert.

In der BMW Group gelten dabei zusätzliche Sicherheitsstandards, die über die gesetzlichen Verpflichtungen hinausreichen. Die digitale Sicherheits- und Ergonomierisikoanalyse (SERA) erfasst weltweit Gefährdungen und Belastungen für Produktionsarbeitsplätze und produktionsnahe Bereiche. Dabei berücksichtigt SERA über die deutschen gesetzlichen Vorschriften hinaus die strengeren US-amerikanischen Regelungen und Vorgaben. In der Produktion dient der Einsatz von Laser-Scannern zur Aufenthaltüberwachung in kleinen Roboterzellen als ein weiteres Beispiel für erhöhte Sicherheitsmaßnahmen.

Der Einsatz von Managementsystemen und Zertifizierungen (z. B. Occupational Health and Safety Assessment Series, OHSAS 18001) dienen dazu, interne Vorgaben zum Arbeitsschutz und zur ergonomischen Gestaltung von Arbeitsplätzen kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Die Verantwortung für die Themen Arbeits- und Gesundheitsschutz ist organisatorisch im Unternehmensbereich Arbeitsumfeld, Konzernsicherheit und Konzerndatenschutz verankert. [GRI-Index: 403-1](#)

Ganzheitliches Gesundheitsmanagement

Die BMW Group bündelt sämtliche Maßnahmen zum Erhalt der Gesundheit und Leistungsfähigkeit in der „Initiative Gesundheit“. Im Berichtsjahr lag der Schwerpunkt des Gesundheitsmanagements auf der psychischen und der mentalen Gesundheit. Im neuen Format „Health Talks“ haben wir in Expertenrunden unterschiedliche Themen zur psychischen Gesundheit diskutiert. Daneben konzentriert sich das Programm „Gesundheit und Führung“ auf die Verantwortung der Führungskräfte für die mentale Gesundheit unserer Beschäftigten.

Im Rahmen von Aktionstagen, Dialogveranstaltungen und Schulungen informieren und sensibilisieren wir unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter regelmäßig zu aktuellen Gesundheitsthemen wie Ernährung, Bewegung und Fitness, Verhaltensergonomie sowie Krebsvorsorge.

Um eine ausgewogene Ernährung zu fördern, betreibt die BMW AG in Deutschland eigene Betriebsrestaurants. Dabei legen wir den Schwerpunkt auf regionale und nachhaltig erzeugte Lebensmittel. Die Nachhaltigkeitskriterien, die im Rahmen von Lieferantenaudits herangezogen werden, beinhalten unter anderem eine nachhaltige Wasserwirtschaft in der Produktion, die Nutzung regenerativer Energien und die Einhaltung warengruppenspezifischer Vorschriften. Seit dem Jahr 2023 gilt an den meisten internationalen Standorten auch die Richtlinie „Sustainable Catering“, mit der umweltbezogene Auswirkungen der BMW Gastronomie weiter verbessert werden sollen.

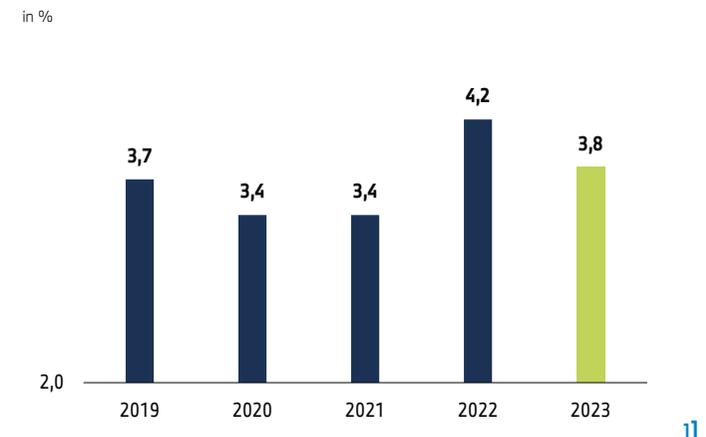
Der BMW Group ist es wichtig, allen Beschäftigten Zugang zu den unternehmenseigenen Gesundheitsdiensten zu ermöglichen. In Deutschland liegt der Schwerpunkt auf der Akutversorgung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Zeitarbeitskräften während der Arbeitszeit. An einigen Standorten wie beispielsweise in Südafrika, Thailand, Indien und Mexiko übernimmt das Gesundheitsmanagement auch Aufgaben der Grundversorgung. Die Arbeitsmediziner der BMW Group beraten Mitarbeitende auf Wunsch bei individuellen Präventionsmaßnahmen. Außerdem unterstützen sie dabei, das jeweilige Arbeitsumfeld so auszurichten, dass Gesundheit und Leistungsfähigkeit langfristig erhalten bleiben können. Daneben trägt das Angebot arbeitsmedizinischer Vorsorge und ärztlicher Beratung dazu bei,

arbeitsbedingten Gesundheitsschäden frühzeitig vorzubeugen und Arbeitsunfälle zu vermeiden. [GRI-Index: 3-3, 401-2, 403-3, 403-6](#)

Den Erfolg des Gesundheitsmanagements misst das Unternehmen unter anderem an der Krankenquote, die in der BMW AG mit 3,8% unter dem Vorjahr lag (2022: 4,2%). Bis zur Jahresmitte 2023 war die Krankenquote in Deutschland weiter auf einem hohen Niveau und hat sich im Jahresverlauf normalisiert.

Ungeachtet dessen wollen wir diesen Wert verbessern, beispielsweise durch gezielte Maßnahmen gemäß unserer Betriebsvereinbarung „Betriebliches Anwesenheitsmanagement“ (BAM) sowie durch entsprechende Initiativen im Rahmen des Gesundheitsmanagements. Das BAM ist ein Angebot der BMW Group, um die Gesundheit der Mitarbeitenden zu fördern und ihre Anwesenheit zu erhöhen. Den Beschäftigten werden dabei auch gesundheitserhaltende und gesundheitsfördernde Maßnahmen und Angebote des Unternehmens vorgeschlagen. Die Gespräche sollen von den Führungskräften regelmäßig oder nach Bedarf geführt werden. [GRI-Index: 403-10 1](#)

Krankenquote BMW AG*



* Anzahl Stunden Abwesenheit durch bezahlte Krankheitszeit, geteilt durch die vertraglich geregelten Sollarbeitsstunden.

[[Beschäftigte regelmäßig schulen

Im Rahmen von Qualifizierungsmaßnahmen werden die Beschäftigten der BMW Group an allen Standorten zu den Themen Arbeitssicherheit und Gesundheit geschult. Der erforderliche Qualifizierungsbedarf zum Arbeitsschutz wird in Abstimmung mit der Fachstelle Arbeitssicherheit und Ergonomie festgelegt. Das Seminarangebot wird in Zusammenarbeit mit den zuständigen Sicherheitsfachkräften, den Betriebsärzten und der BMW Group Academy erstellt.

Zertifiziertes Arbeitsschutzmanagement

Beim Arbeitsschutz orientiert sich die BMW Group am weltweit geltenden Standard ISO 45001. In allen Werken existieren Arbeitsschutzmanagementsysteme, die in 29 der 32 Werke nach diesem Standard oder OHRIS¹, der sich an ISO 45001 orientiert, zertifiziert sind. Insgesamt 99,80%² (2022: 99,79%) der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie 100% (2022: 99,98%) der in BMW Group Werken beschäftigten Zeitarbeitskräfte arbeiten somit an einem Standort, der über ein internationales Arbeitsschutzmanagementsystem verfügt. Derzeit nicht zertifiziert sind das BMW Group Werk in Manaus (Brasilien, Zertifizierung für 2024 geplant) sowie die Auftragsfertigungen in Born (Niederlande, Produktion läuft 2024 aus) und das gemeinschaftlich geführte Werk Spotlight in Zhangjiagang (Zertifizierung für 2024 geplant).

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

Die BMW Group führt umfangreiche Gefährdungs- und Belastungsanalysen durch, um arbeitsbedingte Risiken in der Produktion und an Büroarbeitsplätzen frühzeitig zu erkennen. Mit dem Projekt Digital Workplace Stress Management (DWSM) – eine voll automatisierte Ergonomiebewertung – setzt die BMW Group Maßstäbe in der Automobilbranche. In den letzten beiden Jahren haben Ergonomiespezialisten der BMW Group an allen Montagestandorten in Deutschland die Mitarbeitenden in der

Anwendung des DWSM geschult. Die Standorte in Mexiko, im UK, in den USA und in Südafrika wurden darauf vorbereitet, ebenfalls DWSM einzuführen.

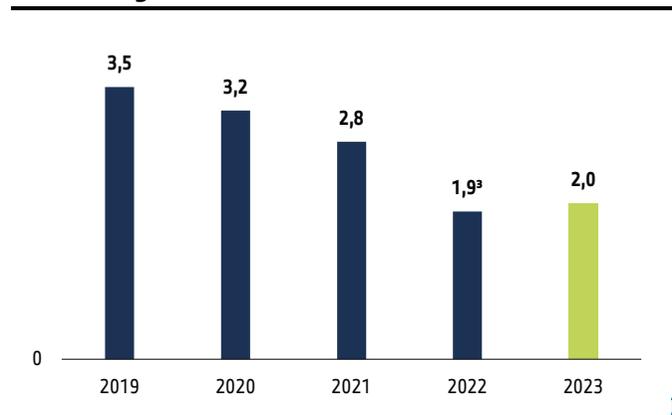
Die BMW Group evaluiert regelmäßig alle im Unternehmen eingesetzten Methoden und Instrumente. Die Ergebnisse der Evaluationen dienen dazu, interne Normvorgaben zu verbessern. Dabei werden der Betriebsrat sowie bei Bedarf die Schwerbehindertenvertretung und das Personalmanagement einbezogen.

Die Qualität ihrer Verfahren sichert die BMW Group durch jährliche interne Audits. Prüfungen und Zertifizierungen der Standorte erfolgen durch externe Dienstleister. Auch im Jahr 2023 wurde jedes erforderliche Audit erfolgreich durchgeführt. Die Ergebnisse und daraus resultierenden Maßnahmen werden allen Standorten der BMW Group zur Verfügung gestellt. [↗ GRI-Index: 403-2, 403-7](#)

Unfallhäufigkeit auf niedrigem Niveau

Die präventiven Maßnahmen der BMW Group zeigen anhaltend Wirkung. Sie führten auch 2023 dazu, dass die Unfallhäufigkeitsrate mit 2,0 weiter auf einem niedrigen Niveau lag (2022: 1,9³). Im Berichtsjahr kam es zu keinem Unfall mit Todesfolge (2022: kein Unfall mit Todesfolge). [↗ Weitere GRI-Informationen](#), [↗ GRI-Index: 403-9](#)

[[Unfallhäufigkeitsrate⁴



Arbeitssicherheit entlang der Wertschöpfungskette

Die Zusammenarbeit mit Vertragspartnern zu sicherheitsrelevanten Aspekten an den Standorten ist in einer eigenen Auftragnehmererklärung geregelt. Auf Großbaustellen der BMW Group erhalten alle Beschäftigten von Partnerunternehmen Sicherheitseinweisungen durch Fachleute der BMW Group. Bei kleineren Aufträgen übernimmt der Auftragnehmer eine Einweisung in Eigenverantwortung. Die auftraggebende Fachabteilung überwacht die Einhaltung der Arbeitsschutzvorgaben und wird von der jeweiligen Fachstelle für Arbeitssicherheit und Ergonomie unterstützt.

