

WEITERE GRI-INFORMATIONEN

PRODUKTION, EINKAUF UND LIEFERANTENNETZWERK

CO₂-Bilanz der BMW Group

in t CO ₂	2019	2020	2021	2022	2023
Emissionen gesamt ¹	147.257.699	132.064.779	137.592.164	130.743.357	134.699.641
SCOPE 1: DIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN					
Emissionen gesamt	678.403	678.967	699.713	694.057	713.933
BMW Group Standorte ^{2,3,4}	586.638	604.620	631.304	614.117	595.257
Dienstwagen ^{5,6,7}	85.667	72.554	66.442	76.491	113.431
Unternehmenseigene Flugzeuge ⁸	6.098	1.793	1.967	3.449	5.245
SCOPE 2: INDIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN					
Emissionen gesamt	354.095	130.090	134.849	91.300	110.141
Strom-/Wärmebezug BMW Group Standorte ^{2,4,9}	354.095	130.090	134.849	91.300	110.141

¹ Die aufgeführten CO₂-Emissionen decken ca. 90% der gesamten Scope-1- bis Scope-3-Emissionen der BMW Group ab. 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. Die Vorjahreswerte wurden rückwirkend angepasst.

² CO₂-Emissionen (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).

³ Der Wert beinhaltet 15.881 t CO₂ aus der direkten Nutzung von Biomasse.

⁴ Ermittlung Scope-1- und Scope-2-Emissionen unter Berücksichtigung Operational Control Ansatz gem. GHG Protocol. Angemietete Flächen ohne direkten Einfluss der BMW Group auf die Energieversorgung sind daher nicht enthalten.

⁵ Enthalten sind die Emissionen der Dienst- und Funktionsfahrzeuge der BMW Group Werke sowie der 12 wesentlichsten Märkte. Die Emissionen werden bevorzugt aus den erfolgten Betankungen ermittelt. Dies ist der Fall für die Werksstandorte und/oder Märkte in Australien, Österreich, Brasilien, Frankreich, Deutschland, Ungarn, Indien, Italien (nur Alphabet Italia S.p.A. und BMW Bank GmbH, Mailand), Japan, Mexiko, Südafrika, Südkorea (nur BMW Financial Services Korea Co., Ltd., Seoul), Thailand und Großbritannien. In den übrigen Fällen erfolgt die Ermittlung auf Basis der gefahrenen Kilometer. Für die USA erfolgt eine Hochrechnung auf das Gesamtjahr 2023, da die Daten zum Zeitpunkt der Datenerhebung nicht für den kompletten Zeitraum zur Verfügung standen. Für die BMW Italia S.p.A. und die BMW Italia Retail S.r.l. erfolgt, basierend auf durchschnittlichen Kilometern pro Tag, eine Abgrenzung auf die Berichtsperiode. Die Betankungen der Dienstfahrzeuge umfassen systembedingt sowohl Dienst- als auch Privatfahrten, mit Ausnahme der von Mitarbeitern selbst bezahlten Betankungen.

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

⁷ Der Anstieg in der Kennzahl ergibt sich aus der Erweiterung des Scopes im Vorjahresvergleich. Bis einschließlich 2022 wurden ausschließlich Deutschland und internationale Versuchsstandorte berichtet. Im Berichtsjahr 2023 wurden alle BMW Group Werke sowie die 12 wesentlichsten Märkte in die Kennzahl integriert. Bei einer Berechnung basierend auf dem 2022er-Scope ergibt sich für 2023 ein Vergleichswert von 80.869 t CO₂ (+5,7% gegenüber Vorjahr). Eine rückwirkende Anpassung wurde nicht vorgenommen. Daher sind die Werte für 2023 nicht direkt mit den Vorjahren vergleichbar.

⁸ Aufgrund der sehr umfangreichen Reiseeinschränkungen während der Pandemie werden in der Zivilluftfahrt aussagekräftige Vergleiche grundsätzlich gegenüber dem Basisjahr 2019 gezogen.

⁹ Scope-2-Emissionen berechnet mit der Market-based-Methode gemäß GHG Protocol Scope-2-Guidance; im Wesentlichen Verwendung der Emissionsfaktoren für Strom, Fernwärme und Kraftstoffe des VDA (jeweils in der aktuellen, gültigen Version: 12/2023) sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; alternative Berechnung mit der Location-based-Methode: 1.195.818, t CO₂.

