

38 Die BMW Group im Überblick

38 Geschäftsmodell und Organisation

39 Segmente

39 Standorte

42 Die BMW Group Strategie

53 Innovationen und Produkttechnologien

59 Produktionsnetzwerk

62 Einkauf und Lieferantennetzwerk

65 Finanzielle Leistung

65 Gesamtaussage zum Geschäftsjahr

66 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene
Rahmenbedingungen

68 Vergleich Prognose mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung

69 Finanzielle Lage

77 Geschäftsverlauf und Segmente

86 Erläuterungen zur BMW AG

90 Nachhaltigkeitsbericht

91 Vorwort zum Nachhaltigkeitsbericht*

93 Grundlagen und allgemeine Angaben

116 Umweltinformationen

166 Soziale Informationen

194 Governance-Informationen

201 Weiterführende ESG-Informationen

248 Internes Kontrollsystem, Risiken und Chancen, Compliance248 Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems und
Risikomanagementsystems

249 Internes Kontrollsystem

250 Risiken und Chancen

259 Compliance

262 Prognose**266 Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen**

* Nicht Bestandteil der ESRS-Berichterstattung.

02

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

DIE BMW GROUP IM ÜBERBLICK

38 Geschäftsmodell und Organisation

39 Segmente

39 Standorte

42 Die BMW Group Strategie

53 Innovationen und Produkttechnologien

59 Produktionsnetzwerk

62 Einkauf und Lieferantennetzwerk

DIE BMW GROUP IM ÜBERBLICK

GESCHÄFTSMODELL UND ORGANISATION

Enthält Angaben nach ESRS 2 SBM-1

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

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 ¹ Aufstellung des Anteilsbesitzes. Die BMW Group gliedert sich in die Segmente ² Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen sowie das Segment

Sonstige Gesellschaften. Die BMW AG übernimmt zentral die Steuerung der operativen Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen.

Die BMW Group beschäftigte zum Ende des Berichtsjahres weltweit 154.540 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter¹.

Die globale Vertriebsorganisation der BMW Group besteht aus Vertriebsgesellschaften und Importeuren mit Vertretungen in mehr als 140 Ländern. Das Vertriebssystem ist dabei als mehrstufiges Vertriebsmodell aufgebaut: Absatz und Kundenbetreuung erfolgen gestuft über die BMW AG, deren Vertriebsgesellschaften oder Importeure sowie Vertriebspartner. Im Vertriebsnetz finden auch Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten für Fahrzeuge in Kundenhand statt.



2



2



¹ Ohne die Joint Operation Spotlight; Definition sh. ² ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen.

² Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

Der Vertrieb von Neufahrzeugen erfolgt hauptsächlich über das Vertriebsnetz. Unabhängige Vertriebspartner erwerben dabei die Fahrzeuge von der BMW Group und veräußern diese in eigenem Namen und auf eigene Rechnung an Endkunden (Wholesale-Modell). Zudem werden in einigen Märkten vor allem MINI Fahrzeuge direkt von der BMW Group an den Endkunden verkauft (Agenturmodell).

SEGMENTE

Enthält Angaben nach ESRS 2 SBM-1

Segment Automobile

Mit ihren Automobilmarken BMW, MINI und Rolls-Royce bedient die BMW Group weltweit ein breites Spektrum an Erwartungen und Anforderungen von Privat- und Geschäftskunden sowie Behörden. Die Marke BMW steht für das sportlich abgestimmte Zusammenspiel aller Fahrzeugkomponenten und die markentypische Fahrdynamik. Das breite und attraktive Produktportfolio ist präzise auf unterschiedliche Kundenwünsche ausgerichtet. Die Vielzahl verfügbarer Antriebsarten unterstreicht den technologieoffenen Ansatz der BMW Group. Das Angebot reicht von rein elektrischen Antrieben (BEV¹) über moderne Plug-in-Hybride (PHEV²) bis zu modernen Verbrennungsmotoren. Das Modellportfolio erstreckt sich von der Premiumkompaktklasse bis zur Oberklasse. Im Berichtsjahr zählten die BMW 5er Reihe sowie der BMW X2³ zu den Modellen mit den stärksten Wachstumsraten. Ergänzt wird das Angebot durch die High-Performance-Marke BMW M, die moderne Hochleistungsfahrzeuge für besonders dynamisch orientierte Kundinnen und Kunden bereitstellt.