Zulieferer der BMW Group werden über die Einkaufsbedingungen zur Einhaltung der international anerkannten Anforderungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz verpflichtet.⁵

[↗ GRI-Index: 403-7 \]\]](#)

¹ Occupational Health- and Risk-Managementsystem.

² Bei der Berechnung werden Auszubildende, Praktikanten, Aushilfen, Doktoranden sowie Langzeitkranke und Personen im Sabbatical berücksichtigt.

³ Vorjahreswert aufgrund einer Korrektur der Arbeitsstunden angepasst.

⁴ Zahl der Betriebsunfälle mit mind. 1 Ausfalltag je 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden.

⁵ Gemäß ISO 45001 und aus der International Labour Organization (ILO) oder dem United Nations Global Compact (UNGC) abgeleiteten Managementsystemen.

VIelfalt, Chancengleichheit und Inklusion

Ein wertschätzendes, vorurteilsfreies und inklusives Arbeitsumfeld für alle Beschäftigten ist für die BMW Group eine grundlegende Voraussetzung für eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Menschen aus über 110 Nationen bringen verschiedene Sichtweisen, Erfahrungen und Kompetenzen in ihre tägliche Arbeit bei der BMW Group ein und stärken damit die Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens. Zentrale Grundsätze wie der Schutz vor Diskriminierung, die Gleichbehandlung aller Mitarbeitenden oder die Wertschätzung im täglichen Umgang sind im [BMW Group Code of Conduct](#) sowie im [BMW Group Kodex zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen](#) verankert.

Chancengleichheit drückt sich bei der BMW Group auch in einer Vergütungssystematik aus, die unabhängig von Geschlecht, Konfession, Herkunft, Alter, Behinderung, sexueller Orientierung oder länderspezifischen Charakteristika ausgestaltet ist. Im Berichtsjahr wurde die BMW AG als erstes deutsches Unternehmen durch das Fair Pay Innovation Lab (FPI) als Fair Pay Leader zertifiziert. Die Auszeichnung ist ein Beleg dafür, dass die Vergütungsstrukturen der BMW AG im Hinblick auf gleiche Gehälter zwischen Frauen und Männern wirksam sind. Grundlage dafür sind jährliche, wissenschaftsbasierte Equal-Pay-Analysen, die die BMW Group künftig auch auf internationale Standorte ausweiten will. [GRI-Index: 405-2](#)

Alle Mitarbeitenden können sich bei Anliegen zu Aspekten der Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion 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 [Compliance und Hinweisgebersysteme](#). Ergänzend dazu steht den Mitarbeitenden in Deutschland mit der

Hotline „Zero Tolerance“ eine kostenfreie, anonyme und professionelle Beratungsstelle zu Diskriminierung, Mobbing und sexueller Belästigung am Arbeitsplatz zur Verfügung. [GRI-Index: 406-1](#)

Vielfalt fördern

Die Grundlage unseres ganzheitlichen Engagements bildet unser unternehmensweites Konzept für Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion. Die inhaltliche Ausrichtung und Umsetzung steuert das Personalressort mit den Diversity-Verantwortlichen sowie den disziplinarischen Führungskräften. Das Konzept umfasst Ziele und Maßnahmen in fünf Dimensionen:

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

Über ihr Engagement im Rahmen dieser Dimensionen informiert die BMW Group auf ihrer [Website](#).

Mitarbeitende der BMW AG nach Altersgruppen, nach Funktionsbereich und Geschlecht

in %	< 30 Jahre	30-50 Jahre	> 50 Jahre
2021 gesamt	9,8	59,9	30,3
2022 gesamt	10,8	59,8	29,4
2023 gesamt	11,3	60,0	28,7
direkt ¹	14,4	54,6	30,9
indirekt ²	9,5	63,2	27,3
männlich	10,4	59,2	30,4
weiblich	15,6	64,0	20,3 ^{1]}

Ziel des Diversitätsmanagements ist es, die Bedeutung von Vielfalt im Denken und Handeln zu verankern. Ein wichtiger Bestandteil ist dabei das Web-based-Training gegen Diskriminierung am Arbeitsplatz. Das Training ist seit 2023 für alle Mitarbeitenden in Deutschland verpflichtend. Ab 2024 soll allen Beschäftigten der BMW Group ein Anti-Diskriminierungstraining angeboten werden. Darüber hinaus führten wir Maßnahmen wie das [Senior Expert Programm](#) und das Joint Leadership Programm fort, die im Jahr 2023 verstärkt genutzt wurden. Zudem ließ die BMW Group ihr bestehendes Engagement mit Fokus auf die Dimensionen sexuelle Orientierung und Identität extern analysieren. Dies erfolgte im Rahmen unserer Mitgliedschaft bei „PROUT AT WORK“, einer führenden Stiftung und Beratung in Deutschland zu LGBTIQ+³-Themen im Arbeitsumfeld, um Chancengleichheit von queeren Menschen zu fördern. Daraus leiten wir im nächsten Schritt konkrete Maßnahmen ab.

Die etablierte „Woche der Vielfalt“ wurde 2023 erstmals als internationale „Tage der Vielfalt“ umgesetzt. Über das ganze Jahr verteilt fanden weltweit zahlreiche Aktivitäten wie Vorträge, Workshops und Mitmachaktionen für die Mitarbeitenden an unseren Standorten statt, beispielsweise am Weltfrauentag und an den internationalen Tagen der kulturellen Vielfalt und Toleranz. Weiterhin haben wir im Berichtsjahr Maßnahmen umgesetzt, die 2022 im Zuge der Neufassung der Gesamtbetriebs- und Inklusionsvereinbarung der BMW AG für Mitarbeitende mit Behinderung beschlossen wurden. Beispiele dafür sind unsere Leitfäden für die Barrierefreiheit in den Bereichen Bauen und IT. Wie in den Vorjahren vergab die BMW AG in Deutschland im Jahr 2023 Aufträge an Werkstätten für Menschen mit Behinderung in einer Gesamtsumme von rund 42,7 Mio. € (2022: 41,1 Mio. €). ^{1]}

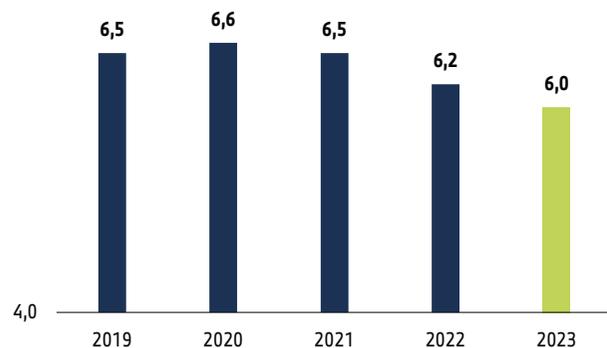
¹ Direkt: taktgebundene bzw. Produktionsmitarbeitende.

² Indirekt: alle Mitarbeitenden ohne Taktbindung.

³ Abkürzung für alle sexuellen Orientierungen und Identitätsformen.

[[Schwerbehindertenquote der BMW AG¹

in %



[[Unsere Mitarbeitenden leisten einen wichtigen Beitrag, dass Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion aktiv gelebt werden. Dafür engagieren und vernetzen sich viele in internen Netzwerken. Dazu gehören Familien- und Frauennetzwerke an zahlreichen Standorten sowie der Zusammenschluss BMW Group PRIDE. Dieser setzt sich länderübergreifend für die Interessen der LGBTIQ+-Gemeinschaft ein. Aus der Zusammenarbeit und dem Dialog mit den internen Netzwerken bekommt die BMW Group wichtige Impulse und Unterstützung zur Weiterentwicklung ihres Engagements.]]

Frauenanteil erhöhen

Die BMW Group arbeitet kontinuierlich 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.

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 Führungspositionen der BMW Group streben wir bis

2025 einen Frauenanteil von 22% an, in der BMW AG beträgt das Ziel 20%.

Der Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft der BMW Group erreichte im Berichtszeitraum 19,2% (2022: 18,6%). In der BMW AG lag er bei 17,1% (2022: 16,5%). Der Frauenanteil in Führungspositionen² in der BMW Group steigt seit vielen Jahren konstant. Weltweit lag der Anteil weiblicher Führungskräfte in der BMW Group zum Ende des Berichtsjahres bei 20,8% (2022: 20,2%). In der BMW AG hat sich die Zahl der Frauen in Führungspositionen in den letzten zehn Jahren fast verdoppelt. Prozentual lag der Anteil weiblicher Führungskräfte in der BMW AG zum Ende des Jahres 2023 bei 18,7% (2022: 18,2%).

➤ [Weitere GRI-Informationen](#)

Frauenanteil in Führungspositionen und in der Gesamtbelegschaft (BMW AG)³

in %



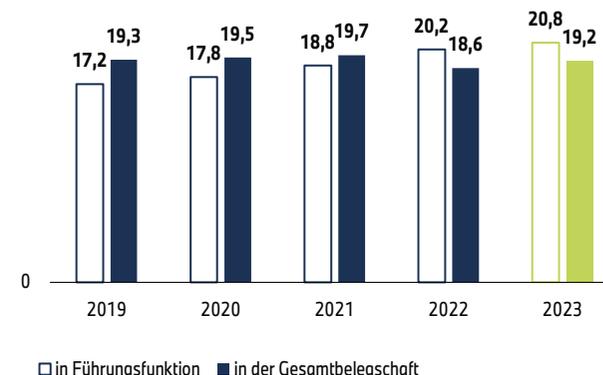
□ in Führungsposition ■ in der Gesamtbelegschaft

[[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 AcceleratiON⁴ blieb der Anteil im Jahr 2023 mit 41% weiterhin hoch (2022: 45%). Gleiches gilt für die studentischen Förderprogramme (Fastlane, SpeedUp) mit einer Quote von rund 28% (2022: 31%). Bei der regulären Berufsausbildung⁵ lag der Frauenanteil im Jahr 2023 in der BMW AG bei 21,9%, in der BMW Group⁶ bei 22,1%.

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 in Führungspositionen und in der Gesamtbelegschaft (BMW Group)³

in %



□ in Führungsposition ■ in der Gesamtbelegschaft

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

² Zur Definition des Begriffs Führungspositionen siehe [Glossar](#).

³ Zur Definition des Mitarbeitendenbegriffs siehe [Glossar](#).

⁴ Im April 2023 startete das Traineeprogramm unter dem neuen Namen AcceleratiON (ehemals Global Leader Development Programme, GLDP).