CO₂-Bilanz der BMW Group

in t CO ₂ /CO ₂ e ¹	2019	2020	2021	2022	2023
SCOPE 3: INDIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN					
Emissionen gesamt	146.225.201	131.255.722	136.757.602	129.958.000	133.875.567
Transportlogistik - Materialversorgung Werke und Distribution Fahrzeuge ²	2.178.437	1.939.191	2.203.818	2.200.661	2.746.124
Dienstreisen ³	129.646	25.217	29.765	66.170	115.469
Mitarbeiterberufsverkehr ^{4,5}	146.298	166.586	139.999	145.284	166.273
Gekaufte Waren und Dienstleistungen ^{6,7}	31.486.873	29.094.346	33.131.882	33.029.416	34.267.874
Nutzungsphase ^{4,8}	110.899.066	98.782.354	99.805.490	92.947.849	94.774.779
Transportlogistik - Aftersales Logistik	115.863	97.171	130.210	174.017	183.417
Entsorgung ^{1,7,9}	1.269.018	1.150.857	1.316.438	1.394.603	1.621.631

¹ Die CO₂-Emissionen der Lieferkette inklusive der Transportlogistik sowie der vorgelagerten Kraftstoffbereitstellung (well-to-tank) werden in CO₂e angegeben.

² Die Methode zur Berechnung der CO₂-Emissionen hat sich im Berichtsjahr 2023 geändert. Basierend auf der CO₂e-Bewertung der einzelnen Transportbewegungen wird gemäß der neuen Methodik jedem Fahrzeug ein Durchschnittswert zugeschlüsselt. Die Werte der Zeitreihe wurden an die neue Methode angepasst. Hierbei wurden auch die Emissionsfaktoren rückwirkend aktualisiert (Werte vor Methodikänderung und Anpassung der Emissionsfaktoren der Transportlogistik ohne Aftersales Logistik: 2019: 1.454.534 t CO₂e, 2020: 1.225.688 t CO₂e, 2021: 1.748.700 t CO₂e, 2022: 2.100.161 t CO₂e) [↗ Glossar](#).

³ Beinhaltet Geschäftsreisen mit Flugzeug, Bahn und Mietwagen. Aufgrund der sehr umfangreichen Reiseeinschränkungen während der Pandemie werden in Bezug auf Reisetätigkeiten aussagekräftige Vergleiche grundsätzlich gegenüber dem Basisjahr 2019 gezogen.

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

⁵ Das Jahr 2019 ist nicht direkt mit den anderen Jahren vergleichbar, da ab 2020 eine verbesserte Datengrundlage verfügbar war. Teilweise erfolgen Hochrechnungen auf Basis von Erhebungen an wesentlichen nationalen und internationalen Standorten der BMW Group. Im Berichtsjahr 2023 wurden erstmalig die Standorte Farnborough, UK, und Woodcliff Lake, USA, in die Berechnung einbezogen.

⁶ Die Methode zur Berechnung der CO₂e-Emissionen hat sich im Berichtsjahr 2023 geändert. Bisher wurden die CO₂e-Werte auf Basis einer geringen Anzahl an vorliegenden TÜV-validierten Ökobilanzen europäischer Fahrzeuge berechnet. IT-Erweiterungen ermöglichen nun unter anderem eine differenzierte Berechnung aller Fahrzeuge unter Einbeziehung unterschiedlicher Energiemixe beziehungsweise CO₂e-Emissionsfaktoren gemäß den Fertigungsregionen, siehe [↗ Glossar](#). Die Werte der Zeitreihe wurden nach dieser neuen Methode berechnet (Werte vor Methodenänderung: 2019: 18.505.921 t CO₂e, 2020: 16.234.959 t CO₂e, 2021: 18.534.765 t CO₂e, 2022: 19.758.702 t CO₂e). Die in der Tabelle nach neuer Methodik dargestellten Werte der Jahre 2019 bis 2021 sowie 2023 sind mit hinreichender Sicherheit geprüft. Die CO₂-reduzierenden Maßnahmen sind ab dem Jahr 2022 berücksichtigt. Die Maßnahmenwirkung für das Jahr 2022 wurde mit begrenzter Sicherheit geprüft.