Die BMW Group gestaltet aus einer führenden Position heraus die Mobilität von morgen. Mit dem Start der NEUEN KLASSE hebt das Unternehmen sein gesamtes Produktportfolio auf ein neues Niveau. Die neue Modellgeneration rückt das individuelle Fahrerlebnis in den Mittelpunkt und vereint dabei konsequent die drei strategischen Handlungsfelder: Elektromobilität, Digitalisierung und Zirkularität.

Die Marke MINI steht für maximalen Fahrspaß im Premiumkompaktsegment. Die neue MINI Familie verbindet eine digitale Erlebniswelt und innovative Technologien mit dem markentypischen Gokart-Feeling. Volumenstärkstes Modell war im Jahr 2025 der MINI Countryman³, der sowohl mit Verbrennungsmotor als auch mit vollelektrischem Antrieb verfügbar ist.

Die Traditionsmarke Rolls-Royce bietet Automobile in der absoluten Luxusklasse an. Im Mittelpunkt stehen die Erfüllung individueller Kundenwünsche und ein exklusiver, persönlich zugeschnittener Service. Zu den erfolgreichsten Modellen zählen der Rolls-Royce Cullinan³ und der vollelektrische Rolls-Royce Spectre³.

Das weltweite Vertriebsnetz für das Automobilgeschäft umfasst gegenwärtig etwa 3.400 BMW, mehr als 1.600 MINI und 147 Rolls-Royce Betriebe. Zu den umsatzstärksten Automobilmärkten der BMW Group zählten im Berichtsjahr 2025 Europa, die USA und China. [↗ Segment Automobile](#)

Segment Motorräder

Die Marke BMW Motorrad entwickelt, produziert und vertreibt Motorräder und Scooter aus den Bereichen Sport, Tour, Roadster, Heritage, Adventure und Urban Mobility. Neben Motorrädern für den privaten Einsatz stellt BMW Motorrad auch Sonderfahrzeuge (Behördenfahrzeuge) für unterschiedliche Einsatzzwecke her.

BMW Motorrad ist der führende Hersteller von motorisierten Zweirädern im Premiumsegment und vertreibt seine Produkte durch rund 1.300 Händler in circa 100 Ländern weltweit. Zu den wichtigsten Märkten zählen Deutschland, Frankreich, Italien, die USA und Brasilien. [↗ Segment Motorräder](#)

Segment Finanzdienstleistungen

Mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft rundet die BMW Group ihr Mobilitätsangebot durch maßgeschneiderte Lösungen ab. Die größten Geschäftsfelder des Segments Finanzdienstleistungen bilden die Kreditfinanzierung und das Leasing (inklusive Versicherungs- und Serviceprodukten) von Automobilen und Motorrädern der Konzernmarken durch Privatkunden. Die weiteren Geschäftsfelder umfassen unter anderem die Händlerfinanzierung

sowie das Einlagengeschäft. Unter der Markenbezeichnung Alphabet ist die BMW Group als Partner im internationalen markenübergreifenden Flottengeschäft tätig. Das Angebot umfasst hauptsächlich die Fuhrparkfinanzierung von Großkunden, das ganzheitliche Management von Firmenflotten sowie das Management der konzerneigenen Flotte. [↗ Segment Finanzdienstleistungen](#)

Die BMW Group zählt im Automobilsektor zu den führenden Finanzdienstleistern. Finanzdienstleistungen werden über Tochtergesellschaften sowie Kooperationen mit lokalen Finanzdienstleistern und Importeuren in mehr als 50 Ländern weltweit angeboten. Zu den wichtigsten Märkten zählen die USA, Deutschland, das Vereinigte Königreich (UK) und China.



STANDORTE

Globaler Überblick

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

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

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

³ [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.](#)

STANDORTE WELTWEIT

● Vertriebsstandorte und Standorte
Finanzdienstleistungen

1 Zentrale

2 Kanada

3 USA

4 Mexiko

5 Vereinigte Arabische Emirate

6 Brasilien

7 Argentinien*

8 Südafrika

9 Russland

10 Indien

11 China

12 Südkorea

13 Japan

14 Thailand

15 Malaysia

16 Singapur*

17 Indonesien*

18 Australien

19 Neuseeland

* Nur Vertrieb.