⁵ Bis einschließlich Berichtsjahr 2022 wurde ausschließlich der Frauenanteil der technischen Berufsausbildung (MINT-Bereiche) berichtet.

⁶ 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. Die BMW Group hat dabei den Anspruch, zielgerichtet, langfristig und wirkungsvoll zu agieren. Darüber hinaus leisten wir im Krisenfall schnelle und unbürokratische Hilfe. Abgeleitet von unserem Kerngeschäft und unseren Kompetenzen haben wir vier Themenschwerpunkte definiert, die sich in unseren Projekten widerspiegeln:

— Inclusion for equal opportunities

Die BMW Group ist Partner des [Intercultural Innovation Hub \(IIH\)](#). Diese Plattform ist aus unserer langjährigen Partnerschaft mit der UN Alliance of Civilizations hervorgegangen und unterstützt ausgewählte Organisationen auf der ganzen Welt, die sich mit konkreten Projekten unter anderem für interkulturellen Dialog, Frieden und Diversität einsetzen. Dafür erhalten diese über ein Jahr lang Unterstützung in Form von Know-how, Vernetzungsmöglichkeiten und finanziellen Ressourcen. Die [aktuell geförderten Projekte](#) wurden im Mai 2023 im Rahmen einer Veranstaltung in Berlin geehrt.

Darüber hinaus leisten wir beispielsweise durch die Unterstützung des Programms [JOBLINGE](#) unseren Beitrag. Die Initiative hilft Menschen mit schwierigen Ausgangsbedingungen beim Start ins Berufsleben.

— Responsible Leadership for sustainable development

Die BMW Group will Menschen fördern und zusammenbringen, die sich gesellschaftlich engagieren. Eine internationale Vernetzungsmöglichkeit bietet der jährliche One Young World Summit. Bereits seit 2016 sendet die BMW Group eine Delegation junger Führungskräfte zu dem globalen Forum für eine nachhaltige Entwicklung, so auch im Jahr 2023. Auch ausgewählte

Organisationen des IIH bekamen die Gelegenheit, an der internationalen Veranstaltung teilzunehmen.

Zur Förderung junger Talente vergibt die BMW Group im Rahmen der [BMW Group Change Maker Fellowships](#) zudem Vollzeitstipendien für den Global Online Master in Business Administration (MBA) an der [European School of Management and Technology \(ESMT\) Berlin](#). Darüber hinaus erweitert die [BMW Foundation Herbert Quandt](#) mit ihren mehr als 2.300 Responsible Leaders aus über 100 Ländern auf allen Kontinenten unser Netzwerk. Als wichtiger Partner trägt die unabhängige Unternehmensstiftung mit ihren Aktivitäten zur Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung der BMW Group bei.

— Education for future generations

Schon seit Jahren unterstützt die BMW Group Bildungsprojekte an ihren Standorten weltweit. Mit [BRIDGE. Educating young people for tomorrow, today](#) – einer 2023 gestarteten globalen und langfristigen Kooperation mit UNICEF – gehen wir den nächsten Schritt. Die Zusammenarbeit zielt zum einen darauf ab, junge Menschen in Brasilien, China, Indien, Mexiko und Südafrika für eine Karriere im mathematisch-technischen Bereich zu qualifizieren; zum anderen geht es darum, im Rahmen bestehender Plattformen und unter Einbindung von internationalen Tochtergesellschaften und Stakeholdern Spenden für die Bildung von Kindern und Jugendlichen in Krisengebieten zu sammeln. Damit tragen wir als BMW Group langfristig zum Ziel von UNICEF bei, mehr als zehn Millionen Kinder und Jugendliche durch Bildung zu erreichen. Mit diesem Engagement setzen wir unsere Corporate-Citizenship-Strategie zugleich auf lokaler Ebene um, beispielsweise durch Mentoring oder Hospitationsmöglichkeiten direkt an unseren Standorten.

— Culture and Sports for a united world

Die BMW Group fördert zahlreiche Sport- und Kulturaktivitäten weltweit. Im Rahmen von „Oper für alle“ ermöglichen wir beispielsweise in München, Berlin, Melbourne und London den kostenfreien Zugang zu Oper und klassischer Musik. Auch im Kontext unserer Sportsponsorings leisten wir einen Beitrag, so etwa durch das Stipendium der [Evans Scholars Foundation](#) im Rahmen des Golfturniers BMW Championships.

Mitarbeiterengagement wertschätzen und fördern

Mit SOCIAL DRIVE fördert und ermutigt die BMW Group Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sich weltweit auf unterschiedliche Weise für gesellschaftliche Belange einzusetzen. Erste Säule ist der jährlich verliehene BMW Group AWARD für gesellschaftliches Engagement, der seit zwölf Jahren das herausragende Engagement einzelner Mitarbeitender würdigt. Aus den elf Finalistinnen und Finalisten im Jahr 2023 gingen vier Gewinner hervor, davon ein Sonderpreisträger der Doppelfeld Stiftung. Das Preisgeld für die Gewinner in Höhe von je 10.000 € kommt unmittelbar den jeweiligen Hilfsprojekten zugute. Zweite Säule ist die SOCIAL DRIVE IT-Plattform, die Mitarbeitende über konkreten Unterstützungsbedarf informiert. Die Plattform startete 2022 in Deutschland und wird derzeit international erweitert. Mit ihrer Hilfe können auch bestehende Projekte etwa durch Freiwilligenarbeit und Geldspenden umfassender unterstützt werden. Die dritte Säule bilden die Aktionstage SOCIAL DRIVE DAYS, die das Interesse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für gesellschaftliches Engagement stärken sollen.

Gesellschaftliches Engagement mit Wirkung

Die Gesamtausgaben der BMW Group im Rahmen der strategischen Themenschwerpunkte lagen im Jahr 2023 bei insgesamt 44,2 Mio. € (2022: 38,7 Mio. €). Darin sind auch Spenden für die Betroffenen der Erdbebengebiete in der Türkei, Syrien und China sowie der Brände auf Hawaii oder Überschwemmungen in Italien enthalten. Jenseits der finanziellen Unterstützung leistet die BMW Group Hilfe in Form von Wissenstransfer, Vernetzungsmöglichkeiten, Projekten zur Förderung öffentlicher Infrastruktur und dem Engagement der eigenen Belegschaft. Darüber hinaus erzielen wir weitere gesellschaftliche Wirkung durch Mitgliedschaften in Vereinen und Institutionen, die kostenlose Bereitstellung von Fahrzeugen unter anderem für Berufsschulen sowie die Beteiligung an Projekten für eine nachhaltigere Mobilität in Städten [Zukunft der Mobilität gestalten](#). So wollen wir unseren Beitrag als Corporate Citizen leisten und unseren Teil zur Lösung großer Zukunftsfragen und Herausforderungen beitragen. [1](#)

PROGNOSE

Die Prognose sowie die [Risiken und Chancen](#) der BMW Group geben die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens im Jahr 2024 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 erwartet für das globale Wachstum im Jahr 2024 eine Rate von +3,1%. Die größte Belastung für die Weltwirtschaft im Jahr 2024 sind die geopolitischen Konflikte und die Auswirkungen der strafferen Geldpolitik in vielen Ländern. Die höheren Zinsen belasten den Konsum und die Investitionen und damit die konjunkturelle Entwicklung. Weitere Informationen zu politischen und weltwirtschaftlichen Risiken finden sich auch im Kapitel [Risiken und Chancen](#).

Für die Eurozone gehen die Prognosen insgesamt von einem leichten Wachstum aus (+0,6%). Frankreich (+0,7%), Italien (+0,5%) und Spanien (+1,6%) erwarten dabei zum Teil Wachstumsraten über dem Durchschnitt des Währungsraums. Deutschland könnte den Erwartungen zufolge 2024 zumindest

einen leichten Anstieg der Wirtschaftsleistung verzeichnen (+0,3%). Hier bremst zusätzlich die unverändert mäßig wachsende globale Konjunktur die exportorientierte Wirtschaft.

Für das UK gehen die Prognosen von einem leichten Wachstum der Wirtschaftsleistung aus (+0,4%). Höhere Zinsen und die weiterhin erhöhte Inflation bremsen dabei das Wachstum.

Die Wachstumsrate in den USA dürfte 2024 mit 1,8% geringer ausfallen als im Vorjahr. Das höhere Zinsniveau belastet auch hier Unternehmen und private Haushalte, während die weiterhin geringe Arbeitslosigkeit die Konjunktur stützt.

Für China wird ein Wachstum von 4,6% erwartet. Die weiter bestehenden Verwerfungen im Immobiliensektor und das in der Folge geringe Konsumentenvertrauen dämpfen dabei die Erwartungen. In Japan dürfte sich den Erwartungen zufolge das Wachstum 2024 im Vergleich zum Vorjahr abschwächen (+0,8%).

Devisenmärkte und internationales Zinsumfeld

Für die BMW Group sind im internationalen Umfeld vor allem der chinesische Renminbi, das britische Pfund, der US-Dollar, der japanische Yen und der südkoreanische Won von besonderer Bedeutung.

Es ist davon auszugehen, dass sich die Inflation sowohl in den USA als auch in Europa weiterhin rückläufig entwickeln wird. Aus diesem Grund wird nicht mit weiteren Zinsanhebungen der Notenbanken gerechnet. Für den Wechselkurs des Euro zum US-Dollar ist für 2024 daher eine Seitwärtsbewegung zu erwarten.

Auch der Kurs des britischen Pfund im Verhältnis zum Euro dürfte 2024 stabil bleiben.

In Japan ist 2024 ein Ende der bisher sehr expansiven Geldpolitik möglich. In diesem Fall dürfte der Yen von seinem aktuell sehr niedrigen Niveau gegenüber dem Euro etwas an Wert gewinnen.

In China könnte die niedrige Teuerungsrate zu einer expansiveren Geldpolitik der chinesischen Notenbank führen. Eine Abwertung des Renminbi gegenüber dem Euro könnte die Folge sein.

Von der Stabilisierung der Geldpolitik in der EU und in den USA dürften auch die Währungen von Schwellenländern wie Brasilien oder Indien im Jahr 2024 profitieren. Weitere Abwertungen gegenüber dem Euro und dem US-Dollar sind aktuell daher nicht zu erwarten.

Internationale Automobilmärkte

Die insgesamt stabilen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen dürften dafür sorgen, dass die weltweiten Automobilmärkte im Jahr 2024 leicht (+3,9%) wachsen. Das Wachstum dürfte dabei auf einer breiten Basis erfolgen und sich auf viele Märkte verteilen, insbesondere aber auf China und die USA. Es wird jedoch aufgrund eines weltweit erhöhten Angebots von Neufahrzeugen von einem sich verstärkenden Preiswettbewerb ausgegangen, der sich auch auf die Preise für Gebrauchtwagen auswirken wird.