⁷ Energieverbräuche (unterer Heizwert) der Kategorie „Gekaufte Waren und Dienstleistungen“ sowie der Kategorie „Entsorgung“ werden analog der Methodik aus Fußnote 9 abgeschätzt: 113.179 GWh in der Kategorie „Gekaufte Waren und Dienstleistungen“ sowie 908 GWh in der Kategorie „Entsorgung“.

⁸ Die absoluten Emissionen in der Nutzungsphase basieren auf den [↗ CO₂-Emissionen Neuwagenflotte weltweit inklusive Vorkettenemissionen \(Scope 3 downstream, well-to-wheel\)](#). Der Gesamtwert in t CO₂ ergibt sich aus der Multiplikation des Durchschnittswertes mit allen im Berichtszeitraum abgesetzten BMW Group Automobilen und einer angenommenen durchschnittlichen Laufleistung von 200.000 km (gemäß VDA 900-100).

⁹ CO₂e basierend auf Ökobilanzen repräsentativer Fahrzeuge der Produktlinien nach ISO 14040/44, berechnet mit dem Tool „LCA for Experts“ der Firma Sphera (unter anderem Berücksichtigung der klimawirksamen Gase CO₂, CH₄, N₂O, SF₆, NF₃). Definition siehe [↗ Glossar](#).

Energieverbrauch^{1,2}

in MWh	2019	2020	2021	2022	2023
ENERGIEVERBRAUCH GESAMT					
Energieverbrauch gesamt	6.348.009	6.040.824	6.476.955	6.295.990	6.380.652
ENERGIEVERBRAUCH NACH BEREICHEN					
Fahrzeugproduktion	5.226.227	4.946.865	5.329.550	4.750.321	4.954.639
Motorradproduktion	120.583	114.072	125.450	101.574	105.614
Nicht-produzierende Standorte	1.001.199	979.887	1.021.955	906.175	890.617
KWK-Verluste ³	-	-	-	537.919	429.782
ENERGIEVERBRAUCH NACH ENERGIETRÄGERN					
Strom	2.653.855	2.320.314	2.453.215	2.542.434	2.711.392
Fernwärme	367.040	274.484	284.763	307.163	354.015
Fernkälte	33.688	33.322	31.882	28.455	23.516
Erdgas	3.117.505	3.206.948	3.517.068	3.253.638	3.170.701
davon KWK-Verluste	425.796	498.299	508.318	477.588	398.874
Biogas (Deponiegas)	164.957	192.911	177.564	144.266	107.864
davon KWK-Verluste	68.560	65.065	67.038	60.331	30.908
Sonnenenergie (Fotovoltaik)	1.703	2.316	2.344	2.209	4.123
Sonstige fossile Energieträger	7.760	9.368	8.908	16.730	7.931
Sonstige biogene Energieträger	1.501	1.161	1.211	1.095	1.109

¹ Energieverbrauch der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke und Motorrad, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) sowie der weiteren BMW Group Standorte, die nicht der Produktion zugeordnet sind (zum Beispiel Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude).

² Oberer Heizwert.

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

Transportlogistik: Verkehrsträger und CO₂e-Emissionen¹

	2022	2023		
MATERIALVERSORGUNG WERKE (INBOUND)²				
Transportleistung in Mio. tkm	26.600	23.099		
CO ₂ e-Emissionen in t	974.238	1.229.301		
DISTRIBUTION FAHRZEUGE (OUTBOUND)³				
Transportleistung in Mio. tkm	25.511	31.263		
CO ₂ e-Emissionen in t	1.226.423	1.516.823		
GESAMT MATERIALVERSORGUNG WERKE UND DISTRIBUTION FAHRZEUGE (INBOUND UND OUTBOUND)				
Transportleistung in Mio. tkm	52.111	54.362		
CO ₂ e-Emissionen in t	2.200.661	2.746.124		
CUSTOMER SUPPORT LOGISTIK (AFTERSALES LOGISTIK)				
Transportleistung in Mio. tkm	2.447	2.267		
CO ₂ e-Emissionen in t	174.017	183.417		
PROZENTUALER ANTEIL VERKEHRSTRÄGER AN GESAMT BZGL. TRANSPORTLEISTUNG UND CO₂E-EMISSIONEN	tkm	g CO₂e	tkm	g CO₂e
See in %	77,1	43,4	76,7	41,7
Straße in %	14,4	31,7	14,2	30,9
Bahn in %	7,3	5,5	7,5	5,2
Luft in %	1,2	19,4	1,6	22,2