■ Produktion außerhalb Europas

BMW Group Werk Araquari, Brasilien

BMW Group Werk Chennai, Indien

BMW Group Werk Manaus, Brasilien

BMW Group Werk Rayong, Thailand

BMW Group Werk Rosslyn, Südafrika

BMW Group Werk San Luis Potosí, Mexiko

BMW Group Werk Spartanburg, USA

BMW Brilliance Automotive, China (3 Werke)

▣ Spotlight Automotive, China (gemeinschaftliche Tätigkeit)

▣ Partnerwerke außerhalb Europas

Partnerwerk, Chongqing, China

Partnerwerk, Chu Lai, Vietnam

Partnerwerk, Hosur, Indien

Partnerwerk, Jakarta, Indonesien

Partnerwerk, Kairo, Ägypten

Partnerwerk, Kulim, Malaysia

▲ Forschung und Entwicklung außerhalb Europas

BMW Group 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

BMW Techworks, Pune, Indien

41

Vertriebsstandorte und Standorte
Finanzdienstleistungen weltweit

32

Produktionsstandorte

18

Länder mit Forschungs-
und Entwicklungsstandorten

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
 BMW Group Werk Debrecen, Ungarn

□ Partnerwerke in Europa

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 Vehicle Testing, Aschheim, 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
 BMW Group IT DevOps Hub, Bukarest, Rumänien



DIE BMW GROUP STRATEGIE

Für die BMW Group ist die Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie ein kontinuierlicher Prozess, der in der Umfeldanalyse seinen Ausgangspunkt hat. Dort werden regelmäßig Trends mit wesentlicher Bedeutung für die Automobilindustrie untersucht, bewertet sowie die zugrunde liegenden Prämissen überprüft. Die übergreifende Unternehmensstrategie und die strategischen Ziele der BMW Group bilden für die Fachbereiche den Anknüpfungspunkt, konkrete Stoßrichtungen und Umsetzungsmaßnahmen festzulegen. Dies erfolgt auf Basis von strategischen Handlungsfeldern und erfolgskritischen Aufgaben.

Der flexible Strategieprozess ermöglicht eine Planung in Szenarien, die die zunehmend komplexen Rahmenbedingungen berücksichtigen. Auch der Strategie der BMW Group liegen elementare Werte zugrunde. [↗ Compliance](#)

Ein regelkreisbasiertes Planungs- und Steuerungssystem überführt die Strategie in eine jährlich überarbeitete, längerfristige Unternehmensplanung. Ein Zielsystem mit den Aspekten Finanzen, Kunden, Prozesse, Lernen und Entwicklung kontrolliert die Strategieumsetzung. [↗ Leistungsindikatoren und Steuerung](#)



UMFELDANALYSE

Enthält Angaben nach ERS 2 SBM-1, SBM-3

Der Erfolg eines Unternehmens hängt maßgeblich von der Fähigkeit ab, Veränderungen im Umfeld frühzeitig zu erkennen, alternative Entwicklungsszenarien zu berücksichtigen, Risiken wirksam zu steuern und Chancen, die sich aus Veränderungen ergeben können, wahrzunehmen [↗ Risiken und Chancen](#). Zu diesem Zweck beobachtet die BMW Group kontinuierlich die Rahmenbedingungen in den wichtigsten Regionen und analysiert Trends und Entwicklungen, die die Geschäftstätigkeit in der Zukunft beeinflussen könnten. Basis dafür bildet die regelmäßig aktualisierte Umfeldanalyse anhand ausgewählter Themenfelder. Der regelmäßige [↗ Dialog mit den Stakeholdern](#), den das Unternehmen im Rahmen der etablierten BMW Group XChange-Formate führt, rundet das Bild aus der Umfeldanalyse ab.

Neben den bestehenden Entwicklungsrichtungen verstärken sich einige Trends zunehmend, insbesondere hinsichtlich digitaler Technologien, Konsumentenverhalten 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 deutlich vom Einkommen, von der Haushaltsgröße sowie dem Wohnort ab. Insbesondere in Ballungsräumen werden On-Demand-Mobility(ODM)-Dienstleistungen auch weiterhin im Wesentlichen als Ergänzungsangebot genutzt. Unterstützt durch den Einsatz digitaler Technologien (insbesondere KI), gewinnen neue Nutzungskonzepte an Bedeutung.