Internationale Motorradmärkte

Für das Jahr 2024 erwartet die BMW Group für die weltweiten Motorradmärkte über 500 ccm in der Gesamtbetrachtung stabile Verhältnisse im Vergleich zum Vorjahr. In Europa dürfte dabei ebenso von einer Entwicklung auf Vorjahresniveau auszugehen sein. In den USA zeichnet sich dagegen ein leichter Rückgang ab. In China werden die wirtschaftlichen Erwartungen entsprechenden Einfluss auf den Motorradmarkt haben. Der Motorradmarkt

in Brasilien dürfte sich 2024 in einer ähnlich stabilen Verfassung zeigen wie im Jahr zuvor.

Auswirkungen auf die BMW Group

Die Entwicklungen auf den internationalen Automobilmärkten haben unmittelbare Auswirkungen auf die BMW Group. Die Herausforderungen im Wettbewerbsumfeld, makroökonomische und geopolitische Entwicklungen können wesentlichen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung haben. Das abgestimmte Zusammenwirken von Vertriebs- und Produktionsnetz sowie unsere flexiblen Fahrzeugarchitekturen erlauben es, auch unvorhersehbaren Entwicklungen wirksam zu begegnen. [➤ 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, 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 2024 und geben den Stand zur Aufstellung des Konzernabschlusses 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.

Aufgrund der rückläufigen Inflation und einer Stabilisierung des Zinsniveaus in vielen Ländern wird mit einer leicht steigenden Nachfrage für 2024 gerechnet. Die Anzahl der Auslieferungen von Fahrzeugen sollte sich vor diesem Hintergrund sowie

aufgrund der vollen Verfügbarkeit der neuen Modelle wie des BMW 7er und 5er, von Modellanläufen wie des BMW X2 und des BMW X3 sowie der Erneuerung der MINI Produktpalette leicht erhöhen. Das Preisniveau wird über das gesamte Produktportfolio in etwa auf Vorjahresniveau erwartet.

Die BMW Group geht im Geschäftsjahr 2024 von einer verbesserten Situation auf den Rohstoffmärkten aus, da bereits in der zweiten Jahreshälfte 2023 eine rückläufige Preisentwicklung unter anderem für Edelmetalle und Batterierohstoffe zu beobachten war. Aufgrund der hohen Inflation in den Vorjahren, wird auch 2024 mit höheren Kosten für Mitarbeiter, Personal und aus der Lieferkette gerechnet.

Daneben führt die konsequente Fortsetzung der Elektrifizierungs- und Digitalisierungsstrategie 2024 zu höheren Forschungs- und Entwicklungskosten. Weiterhin werden auch Aufwendungen im Zusammenhang mit der NEUEN KLASSE, wie die Weiterentwicklung der sechsten Generation der Batterietechnologie sowie die Vorbereitung des Produktionsnetzwerks zur Fertigung, das Ergebnis belasten und zu höheren Investitionen führen.

Die Situation im Nahen Osten hat sich zum Ende des Jahres 2023 verschärft. Der Konflikt zwischen Israel und Palästina hat gegenwärtig keine wesentlichen Auswirkungen auf das Geschäft der BMW Group, da das Unternehmen nicht direkt in der Region tätig ist. Allerdings wird davon ausgegangen, dass die Bedrohung durch die Huthi-Milizen im Roten Meer zu Belastungen in der Logistik im Jahr 2024 führen wird. Eine weitere Eskalation der Situation ist nicht in der Prognose berücksichtigt. Die BMW Group beobachtet die Entwicklung.

Auch 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.

Zunehmende Unwägbarkeiten bei den makroökonomischen und geopolitischen Rahmenbedingungen können dazu führen, dass die Konjunktorentwicklung 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 leicht steigenden Nachfrage, der vollen Verfügbarkeit der neuen Modelle und der Modellanläufe leicht über dem Niveau des Vorjahres erwartet. Dabei soll der Anteil der vollelektrischen Fahrzeuge an den Auslieferungen im Vergleich zu 2023 deutlich steigen.

Die EBIT-Marge im Segment Automobile wird im Jahr 2024 in einem Korridor von 8 bis 10% erwartet. Dabei soll der RoCE im Segment Automobile in einem Korridor von 15 bis 20% liegen. Auch der RoCE wird durch die steigenden Investitionen in die Elektrifizierung und Digitalisierung beeinflusst.

Es ist davon auszugehen, dass bei den CO₂-Emissionen in der EU-Neuwagenflotte durch eine weitere Verbesserung des Fahrzeugverbrauchs sowie durch eine steigende Anzahl an Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb eine leichte Reduzierung erzielt wird. Somit wird auch erwartet, dass wir weiterhin deutlich unter den gesetzlichen Grenzwerten liegen werden.

Für CO₂-Emissionen der BMW Group Standorte je produziertes Fahrzeug (Scope 1 und 2) wird eine moderate Reduzierung prognostiziert. Hintergrund ist neben einem gestiegenen Produktionsvolumen der verstärkte Einsatz grüner Energieversorgung.

Auch im Segment Motorräder spiegelt sich die stabile Nachfragesituation wider. Zusammen mit der vollen Verfügbarkeit der Modelle, unter anderem der BMW R 1300 GS, wird bei den Auslieferungen in diesem Segment ein leichter Anstieg prognostiziert. Die EBIT-Marge wird somit im Zielkorridor von 8 bis 10% und der Segment-RoCE in einem Korridor von 21 bis 26% erwartet.

Für den RoE im Segment Finanzdienstleistungen wird ein Wert im Korridor von 14 bis 17% prognostiziert. Wie erwartet, setzt sich die Normalisierung von Angebot und Nachfrage, an den Gebrauchtwagenmärkten fort. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Wiedervermarktungserlöse von Leasingrückläufern gegenüber 2023 weiter abschwächen werden.

Das Konzernergebnis vor Steuern wird leicht zurückgehen. Da die BMW Group weiterhin in der Digitalisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte eine Vorreiterstellung im Wettbewerb einnimmt und beabsichtigt, diese weiter auszubauen, bleiben die Aufwendungen und Investitionen in Zukunftsprojekte im Segment Automobile auch 2024 hoch. Ferner wird das Produktionsnetzwerk im Zusammenhang mit der NEUEN KLASSE 2024 weiter ausgebaut. Der Rückgang im Finanzdienstleistungsgeschäft trägt auch zur Reduzierung des Konzernergebnisses bei.

Die oben genannten Ziele werden mit einer leicht steigenden Mitarbeiterzahl erreicht. Auch 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 [Risiken und Chancen](#) aufgeführten Risiken und Chancen abweichen.

BMW Group bedeutsamste Leistungsindikatoren

		2023 berichtet	2024 Prognose
KONZERN			
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	17.096	Leichter Rückgang
Mitarbeitende am Jahresende		154.950	Leichter Anstieg
Frauenanteil in Führungsfunktionen in der BMW Group	%	20,8	Leichter Anstieg
SEGMENT AUTOMOBILE			
EBIT-Marge	%	9,8	8 bis 10
Return on Capital Employed (RoCE)	%	20,2	15 bis 20
Auslieferungen	Einheiten	2.554.183	Leichter Anstieg
Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen	%	14,7	Deutlicher Anstieg
CO ₂ -Emissionen EU-Neuwagenflotte ^{1,2}	g/km	102,1	Leichte Reduzierung
CO ₂ -Emissionen der BMW Group Standorte je produziertes Fahrzeug ³	t	0,28	Moderate Reduzierung
SEGMENT MOTORRÄDER			
EBIT-Marge	%	8,1	8 bis 10
Return on Capital Employed (RoCE)	%	22,1	21 bis 26
Auslieferungen	Einheiten	209.066	Leichter Anstieg
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN			
Return on Equity (RoE)	%	17,2	14 bis 17

¹ EU-27-Staaten einschließlich Norwegen und Island; seit 2021 gemäß WLTP ermittelt (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure).

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

³ 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: 12/2023] sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO₂) der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke und Motorrad, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) sowie weiteren BMW Group Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind (zum Beispiel Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke 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 im Dezember 2023 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

127 Risiko- und Chancenmanagement

130 Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen

137 Klimabezogene Risiken und Chancen

141 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.

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 Klimafachleuten 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 Group Compliance 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 sind alle Mitarbeitenden und Führungskräfte 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.

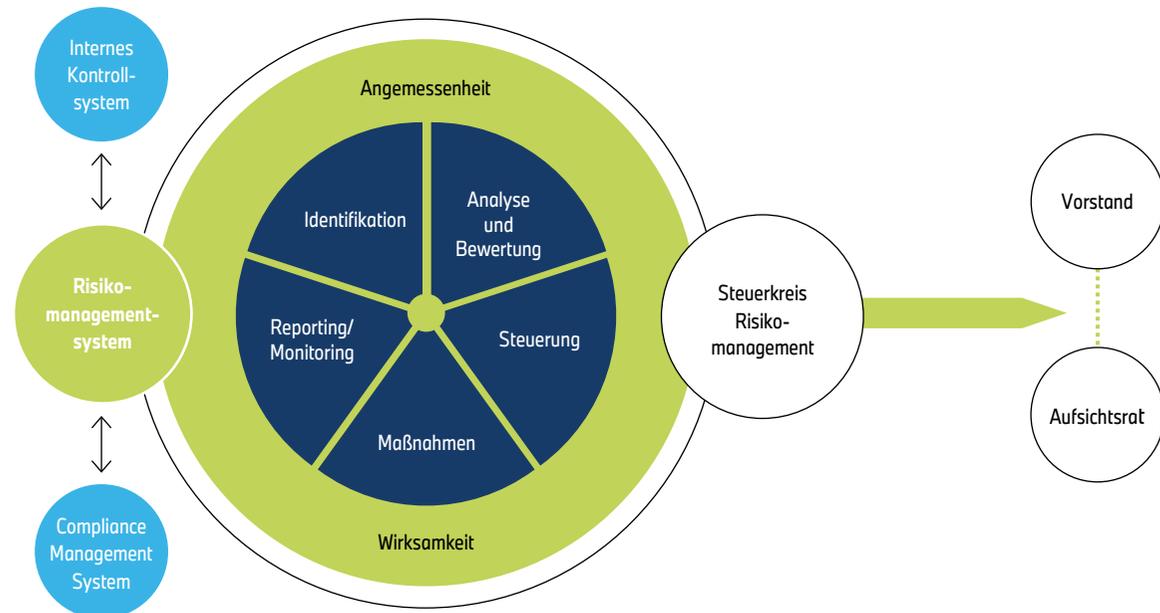
Risikobewertung

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

Kurzfristige Risiken

Die Risiken des laufenden und folgenden Geschäftsjahres werden im Abschnitt [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 wirksamer risikoreduzierender Maßnahmen (Nettobetrachtung).

Risikomanagement in der BMW Group



Interne Revision und externe Prüfung

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 alle wesentlichen 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 [↗ Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen](#) beschrieben.

Klimabezogene Risiken

Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel werden im Abschnitt [↗ 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. Potenzielle 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 2035 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 verankert. 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 sowie 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 Strategieentwicklung identifiziert und im Abschnitt [↗ Klimabezogene Risiken und Chancen](#) beschrieben.