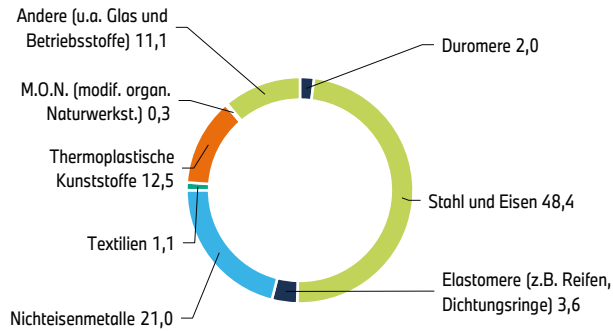
¹ Ab 2022 Verwendung der internationalen Richtlinie GLEC Framework mit der in der Jahresscheibe jeweils aktuellen Version sowie weiterhin CleanCargo und DIN EN 16258/ISO 14083. Die Methode zur Berechnung der CO₂-Emissionen hat sich im Berichtsjahr 2023 geändert. Basierend auf der CO₂e-Bewertung der einzelnen Transportbewegungen wird gemäß der neuen Methodik jedem Fahrzeug ein Durchschnittswert zugeschlüsselt. Der Wert der Zeitreihe wurden mit der neuen Methode angepasst. Hierbei wurden auch die Emissionsfaktoren rückwirkend aktualisiert (Werte vor Methodikänderung und Anpassung der Emissionsfaktoren der Transportlogistik (Inbound und Outbound) ohne Aftersales Logistik: 2022: 2.100.161 t CO₂e) Weitere Informationen zur Berechnung der CO₂e-Emissionen befinden sich im [Glossar](#).

² Die Werte beziehen sich auf die Teileversorgung der Automobilproduktion (BMW Group und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung). Weitere Informationen befinden sich im [Glossar](#). Teilweise erfolgen Hochrechnungen für einzelne Monate.

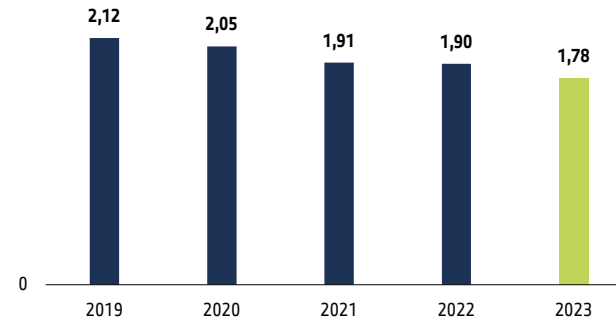
³ Die Werte beziehen sich auf die Distribution der produzierten Automobile (BMW Group, Auftragsfertigung und Teilmüfänge Partnerwerke) in die Märkte weltweit. [Glossar](#).

Durchschnittliche Verteilung der Materialien in Fahrzeugen der BMW Group^{1,2}

in %



Trinkwasserverbrauch je produziertes Fahrzeug^{1,2,3}

in m³

¹ Berechnung anhand stückzahlbereinigter Mittelwerte der Fahrzeuge BMW 1er, 2er, 3er, 4er, 5er, 6er, 7er, 8er, X1, X2, X3, X4, X5, X6, X7, von Rolls-Royce, MINI und M-GmbH sowie der BEV-Fahrzeuge i3 lang, i4, i5, i7, iX, iX1, iX2, iX3, MINI E, Rolls-Royce Spectre und der PHEV-Varianten.

² Die Anzahl produzierter Automobile (BMW Group Werke, Partnerwerke und Auftragsfertigung) ist im Berichtsjahr mit rund 2,66 Mio. Fahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr (2022: rund 2,38 Mio.) gestiegen. Bei einem durchschnittlichen Gewicht der Fahrzeuge der BMW Group von rund 2,0 t folgt ein Gesamtgewicht an Input-Materialien von rund 4,9 Mio. t. Multipliziert man das Gesamtgewicht mit der durchschnittlichen Verteilung der Materialien in Fahrzeugen der BMW Group, ergeben sich die einzelnen Materialströme.

¹ 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 Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung).