Technologie

Für die BMW Group als technologieorientiertes Unternehmen sind Trends und Entwicklungen auf diesem Gebiet von besonderer Bedeutung. Veränderungen ergeben sich hier kontinuierlich, das Marktumfeld entwickelt sich sehr dynamisch und neue Formen der Zusammenarbeit entstehen. Angebote rund um die Künstliche Intelligenz (KI) erweitern die Möglichkeiten in fast allen Bereichen des Lebens. Bereits heute zählen moderne Fahrzeuge zu den komplexesten digitalen Produkten in Konsumentenhand. Kundinnen und Kunden richten die Anforderungen an ihre Fahrzeuge auch mit Blick auf die täglich genutzten digitalen Ökosysteme aus. Automobile sollen eine verlässliche Unterstützung im Alltag sein, sich nahtlos in das persönliche Lebensumfeld einfügen und ein Gesamterlebnis erzeugen. Software-Updates und Upgrades werden zum Standard. [↗ Innovationen und Produkttechnologien](#)

Neben der Digitalisierung bleibt die Entwicklung zum automatisierten/autonomen Fahren eine der wesentlichen Erwartungen an die Mobilität der Zukunft. Regional unterschiedliche Entwicklungsgeschwindigkeiten und Funktionsausprägungen sind zu beobachten, wobei der Einsatz von KI einen bedeutsamen Treiber der Entwicklung darstellt.

Weltweit bleibt aktuell die Elektromobilität die relevanteste Antriebstechnologie auf dem Weg zur Klimaneutralität. In den einzelnen Ländern sind jedoch weiter unterschiedliche Geschwindigkeiten beim Hochlauf zu beobachten. Zudem gewinnen klimaneutrale Kraftstoffe zunehmend an Bedeutung, neben der langfristigen Perspektive klimaneutraler Antriebssysteme auf Basis von Wasserstoff. Es ist davon auszugehen, dass Elektrofahrzeuge und Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren weiterhin parallel angeboten werden. Entscheidend für den Erfolg der Elektromobilität ist die Lösung von noch bestehenden Unsicherheiten. Diese beziehen sich unter anderem auf Regulatorik, einen flächendeckenden und ausreichend schnellen Aufbau von Ladeinfrastruktur, die Entwicklung von Strom- versus Kraftstoffpreisen und die Rohstoffverfügbarkeit.

Um den generell steigenden Bedarf an klimaneutraler Energie durch Grünstrom* bedienen zu können, wären die entsprechenden Kapazitäten zügig auszubauen. Der dadurch steigende Anteil regenerativer Energien würde allerdings zu erhöhten Schwankungen in der Stromerzeugung und damit zu neuen Herausforderungen für die Netzstabilität führen. Zusammen mit den eingeschränkten Kapazitäten der Verteilnetze würde dies weitere Anstrengungen für den nachhaltigen Erfolg der Elektromobilität erforderlich machen. ➔ [Innovationen und Produkttechnologien](#)

Ökonomie

Ökonomie und Ökologie sind eng miteinander 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 können dadurch industrieübergreifende Initiativen und Chancen für neue Geschäftsmodelle entstehen. ➔ [Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung](#)

Der Wettbewerb unterschiedlicher politischer Systeme dominiert die internationale Politik. Sanktionen, Zölle und Subventionen verändern die internationalen Handelsströme. Die daraus entstehenden geopolitischen Risiken erfordern, dass internationalen Lieferketten abgesichert werden.

Ökologie

Weltweit arbeiten Regierungen daran, die Ziele des Pariser Klimaabkommens zur CO₂-Reduzierung in nationale Gesetze zu übertragen. Eine ambitionierte klimapolitische Ausrichtung ist für Unternehmen eine wichtige Grundlage für erfolgreiches Handeln. Gleichmaßen bedeutend ist es daher, sich sowohl auf die Folgen des Klimawandels vorzubereiten (Risikomanagement) als auch diesen durch das eigene Handeln (Ziele und Maßnahmen) zu reduzieren.