WESENTLICHE KURZFRISTIGE RISIKEN UND CHANCEN

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

Eine anhaltend hohe Inflation mit hohen Zinsen und 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. Ein weiter andauernder Krieg zwischen Russland und der Ukraine sowie eine weitere Eskalation des Konflikts im Nahen Osten könnten die Weltwirtschaft ebenfalls stark belasten. Die derzeitige Schwäche der chinesischen Wirtschaft stellt ein zusätzliches Risiko für den Absatz dar.

In der Gesamtbetrachtung sehen der Vorstand und der Aufsichtsrat weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung den Bestand des Unternehmens 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 sowie in der langfristigen Unternehmensplanung verarbeitet und in der nachfolgenden Risiken- und Chancenbetrachtung entsprechend nicht enthalten. 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 2024 und 2025 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	-	Unwesentlich	-
Strategische und branchenspezifische Risiken und Chancen				
Änderungen von Gesetzen und Regulierung	Hoch	-	Unwesentlich	-
Marktentwicklung	Hoch	-	Unwesentlich	-
Risiken und Chancen aus betrieblichen Aufgabenbereichen				
Produktion und Technologie	Hoch	-	Unwesentlich	-
Einkauf	Hoch	-	Unwesentlich	-
Vertriebsnetz	Gering	-	Unwesentlich	-
Informationssicherheit, Datenschutz und IT	Hoch	-	Unwesentlich	-
Finanzrisiken und -chancen				
Währungen	Hoch	Erhöht	Wesentlich	-
Rohstoffe	Mittel	Niedriger	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 [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 weiterhin als hoch klassifiziert.

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 beziehungsweise Vergeltungsmaßnahmen Russlands. Ein Wegfall der US-Unterstützung für die Ukraine könnte enorme Auswirkungen auf das Kriegsgeschehen haben.

Im Falle einer weiteren Eskalation des Konflikts im Nahen Osten drohen negative Auswirkungen auf den Ölpreis, der wiederum die Inflationsraten steigen lassen könnte.

Im Konflikt zwischen den USA und China verschiebt sich der Schwerpunkt von reinen Zollerhöhungen zu weiteren Import- und Exportbeschränkungen für bestimmte Technologien. Dies könnte auch die Bedingungen für Importe und Exporte der BMW Group verschlechtern. Mit den derzeitigen Antidumping- und Antisubventionsverfahren gegen China (die EU prüft u.a., ob durch Subventionen für in China produzierte Elektroautos Wettbewerbsverzerrungen entstehen) erwägt auch die EU, Strafzölle

gegen die Volksrepublik zu erheben, was wiederum das Risiko eines Handelskonflikts zwischen beiden Parteien erhöht. Eine Verschärfung des Konflikts könnte negative Folgen für den Handel zwischen Europa und China haben, was in der Folge sowohl zu einem Absatzrisiko als auch zu Risiken in der Lieferkette führen könnte.

Ein weiteres Risiko ist eine Rezession in Europa und in den USA. In beiden Regionen wurden die Zinsen stark angehoben, um die Inflation einzudämmen. Die Inflationsraten sind inzwischen deutlich gesunken und die meisten Volkswirtschaften sind trotz der Zinsanhebungen weiter gewachsen – vor allem die Arbeitsmärkte zeigen sich sehr robust. Allerdings wirken geldpolitische Maßnahmen wie Zinserhöhungen oftmals erst mit einem gewissen Verzug und könnten daher 2024 die Konjunktur bremsen und somit ein Absatzrisiko darstellen. Die derzeitige Schwäche der chinesischen Wirtschaft stellt ebenfalls ein Risiko für den Absatz dar. Sollte sich gerade die Situation im Hinblick auf den Immobiliensektor weiter verschlechtern, wären die möglichen Auswirkungen auf die Konjunktur deutlich zu spüren.

Zur Abschwächung der Auswirkungen werden die Absatzmärkte kontinuierlich beobachtet und in standardisierten Prozessen und Gremien individuelle Maßnahmen definiert.

Volkswirtschaftliche Chancen, die die Ertragslage der BMW Group nachhaltig positiv beeinflussen können, sind aus aktueller Sicht eher unwahrscheinlich. Sollte es aufgrund von größeren fiskal- oder geldpolitischen Maßnahmen zu einer deutlich positiveren Konjunkturentwicklung in einem Markt kommen, könnte dies durchaus positive Effekte haben.

Strategische und branchenspezifische Risiken und Chancen Änderungen von Gesetzen und Regulierung

Ein signifikantes 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. Verschärfungen könnten

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. In der EU konnte im Dezember 2023 eine politische Einigung zum EU7-Rahmengesetz erzielt werden. Risiken können sich aus den noch anstehenden Detailausgestaltungen des Rahmengesetzes durch die EU-Kommission ergeben. Neben Schadstoffemissionen werden auch erstmals die Bremspartikel-Emissionen, der Reifenabrieb und die Hochvolt-speicher-Dauerhaltbarkeit (BEV, PHEV) reguliert. Nach EU7 wird von weiteren punktuellen Verschärfungen um das Jahr 2030 ausgegangen.

Das gesetzlich vorgeschriebene CO₂-Flottenziel in der EU wurde für das Jahr 2035 auf 0 g/km reduziert und erfordert somit eine vollumfängliche Elektrifizierung der PKW-Neuwagenflotte bis 2035. Zusätzlich wird von der EU-Kommission ein Vorschlag ausgearbeitet, ob und wie Fahrzeuge, die ausschließlich mit E-Fuels betrieben werden, als 0-g-CO₂/km-Fahrzeuge anerkannt werden können. Im Jahr 2026 findet ein Review statt, im Zuge dessen die notwendigen Rahmenbedingungen zur Erfüllung des 0-g/km-Ziels für 2035 analysiert werden. Risiken können sich aus der Verfügbarkeit erneuerbarer Energien, einer nicht ausreichenden privaten und öffentlichen Ladeinfrastruktur sowie einem eingeschränkten Zugang zu Rohstoffen für den Bau von Elektroantrieben ergeben. 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

Der stetige Wandel von Konsumentenpräferenzen oder eine geänderte Markenwahrnehmung bergen Risiken und Chancen zugleich. So könnte die BMW Group beim Wandel von konventionell angetriebenen Fahrzeugen zu alternativen Antriebsarten mit kurzfristigen Verwerfungen sowohl bei Angebot als auch Nachfrage konfrontiert werden. Die Höhe des Risikos für den Eintritt von Marktrisiken ist weiterhin als hoch einzustufen.

Die Absatzmärkte der BMW Group werden kontinuierlich beobachtet, um Risiken zu minimieren, 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 Produktion und Technologie

Der Stillstand von Werken ist das wesentliche Risiko in der Produktion. Produktionsunterbrechungen können verschiedene Ursachen haben, dazu gehören Anlagen- und Werkzeugbrüche, lieferantenbedingte Versorgungsengpässe, Knappheit oder Ausfall von Produktionsmitteln wie Gas oder Strom, aber auch Einschränkungen in der Logistik. Außerdem spielen IT-Störungen – hervorgerufen beispielsweise durch Cyberangriffe – eine immer größere Rolle bei Beeinträchtigungen der Lieferkette und der Produktion. Weiterhin können Beschädigungen der Werksinfrastruktur, ausgelöst durch Brand oder Naturereignisse wie Hagel, Sturm oder Starkregen zu Ausfällen der Produktion führen. Die Risikohöhe für den Eintritt solcher Risiken wird als hoch eingeschätzt.

Sämtliche Werke der BMW Group haben Maßnahmen zur Risikovermeidung und -reduzierung umgesetzt. Dazu zählt beispielsweise eine vorausschauende Instandhaltung. Das Risiko eines Produktionsausfalls aufgrund der Teileversorgung wird durch Maßnahmen in der Logistik und im Einkauf sowie den hochflexiblen Einsatz des Produktionsnetzwerks reduziert.

Ebenso werden diverse Maßnahmen ergriffen, um einer längeren Ausfalldauer von Fertigungsanlagen 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. Dies sowie ein verzögerter Produktionsstart neuer Modelle könnte zu Absatzverlusten führen. Im Homologationsprozess sind mehrere Kontrollpunkte implementiert, um Risiken zu erkennen und zu mitigieren.

Rückrufaktionen können zusätzliche Kosten verursachen. Die BMW Group bildet angemessene Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen. Dennoch kann nicht völlig ausgeschlossen werden, dass auch darüber hinaus zusätzliche Kosten anfallen, die nicht oder zumindest nicht vollständig durch Rückstellungen abgedeckt sind. Solche Risiken können immer dann entstehen, wenn sich eingesetzte Materialien und Verarbeitungsprozesse trotz intensivster Qualitätssicherung – auch noch Jahre nach Produkteinführung – als unzureichend herausstellen. Auch auf die Reputation des Unternehmens könnte sich eine hohe Zahl an Rückrufen negativ auswirken. Ergänzende Informationen zu Risiken im Zusammenhang mit Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sind im Konzernanhang unter [7 Textziffer \[34\]](#) 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

Das größte Risiko aus dem Einkauf entsteht aus Versorgungsengpässen durch Lieferantenausfälle. Produktionsprobleme bei Lieferanten können zu erhöhten Aufwendungen für die BMW Group bis hin zu Produktionsunterbrechungen mit entsprechender Reduzierung des Fahrzeugabsatzes führen. Versorgungsengpässe könnten sich zudem negativ auf die Reputation der BMW Group auswirken, sofern die Kundennachfrage nicht wie erwartet bedient werden kann.

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. Die Risikohöhe wird als hoch klassifiziert.

Bei der Lieferantenauswahl erfolgt eine standardisierte Prüfung von Risikokriterien, die in den Vergabeprozess mit einfließen.

Auch die zunehmende Komplexität im Lieferantennetzwerk insbesondere bei den nur indirekt durch die BMW Group steuerbaren Vorlieferanten sowie mangelnde finanzielle Leistungsfähigkeit von Lieferanten können die Versorgung der Werke gefährden. Es wurde ein Präventionsprogramm aufgesetzt, um entsprechende Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und individuelle Maßnahmen zu definieren.

Weitere Risiken entstehen durch die inflationsbedingten Preisanstiege der vergangenen Jahre und die daraus resultierenden Nachforderungen der Lieferanten, die sich negativ auf das Ergebnis auswirken können. Neben den Preisrisiken steigt die Anzahl der insolvenzbedrohten Lieferanten, die durch die BMW Group gestützt werden müssen, um den Lieferantenbetrieb aufrechtzuerhalten.

Die steigende Bedrohungslage durch Cyberangriffe entlang der gesamten Wertschöpfungskette betrifft sowohl die Versorgungssicherheit als auch den Schutz des für die BMW Group relevanten

Know-hows. Zur Optimierung des Informationssicherheitsniveaus in der gesamten Wertschöpfungs- und Lieferkette fordert die BMW Group bei ihren Lieferanten den Nachweis einer angemessenen Informationssicherheitszertifizierung ein. [↗ Einkauf und Lieferantennetzwerk](#)

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.