² Der Trinkwasserverbrauch bezieht sich auf Wasser, das von einem externen Wasserversorger bezogen wird. Wenn ein Standort kein Wasser von einem externen Wasserversorger bezieht, wird die Hauptbezugsquelle dem Trinkwasser gleichgestellt. Dieses gilt für die BMW Group Werke San Luis Potosi, Mexiko und Araquari, Brasilien. Dort stellt Grundwasser die Hauptbezugsquelle dar.

³ Wert des Basisjahrs 2016 zum Reduktionsziel -25% bis 2030: 2,00.

Wasserverbrauch*

in m ³	2019	2020	2021	2022	2023
Wasserverbrauch	5.417.428	4.722.310	4.924.477	4.840.161	5.049.144
davon Trinkwasser in %	87,4	86,3	85,1	84,0	83,8
davon Grundwasser in %	12,6	13,6	14,6	15,7	15,9
davon Oberflächenwasser in %	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
davon Regenwasser in %	0,0	0,1	0,3	0,3	0,2

* Wasserverbrauch der Automobilproduktion (BMW Group Werke, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung).

Abfall¹

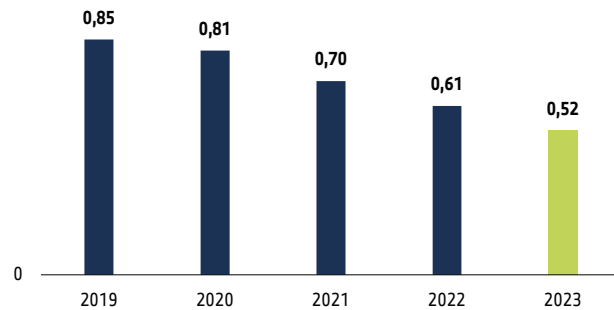
in t	2019	2020	2021	2022	2023
Abfall gesamt	780.911	775.459	829.498	818.387	927.880
Abfall zur Verwertung ²	771.162	768.292	822.848	812.274	922.554
Abfall zur Beseitigung	9.749	7.168	6.650	6.113	5.326

¹ Abfall der Automobilproduktion (BMW Group Werke, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung).

² Beinhaltet sowohl stoffliche als auch thermische Verwertung.

Lösemittlemissionen je produziertes Fahrzeug*

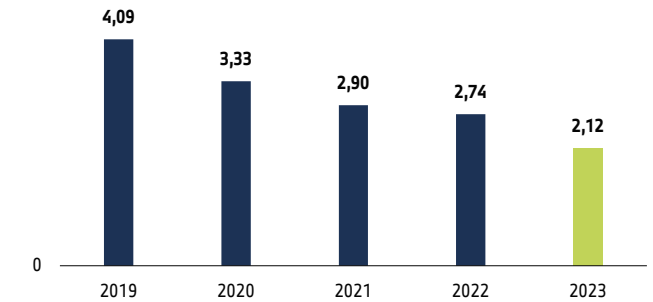
in kg



* Effizienz-kennzahl berechnet aus den Lösemittlemissionen (VOC) der Automobilproduktion (BMW Group Werke, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung).

Abfall zur Beseitigung je produziertes Fahrzeug*

in kg



* Effizienz-kennzahl 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 Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung).

Nachhaltigkeitsbewertung relevanter Lieferantenstandorte^{1,2}

in %	2022	2023
Anteil der Lieferanten für produktionsbezogenes Material mit implementierten Präventionsmaßnahmen zum Zeitpunkt der Vergabe	70	55
Anteil der Lieferanten für produktionsbezogenes Material mit vereinbarten Präventionsmaßnahmen zum Zeitpunkt der Vergabe	22	31

¹ Basis: branchenspezifischer Nachhaltigkeitsfragebogen.

² Durch die Einführung einer neuen Version des Fragebogens, die zusätzliche Anforderungen enthält, mussten einige Lieferanten ihre Fragebogen erneuern. Damit ergab sich teilweise Bedarf zur Implementierung zusätzlicher Präventionsmaßnahmen aufseiten der Lieferanten.

Hinweise zu möglichen Verstößen in der Lieferkette

	2022	2023
Anzahl Hinweise zu möglichen Verstößen gegen unsere Grundsätze zur Nachhaltigkeit, die über unsere Meldekanäle eingegangen sind	8	11
davon Anzahl Hinweise, die im Berichtsjahr geklärt werden konnten*	4	6
davon Anzahl begründeter Hinweise, die im Berichtsjahr geklärt werden konnten	-	-

* Alle Hinweise werden bis zur abschließenden Klärung, gegebenenfalls über Geschäftsjahre hinaus, bearbeitet. Fünf Hinweise, die im Jahr 2023 eingegangen sind, befanden sich am Ende des Geschäftsjahres noch in der internen Bearbeitung und konnten noch nicht abschließend geklärt werden. Ebenso wurden im Jahr 2023 vier Hinweise aus dem Jahr 2022 weiterbearbeitet, die zum Ende des Geschäftsjahres 2022 noch nicht zur Klärung gekommen waren. Drei dieser Hinweise konnten im Jahr 2023 geklärt werden und erwiesen sich als nicht begründet. Der verbleibende Hinweis wird im nächsten Geschäftsjahr weiterbearbeitet.

MITARBEITENDE UND GESELLSCHAFT

Mitarbeitende am Jahresende¹

	2019	2020	2021	2022	2023
Konzern	126.016	120.726	118.909	149.475	154.950
Automobile	113.719	108.676	106.928	137.056	142.441
Motorräder	3.503	3.474	3.418	3.711	3.996
Finanzdienstleistungen	8.684	8.473	8.466	8.616	8.413
Sonstige	110	103	97	92	100
Mitarbeitende mit befristeten Verträgen ²	3.489	2.892	2.503	15.039	14.536
Mitarbeitende in Teilzeit ³	6.318	6.433	6.846	7.315	7.973

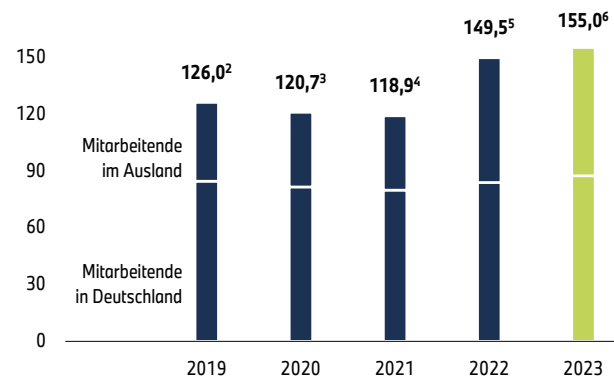
¹ Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeitendenbegriffs (zur Definition siehe ² Glossar).

² Davon sind rund 24% Frauen in der BMW AG. Systembedingt werden diese Daten nur für die BMW AG erhoben.

³ Unbefristet und befristet beschäftigte Mitarbeitende.

Mitarbeitende im In- und Ausland¹

Anzahl Mitarbeitende in Tausend



¹ Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeitendenbegriffs (zur Definition siehe ² Glossar).

² Hiervon 38,2% taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group.

³ Hiervon 37,9% taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group.

⁴ Hiervon 38,0% taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group.

⁵ Hiervon 42,5% taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group.

⁶ Hiervon 41,9% taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group.

Anteil der Arbeitnehmer, die durch eine Gewerkschaft vertreten sind oder unter Kollektivvereinbarungen fallen¹

in %	2019	2020	2021	2022	2023
Deutschland (BMW AG) ²	100	100	100	100	100
UK (Werke Hams Hall, Oxford, Swindon, Goodwood, Transport and Logistics Centre [Bognor Regis])	85	84	83	82	82
China (Werke Dadong, Tiexi inkl. Lydia)	100	100	100	100	100
Österreich (Werk Steyr) ²	100	100	100	100	100
Südafrika (Werk Rosslyn, NSC, IT-Hub, Financial Services)	59	63	70	70	70
USA (Werk Spartanburg, keine Kollektivvereinbarungen vorhanden)	-	-	-	-	-
Mexiko (Werk San Luis Potosí) ²	100	100	100	100	100

¹ Status: 31. Dezember 2023.² Ohne leitende Angestellte bzw. ohne Vertrauenspersonal. [↗ GRI-Index: 2-30.](#)**Alternative Arbeitsformen in der BMW AG¹**