Risiken und Chancen im Vertriebsnetz

Die BMW Group nutzt für den Absatz ihrer Produkte und Dienstleistungen ein weltweites Vertriebsnetz, das aus Tochtergesellschaften und Importeuren sowie Niederlassungen und eigenständigen Handelsbetrieben besteht. Die Insolvenz von Handelsbetrieben könnte sich negativ auf den weltweiten Absatz von Fahrzeugen und das Serviceangebot an Kunden auswirken.

Zusammenfassend sind die Risiken aus dem Vertriebsnetz als gering einzustufen.

Die BMW Group arbeitet konsequent daran, den Vertrieb zukunftsweisend auszurichten, und stellt die Bedürfnisse der zukünftigen und bestehenden Kunden in den Mittelpunkt ihrer 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. Insbesondere im Bereich der künstlichen Intelligenz werden kontinuierlich sowohl Nutzungspotenziale als auch Risiken bewertet. 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 zunehmende geopolitische Konflikte tragen zum Anstieg der Cyberattacken bei. Darüber hinaus nehmen weltweit gesetzliche und regulatorische Anforderungen zu, die auch zu höheren Investitionen in Hard- und Software führen könnten.

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

Zum Schutz vor Manipulationen von Fahrzeugfunktionen wurden Prozesse wie beispielsweise standardisierte Sicherheitsbewertungen und regelmäßige Penetrationstests etabliert. Aufgrund der hohen Komplexität und der zunehmenden Vernetzung lassen sich Risiken in diesem Umfeld allerdings nie vollständig ausschließen.

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, hat 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.

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 das Einkaufsvolumen in Fremdwährung gesteigert werden (Natural Hedging). Die Sicherung auf den Finanzmärkten dient der operativen kurz- und mittelfristigen Steuerung von Währungsrisiken. Dabei wird die Zielsetzung einer Erhöhung der Planungssicherheit für die BMW Group verfolgt. Zur Limitierung der Währungsrisiken und -chancen werden Cashflow-at-Risk-Modelle eingesetzt und fortlaufend weiterentwickelt. Die Risikohöhe im Hinblick auf Währungsrisiken wird als hoch eingeschätzt. Aufgrund des stärker werdenden Euro im Jahr 2023 ist die Risikohöhe im Vergleich zum Vorjahr erhöht.

In Abhängigkeit von der Wechselkursentwicklung können sich auch Chancen ergeben. Diese werden als wesentlich eingeschätzt.

Rohstoffpreissrisiken und -chancen

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

Die Ausgangsbasis für die Analyse des Rohstoffpreissrisikos sind die geplanten Einkäufe für Rohstoffe oder Komponenten mit Rohstoffinhalten. Zur Ermittlung der Rohstoffrisiken wird ein Cashflow-at-Risk-Modell eingesetzt. Die Preisschwankungen für 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 Unsicherheit gekennzeichnet und mit einem mittleren Risiko, aber auch wesentlichen Chancen verbunden. Gegenüber dem Vorjahr ist dieses Risiko geringer, da die Preisentwicklung der Rohstoffe rückläufig war.

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 \[40\]](#) 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 Limitsystem sowie ein tägliches Monitoring der Limitauslastung auf Ebene der einzelnen Kontrahenten.

Die BMW Group hält Kapitalbeteiligungen in unterschiedlicher Höhe an einer Reihe von Unternehmen. Die Werthaltigkeit dieser Beteiligungen wird in einem standardisierten Prozess kontinuierlich überwacht. Dennoch 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 Treuhand-Konstrukten 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 aufgrund abweichender Rechnungslegungsvorschriften nach IFRS und HGB unterschiedliche Auswirkungen haben.

Das Risiko 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 das zukünftige Auszahlungsprofil, bewertet mit einem aktuellen Diskontzins (abgeleitet aus Renditen von Unternehmensanleihen mit hoher Bonität). Dieser unterliegt Marktwertschwankungen und beeinflusst damit die Höhe der barwertigen 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 \[33\]](#) enthalten.

Rechtliche Risiken

Wie jedes weltweit tätige Unternehmen ist die BMW Group mit Rechtsstreitigkeiten, behaupteten Ansprüchen, insbesondere aus Gewährleistungs- und Produkthaftungsumfängen oder Schutzrechtsverletzungen, und behördlichen Verfahren konfrontiert. Diese können sich unter anderem auf die Reputation des Konzerns auswirken. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Verfahren, die branchentypisch oder durch die Anpassung der Produkt- oder Einkaufsstrategie an veränderte Marktbedingungen bedingt sind, oder um 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.

Die Risikohöhe aus rechtlichen Risiken wird als mittel eingestuft.

Die möglichen finanziellen Auswirkungen der in den Eventualverbindlichkeiten erläuterten Sachverhalte unter anderem im Zusammenhang mit Rechts- und Gewährleistungsrisiken lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilen.

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

Restriktionen existieren auch personen-, länder- sowie endverwendungsbezogene Restriktionen. Insbesondere Verstöße gegen geltende EU- und US-Exportkontrollvorschriften können erhebliche rechtliche Konsequenzen für die BMW Group nach sich ziehen. Bedingt durch die starke Präsenz der BMW Group in den USA und China könnte ein sich verschärfender Handelsstreit zwischen den beiden Ländern zusätzliche Risikopotenziale schaffen.

Die BMW Group Gesellschaften unterliegen in allen Ländern, in denen sie tätig sind, 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 strittige Auslegung von Steuer- oder Zollgesetzen entstehen. Feststellungen der Betriebsprüfung in den Ländern wirken für den Betriebsprüfungszeitraum und gegebenenfalls in den Folgejahren. 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, China und seit Ende 2023 auch in Österreich für die bedeutenden Gesellschaften bereits zur Anwendung kommt und sukzessive in weiteren wesentlichen Ländern ausgerollt 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 \[39\]](#) enthalten.

Die BMW Group verfügt über ein Compliance-Management-System, das unter anderem darauf abzielt, rechtmäßiges Handeln ihrer Organe, Führungskräfte sowie Mitarbeitenden nachhaltig und weltweit zu fördern. 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.

Das zentrale Ziel des Risikomanagements im Segment Finanzdienstleistungen ist die kontinuierliche Sicherstellung der Risikotragfähigkeit. Dazu werden je nach Risikoart Limite vergeben. 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 Vertrags 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 weiterhin 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 weiterhin als unwesentlich ein. Um dem volatilen wirtschaftlichen Umfeld Rechnung zu tragen, wurden Parameter innerhalb des Kreditvergabeprozesses überprüft und angepasst, damit rückläufige Bonitäten eingepreist oder nicht angenommen werden.

Restwertrisiken und -chancen

Restwertrisiken werden bezüglich ihrer Risikohöhe als hoch eingestuft, Restwertchancen als wesentlich klassifiziert.

Sie entstehen vor allem bei der Vermarktung verleaster Fahrzeuge nach ihrer Rückgabe zum Ende des Leasingvertrags. Eine negative Abweichung von der Restwertprognose führt zu einem Restwertrisiko, eine positive Abweichung von der Restwertprognose zu einer Restwertchance.

Jedem Leasingvertrag ist eine Prognose für den Verkaufswert des Fahrzeugs nach Leasingende zugeordnet. Aktuelle Marktentwicklungen werden im Rahmen der regelmäßigen Portfoliobewertung einbezogen. Dabei wird auch die Portfoliozusammensetzung (zum Beispiel nach Antriebsart) permanent analysiert. Diesbezügliche Veränderungen und ihre Auswirkungen fließen in die Portfoliobewertung ein. Die Restwertprognosemodelle und die Modelle für die regelmäßige Portfoliobewertung werden kontinuierlich 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. 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. Sämtliche operationellen Einzelrisiken werden systemseitig erfasst und mit Maßnahmenplänen belegt. Die Risikohöhe wird als mittel eingestuft.

KLIMABEZUGENE RISIKEN UND CHANCEN

[[Klimaveränderungen können sich 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](#)

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

Für das Berichtsjahr 2023 wurden alle wesentlichen Risiken und Chancen der BMW Group gemäß TCFD hinsichtlich ihrer Sensitivität für drei unterschiedliche Klimaszenarien analysiert. Für den mittelfristigen Zeithorizont bis 2035 werden transitorische und physische Klimarisiken unterschieden. Für den langfristigen Zeithorizont bis 2050 konzentriert sich die Bewertung auf die physischen Klimarisiken.

Klimaszenarien

Die BMW Group legt zur Identifizierung und Bewertung der klimabezogenen Risiken drei Szenarien zugrunde, 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 legt seither die langfristige Unternehmensplanung konsequent darauf aus. [↗ CO₂-Emissionen](#)

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. [\]\]](#)

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

[[RISIKODIMENSION

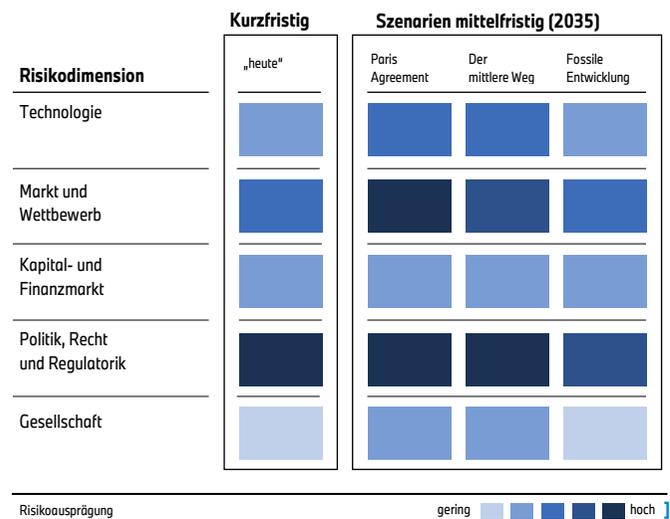
Transitorische Klimarisiken

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 und Impairmentrisiken 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. — Bedeutende 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 Fahrzeuerverkehrs- und gebrauchsteuer 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 entschiedener Maßnahmen ergriffen werden, um das < +1,5°-Ziel zu erreichen. Dies zeigt sich für die BMW Group insbesondere in den Risikodimensionen Politik, Recht und Regulatorik sowie Markt und Wettbewerb. Hier könnten kurzfristig 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

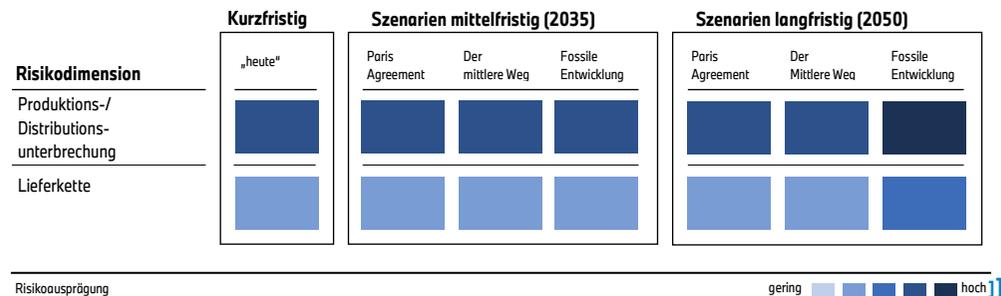
Neben den transitorischen Risiken bewertet die BMW Group auch die physischen Risiken. Berücksichtigt werden dabei eine zunehmende Häufung und Intensität von akuten Extremwetterereignissen wie Hitzewellen, Stürmen und Überschwemmungen sowie längerfristige Änderungen wie bei Temperatur oder Niederschlagsmengen.

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 Schäden an Vermögensgegenständen wie Gebäuden, Fahrzeugen oder Teilen entstehen. Aufgrund von solchen Ereignissen kann es auch zu Betriebsunterbrechungen an eigenen Standorten 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 (2035) und einen langfristigen (2050) Zeitraum gegenübergestellt:

Physische Klimarisiken



[[Klimabezogene Chancen

Die BMW Group sieht in der Ausrichtung auf den 1,5°-Pfad auch wirtschaftliche Chancen. Diese ergeben sich aus den hierfür notwendigen Anpassungen bei Produkten, Produktionsprozessen und der Wertschöpfungskette. Auch die identifizierten Chancen verteilen sich auf die fünf Dimensionen.]]

[[DIMENSION

Transitorische Chancen

Technologie

- 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.
- Durch Kreislaufwirtschaft trägt die BMW Group zum Erreichen des CO₂-Ziels in der Lieferkette bei und verringert die Abhängigkeit von Primärmaterial auch mit Blick auf dessen Verfügbarkeit, Kosten und ESG-Risiken.
- Mitigationsmaßnahmen (Scope 1 und 2) können zur Senkung des Energieverbrauchs und der Betriebskosten beitragen.

Markt und Wettbewerb

- 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.
- Differenzierung durch die konsequente Reduktion der CO₂-Emissionen im Fahrzeugportfolio mittels Elektrifizierung und hocheffizienter Verbrennungsmotoren kann den Marktanteil der BMW Group weiter erhöhen.
- Das Management der CO₂-Reduzierung bei Tier-1-Lieferanten mithilfe von BMW Werkzeugen und anderen Angeboten kann für Investoren und Kunden ein Unterscheidungsmerkmal sein und das Ansehen der Marke verbessern.

Kapital- und Finanzmarkt

- Weitere Diversifizierung der Investorenbasis durch proaktiven Umgang mit den Risiken des Klimawandels.
- Eine gute Bewertung der BMW Group in ESG-Ratings könnte die Attraktivität bei Investoren weiter erhöhen.
- Eine überdurchschnittliche Performance im Branchenvergleich bezüglich der ESG-Kennzahlen könnte zu einer erhöhten Attraktivität für Investoren führen.
- 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.

Politik, Recht und Regulatorik

- 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.
- Qualifizierung für die Teilnahme an weltweiten Regierungsinitiativen sowie Subventionen, die eine weitere Beschleunigung der Anpassung an den Klimawandel (Scope 1 und 2) ermöglichen (einschließlich Steuerreformen, grüne und digitale Konjunkturprogramme, Forschungs- und Entwicklungsanreize).
- Frühzeitige Änderungen in der Lieferkette zur Anpassung an den Klimawandel erhöhen langfristig die Widerstandsfähigkeit der Lieferkette und damit die Geschäftskontinuität.
- Förderprogramme für alternative Antriebstechnologien verhelfen zu erhöhtem Absatz.

Gesellschaft

- Die BMW Group leistet gemeinsam mit ihren Lieferanten einen Beitrag, CO₂-Emissionen entlang der Wertschöpfungskette zu reduzieren und auf CO₂-mindernde Maßnahmen hinzuwirken. Durch frühzeitiges Handeln ist die BMW Group vorbereitet und profitiert auch unternehmerisch.
- Die BMW Group kann durch ihren Fokus auf Nachhaltigkeit einen wertvollen gesellschaftlichen Beitrag zur Vermeidung der Klimaerwärmung leisten.]]

ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

[[Die aufgezeigten wesentlichen kurzfristigen Risiken, Reputationsrisiken und 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 Risikomanagementsystem wird dazu auf Basis von internen und externen Impulsen kontinuierlich weiterentwickelt.]]

COMPLIANCE UND MENSCHENRECHTE

Für die BMW Group ist Compliance die Grundlage für langfristigen Erfolg. Compliance 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 Integritäts- und Compliance-Kultur 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. Im Berichtsjahr wurden die bereits etablierten Compliance-Programme External-Workforce-Compliance und Compliance für Financial-Services-Einheiten in das CMS integriert. Dabei werden Datenschutz, Produkt-Compliance, External-Workforce-Compliance und Compliance für regulierte Financial-Services-Einheiten 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. Dabei werden vor allem strategische Fokusthemen, rechtliche und regulatorische Anforderungen und Trends, Best Practices sowie Industriestandards jeweils risikobasiert berücksichtigt. 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.

Ein Schwerpunkt der Arbeit im Berichtszeitraum war die Aktualisierung und Weiterentwicklung der Compliance-Regelungslandschaft, einschließlich einer Aktualisierung des [↗ BMW Group Code of Conduct](#) als zentrales Regelwerk für die Erwartungen der BMW Group an ihre Beschäftigten zur Einhaltung geltender Rechtsvorschriften und interner Regelungen. Außerdem wurde eine Analyse der Verbandsaktivitäten zur weiteren Stärkung der Kartellrechts-Compliance durchgeführt. Weitere Schwerpunkte ergaben sich im Bereich der Exportkontrolle aufgrund des Ukraine-Krieges sowie in der Geldwäscheprävention aufgrund der Intensivierung von gesetzgeberischen Initiativen und zur Vorbereitung auf die Änderungen am Geschäftsmodell zur Intensivierung des Direktvertriebs.

Bestandteil des CMS ist das Compliance-Programm zum Datenschutz, das in der Verantwortung des Konzerndatenschutzes liegt. Grundlage sind die Anweisung zum Datenschutz (Privacy Corporate Rules) sowie die sogenannten Binding Corporate Rules, die den Transfer von Beschäftigendaten innerhalb des Konzerns vertraglich sicherstellen. Die Umsetzung des Programms 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 verantwortet. Schwerpunkte dabei sind die Vermeidung von Verstößen gegen produktbezogene gesetzliche und behördliche Vorschriften und die Einhaltung der sich darauf unmittelbar beziehenden Anforderungen an Produkte der Segmente Automobile und Motorräder der BMW Group. Im Berichtsjahr wurden vor allem die Detect-Prozesse weiter ausgebaut, um präventive Aktivitäten gezielt zu stärken. Mit der Umsetzung von neuen Trainings- und Kommunikationsformaten wurde dieser Ausbau weiter begleitet.

Das Compliance-Programm External-Workforce-Compliance wird als Teil des CMS durch den Bereich Konzernpersonalwesen verantwortet und hat den Schutz des Unternehmens vor Folgen nicht arbeitsrechtskonformer Zusammenarbeit mit Beschäftigten von Fremdfirmen zum Ziel. Im Berichtszeitraum wurde die External-Workforce-Compliance neu strukturiert, um eine noch stärkere Verankerung der Anforderungen für regelkonforme

Werkverträge in der Beschaffung von Dienstleistungen und in der Zusammenarbeit mit Dienstleistern sicherzustellen.

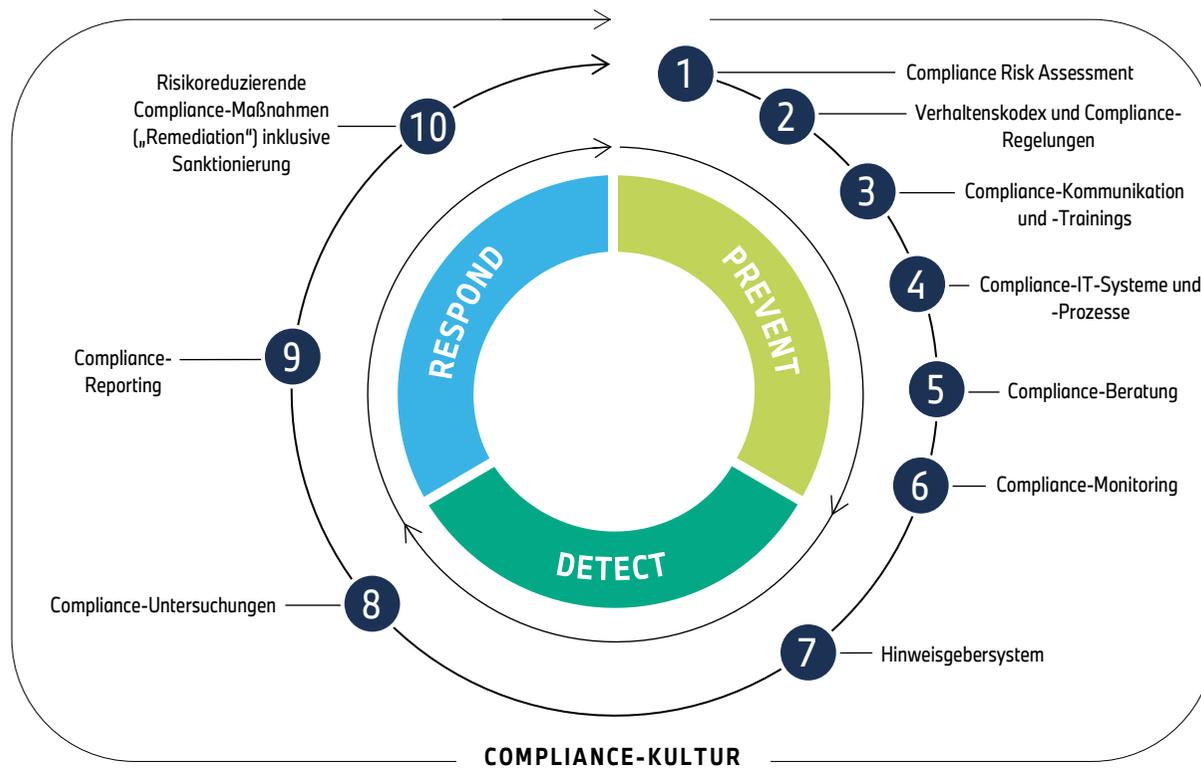
Das Compliance-Programm für spezifische Anforderungen an regulierte Financial-Services-Einheiten trägt den Besonderheiten des Finanzdienstleistungsgeschäftes und den dortigen Risiken und Regelungen Rechnung. Der spezifische Schwerpunkt

des Programms liegt – neben der ordnungsgemäßen Umsetzung der weiteren Compliance-Themenfelder – auf legislativem und regulatorischem Monitoring, Verbraucherschutz sowie der Umsetzung von Anforderungen der Finanzdienstleistungsaufsicht.