Anzahl Mitarbeitende	2019	2020	2021	2022	2023
Teilzeit ²	5.440	5.568	5.951	6.388	6.949
in % der Mitarbeitenden	6,6	7,0	7,7	7,8	8,2
Mobilarbeit ³	36.208	43.309	41.180	43.707	45.673
in % der Mitarbeitenden	70,8	87,2	84,3	85,9	85,4
Vollzeit Select	5.474	4.747	3.736	4.170	4.833
in % der Mitarbeitenden	6,6	6,0	4,8	5,1	5,7
Sabbaticals	764	653	464	560 ⁴	657
in % der Mitarbeitenden	0,9	0,8	0,6	0,7 ⁴	0,8
Elternzeit	4.082	4.158	4.211	4.183	3.938
in % der Mitarbeitenden	4,9	5,2	5,4	5,1	4,6

¹ Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeitendenbegriffs (zur Definition siehe [↗ Glossar](#)).² Davon 4.118 Frauen (60%). Systembedingt wird diese Zahl nur für die BMW AG erhoben.³ Nur Mitarbeitende im Verwaltungsbereich, die die Möglichkeit des mobilen Arbeitens genutzt haben.⁴ Aufgrund einer Umstellung in der Erfassungssystematik wurde das Jahr 2022 rückwirkend angepasst (Werte vor Anpassung: 493 Mitarbeitende im Sabbatical; 0,6% der Mitarbeitenden).**Anzahl Mitarbeitende je Land mit Produktionsstandort(en)***

	Gesamt	davon befristet	Frauenanteil in %
Deutschland	87.304	844	18
China	28.076	12.623	15
USA	12.736	-	25
UK	6.743	65	18
Österreich	3.857	126	16
Mexiko	3.703	2	35
Südafrika	2.867	436	23
Brasilien	861	2	22
Thailand	691	157	29
Indien	572	3	9
Ungarn	915	38	18

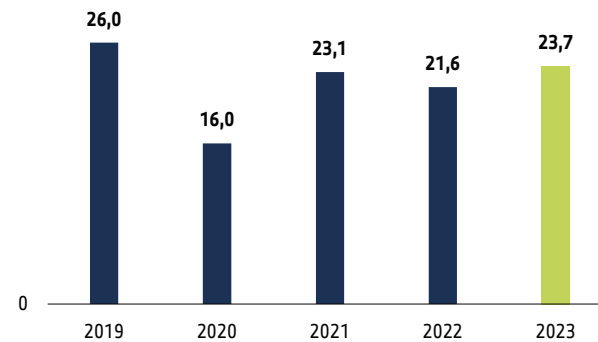
* Status: 31. Dezember 2023.

Durchschnittliche Schulungsstunden nach Mitarbeitendenkategorie in der Bildungsakademie der BMW AG

Kategorie Mitarbeitende	2021	2022	2023
Außertarifliche Mitarbeitende	30,7	26,4	38,2
Meister	27,0	43,1	68,9
Tarif	10,8	14,1	20,7

Durchschnittliche Fort- und Weiterbildungsstunden pro Mitarbeitendem der BMW Group*

Anzahl Stunden



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

Austritte gesamt nach Austrittsarten der BMW AG¹

Anzahl	2019	2020	2021	2022	2023
Gesamt	2.794	4.535	3.720	3.191	3.107
Altersteilzeit, Rente, Tod	1.700	1.884	1.938	2.110	2.105
Freiwillige Austritte (Arbeitnehmerkündigungen und Aufhebungen)	1.029	2.601 ²	1.749 ²	1.011	911
Arbeitgeberkündigungen	65	50	33	70	91

¹ Werte beziehen sich auf Mitarbeitende mit unbefristeten Arbeitsverhältnissen.

² Anstieg im Wesentlichen bedingt durch Personalmaßnahmenpaket.

Anteil lokaler Arbeitnehmer in Führungspositionen an wesentlichen Geschäftsstandorten*

	2019	2020	2021	2022	2023
Deutschland	99,7	99,7	99,8	99,7	99,5
UK	87,5	89,8	89,5	88,8	90,2
USA	87,4	89,1	88,3	89,2	88,5
Österreich	82,3	78,7	79,1	77,7	78,7
Südafrika	82,7	85,9	85,4	88,4	85,8
Indien	82,1	68,4	78,4	80,0	75,6
Brasilien	78,2	84,9	85,1	88,2	86,0
China	73,7	78,8	82,2	85,1	84,5
Thailand	57,1	57,8	60,0	65,2	67,4
Mexiko	48,4	62,9	67,8	72,7	74,2

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

Unfallschwerpunkte

in %