Im Segment Finanzdienstleistungen ist eine eigene Fachstelle zur Risikosteuerung eingerichtet und arbeitet als Teil des CMS eng mit der zentralen Compliance-Funktion zusammen. Die Fachstelle identifiziert auf Basis einer jährlichen Analyse mögliche Anpassungsbedarfe und legt Maßnahmen fest. Die unternehmensweite 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. [↗ 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 ergriffen. Unternehmensweit nehmen rund 200 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.

Compliance-Schulungen

Die Compliance-Schulungen werden kontinuierlich und zielgruppenspezifisch weiterentwickelt. Die im Zweijahresrhythmus stattfindenden Online-Schulungen mit Fallbeispielen und Testfragen stärken die Compliance-Kultur und rechtskonformes Verhalten. Derzeit sind weltweit mehr als 95.500 Mitarbeitende sowie Führungskräfte zu Compliance-Grundlagen sowie 51.500 Mitarbeitende zu Kartellrechts-Compliance geschult. Ergänzt wird das Angebot durch zielgruppenspezifische Classroom-Trainings zu Kartellrechts-Compliance sowie die Online-Schulungen zu Datenschutz und Produkt-Compliance. [↗ GRI-Index: 205-2](#)

Digitalisierung unterstützt Compliance

Konzernweite Compliance-IT-Systeme unterstützen das Unternehmen bei der transparenten und effizienten Dokumentation sowie der Bewertung und Genehmigung Compliance-relevanter Vorgänge. 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. Ergänzend steht der sogenannte Compliance Contact als Anlaufstelle – auch Externen – zur Verfügung.

Hinweise auf potenzielle Compliance-Verstöße können zudem in mehreren Sprachen anonym und vertraulich über die BMW Group SpeakUP Line als Hinweisgebersystem sowie an eine Ombudsstelle gegeben werden. [↗ Überprüfung der Wirksamkeit](#)

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 mithilfe 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, die in die Geschäftsprozesse integriert sind und in der Regel zum [↗ Internen Kontrollsystem](#) gehören, risikoreduzierend.

Anlassbezogene und -unabhängige Compliance-Untersuchungen werden im Rahmen der Detect-Funktion der zentralen Compliance durchgeführt. 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 im Kartellrecht. Im Jahr 2023 erfolgte eine Erweiterung um die Themen Exportkontrolle und Geldwäscheprävention. 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.

Im Rahmen der jährlich durchgeführten Überprüfung des BMW Group CMS wird dessen Angemessenheit und Wirksamkeit anhand definierter Kriterien bewertet. 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 inklusive des 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.

[[Achtung der Menschenrechte

Die BMW Group nimmt ihre gesellschaftliche Verantwortung zum Schutz der Menschenrechte wahr. Unser [unternehmensweiter Ansatz](#) beruht auf etablierten Sorgfaltspflichtenprozessen, die sowohl den eigenen Geschäftsbereich als auch unsere [Lieferketten](#) sowie weitere Geschäftspartner umfassen und kontinuierlich weiterentwickelt werden. Die einzelnen Schritte reichen von der Identifizierung und Analyse von Risiken über Präventions-, Kontroll- und Abhilfemaßnahmen bis hin zu [Beschwerdemechanismen](#), der Überprüfung der Wirksamkeit sowie der Berichterstattung. Der Schwerpunkt liegt dabei auf Themen, bei denen die BMW Group die größten menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken identifiziert hat und über entsprechende Einflussmöglichkeiten verfügt. Besondere Aufmerksamkeit gilt dabei unseren weltweiten, weitverzweigten und hochkomplexen Lieferketten. Über den mehrstufigen Sorgfaltsprozess zur Achtung der Menschenrechte im Lieferantennetzwerk informieren wir ausführlich im Abschnitt [Einkauf und Lieferantennetzwerk](#).

International anerkannte Rahmenwerke zum Schutz der Menschenrechte sind für die BMW Group der Maßstab in ihrer gesamten Wertschöpfungskette. Damit verbinden wir konkrete Ansprüche an uns, unsere Lieferkette und weitere Geschäftspartner. Diese sind eng mit dem [Compliance Programm Menschenrechte](#) und dem [BMW Group Code of Conduct](#) verzahnt und in folgenden spezifischen unternehmensweiten Regelungen verankert:

- [Gemeinsame Erklärung über Menschenrechte und Arbeitsbedingungen](#): Bekenntnis zur werteorientierten Unternehmensführung, erstellt unter Beteiligung von Arbeitnehmervertretung und Gewerkschaft.
- [BMW Group Kodex zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen](#): Informationen für Mitarbeitende, Lieferanten und autorisierte Vertriebspartner, wie die BMW Group Menschenrechte und faire Arbeitsbedingungen fördert.
- [Grundsatzerklärung zur Achtung der Menschenrechte und damit einhergehender Umweltstandards](#): Ansatz und Prozesse zur Umsetzung des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG).
- [BMW Group Supplier Code of Conduct](#): Anforderungen und Erwartungen der BMW Group an das weltweite Lieferantennetzwerk in Übereinstimmung mit international anerkannten Standards und Richtlinien zu Nachhaltigkeitsthemen.

Zur Umsetzung und Kontrolle der Sorgfaltspflichten sind im gesamten Unternehmen klare Verantwortlichkeiten definiert. Innerhalb der BMW Group liegt die Verantwortung bei den jeweiligen Fachbereichen und den Geschäftsführungen der Konzernunternehmen sowie außerhalb des Unternehmens bei den betroffenen Geschäftspartnern und Lieferanten. Zentrale Funktionen wie Group Compliance sowie Nachhaltigkeit in der Lieferkette steuern und überwachen die Einhaltung der Sorgfaltspflichten im jeweiligen Geltungsbereich. Eine Unterstützungs- und Überwachungsfunktion übernimmt außerdem der Menschenrechtsbeauftragte der BMW Group, der Ende 2021 als eine der Anforderungen des LkSG vom Vorstand der BMW AG ernannt wurde.

Im Berichtszeitraum konzentrierten wir uns darauf, die bestehenden Sorgfaltspflichtenprozesse nach der erstmaligen Anwendung des LkSG weiterzuentwickeln. Neben der bereits Ende 2022 veröffentlichten Grundsatzerklärung gehört dazu die Weiterentwicklung der Risikoanalyse für den eigenen Geschäftsbereich. Darüber hinaus haben wir im Jahr 2023 sowohl den Menschenrechtskodex aktualisiert als auch das Thema Menschenrechte in den [BMW Group Code of Conduct](#) integriert. [GRI-Index: 2-23, 2-24 1\]](#)

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 BMW Group Bericht ermittelt 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) dar.

Grundsätzlich zielt jedes angemessene und wirksame IKS darauf ab, potenzielle Risiken in der externen finanziellen und nichtfinanziellen Berichterstattung zu verhindern beziehungsweise die Eintrittswahrscheinlichkeit potenzieller Risiken 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 Berichtsstandards werden in ihrer Auswirkung auf den BMW Group Bericht 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. Diese berichten jährlich über ihre Einschätzung zum Internen Kontrollsystem der Rechnungslegungsprozesse und die Prozesse der nichtfinanziellen Kennzahlen. 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 den Status des Internen Kontrollsystems unterrichtet. Bei wesentlichen Veränderungen des IKS 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 2023 auf 638.716.075 € (2022: 662.839.475 €) und ist gemäß § 5 Abs. 1 der Satzung eingeteilt in 579.795.667 (90,78%) (2022: 601.995.196/90,82%) Stammaktien im Nennbetrag von 1 € und 58.920.408 (9,22%) (2022: 60.844.279/9,18%) 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 (§ 19 Abs. 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 § 25 Abs. 3 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 2023 besaß die Gesellschaft insgesamt 5.161.255 (2022: 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 Stammaktien oder Vorzugsaktien ohne Stimmrecht an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausgegeben hat, unterliegen diese Aktien grundsätzlich einer 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 \(zu Aktienhaltefristen von Vorstandsmitgliedern\)](#)

* Angaben gemäß §§ 289a, 315a HGB.

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

Aktionär	Direkter Anteil der Stimmrechte (in %)	Indirekter Anteil der Stimmrechte (in %)
Stefan Quandt, Deutschland	0,2	26,6 ²
AQTON SE, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	9,4	17,2 ³
AQTON Verwaltung GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	-	17,2 ⁴
AQTON GmbH & Co. KG für Automobilwerte, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	17,2	-
Susanne Klatten, Deutschland	0,2	21,5 ⁵
Susanne Klatten Beteiligungs GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	21,5	-

¹ Freiwillige Bestandsmitteilungen der aufgeführten Aktionäre zum Stichtag 31. Dezember 2023.

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 Satz 2 AktG). Der Aufsichtsrat ist befugt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur die Fassung betreffen (§ 179 Abs. 1 Satz 2 in Verbindung mit § 15 Abs. 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 (§ 21 Abs. 1 der Satzung).

Befugnisse des Vorstands insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Der Vorstand ist in den in § 71 AktG genannten 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 § 5 Abs. 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.
- Die BMW AG ist Garantiegeberin für sämtliche Pflichten aus dem Vertrag über das Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. in China. Dieser 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 optionalem Ankaufsrecht für BMW (oder für den Partner) an den Geschäftsanteilen des jeweils anderen Partners oder zur Liquidation der Joint-Venture-Gesellschaft führen.
- Die BMW AG hat Rahmenverträge mit Kreditinstituten über den Handel mit derivativen Finanzinstrumenten geschlossen (ISDA Master Agreements). Im Fall einer wesentlichen Verschlechterung der Kreditwürdigkeit sind die Vertragsparteien zur außerordentlichen Kündigung berechtigt, wenn die Verschlechterung der Kreditwürdigkeit

Folge eines direkten oder indirekten Erwerbs der Kapitalmehrheit an einer Vertragspartei, die die Berechtigung zur Wahl der Mehrheit der Aufsichtsratsmitglieder (oder eines vergleichbaren Gremiums) einer Vertragspartei vermittelt, eines sonstigen Geschäftsvorfalles, der die Kontrolle über eine Vertragspartei ermöglicht, oder einer Verschmelzung oder Vermögensübertragung ist. Im Fall einer außerordentlichen Kündigung werden alle laufenden Transaktionen abgewickelt.

- 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 über Antriebssystemkomponenten zwischen der BMW AG und verschiedenen Industriekunden berechtigen den jeweiligen Industriekunden zur außerordentlichen Kündigung in 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 über 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 bei der BMW AG liegt vor, wenn eine Person die Kontrolle über die BMW AG übernimmt oder verliert. Kontrolle ist dabei definiert als (i) das Innehaben von oder die Kontrolle über mehr als 50% der Stimmrechte, (ii) die Möglichkeit, mehr als 50% der auf Hauptversammlungen ausübaren 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, 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.

- Die zwischen BMW AG und Google LLC abgeschlossenen Software-Lizenzvereinbarungen über die Nutzung des „Projected Mode“ in den Headunits der BMW Fahrzeuge berechtigen beide Parteien im Falle eines (vertraglich nicht näher definierten) Kontrollwechsels zur außerordentlichen Kündigung.

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.