Politik

Politik, Regulierungen und Handelsbeschränkungen limitieren den Spielraum im gesamten automobilen Wertschöpfungsmodell. Insbesondere die momentanen weltweiten Handelskonflikte, die sich unter anderem durch Zölle, Exportkontrollen und Importbeschränkungen auswirken, sind durch eine anhaltend hohe Dynamik gekennzeichnet. Darüber hinaus tragen international unterschiedliche Gesetzgebungen bei ähnlichen Sachverhalten maßgeblich zu weiterer Komplexität durch eine heterogene Regelungslandschaft bei. Die daraus entstehenden Anforderungen, die in der Entwicklung künftiger Fahrzeugprojekte zuverlässig einzuhalten sind, verursachen häufig höhere Kosten und stellen für die Automobilindustrie zunehmend eine Herausforderung dar.

ECKPFEILER DER STRATEGIE

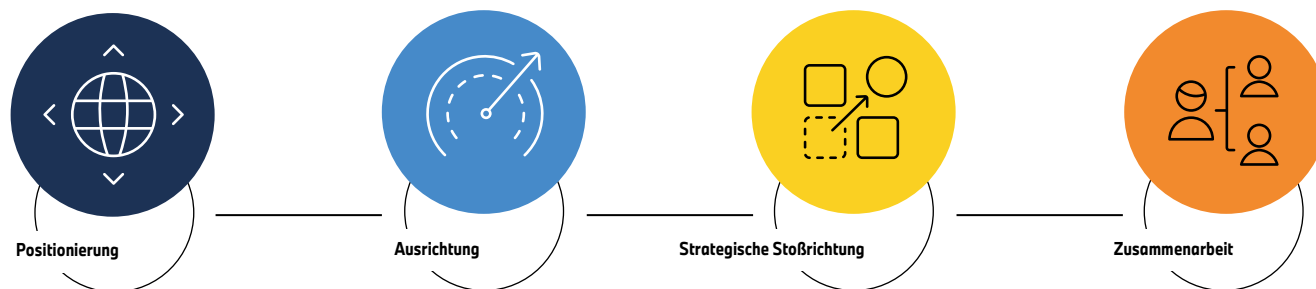
Enthält Angaben nach ESRS 2 SBM-1, SBM-3

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

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.“

* Definition des Begriffs Grünstrom siehe ➔ [Glossar](#).

Die BMW Group Strategie



Positionierung – wofür steht die BMW Group?

Die BMW Group steht mit ihren innovativen Produkten für erstklassige individuelle Mobilität. Zentrale Handlungsfelder der Strategie sind dabei: (1) ein technologieneutrales Portfolio hocheffizienter Antriebstechnologien mit einem starken Fokus auf die Elektromobilität; (2) weitere Digitalisierung der Schnittstellen zum Kunden sowie die Entwicklung entsprechender Produkte und ergänzende Dienste; (3) Nachhaltigkeit in der gesamten Wertschöpfungskette einschließlich der Kreislaufwirtschaft.

Die BMW Group steht zu den ehrgeizigen Pariser Klimaschutzziele und leistet auf der Grundlage wissenschaftsbasierter Ziele, die sich an der Vorgehensweise der Science Based Targets initiative (SBTi) orientieren, mit ambitionierten Schritten ihren Beitrag zur fortschreitenden, ganzheitlichen Dekarbonisierung. Ganzheitlich bedeutet für die BMW Group, die CO₂e-Emissionen von Fahrzeugen über den gesamten Lebenszyklus zu reduzieren – vom Rohstoff bis zum gefahrenen Kilometer. [➤ Übergangsplan zur Erreichung der Netto-Null-Emissionen bis 2050](#)

Auf Basis der Anforderungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß ESRS sind CO₂e-Ziele in absoluten Werten (t CO₂e) darzustellen. Die bereits 2021 eingeführten relativen Ziele (ausgedrückt als Reduzierung je Fahrzeug) für Scope 1 und 2 (BMW Group Standorte) und Scope 3 (erworbene Waren und Dienstleistungen, Transportlogistik, Nutzungsphase jeweils für das Segment Automobile) wurden daher 2024 in absolute Ziele überführt. Der Gesamtzielanspruch für die BMW Group bleibt bei dieser Umstellung bestehen und berücksichtigt die Wachstumsprognosen sowie die Wechselwirkungen der Scopes. Die BMW Group beabsichtigt damit im Zieljahr 2030, die CO₂e-Emissionen im Vergleich zum Basisjahr 2019 um mindestens 40 Mio. t CO₂e reduziert zu haben – von 150,1 Mio. t CO₂e auf 108,6 Mio. t CO₂e. Für die kontinuierliche Fortsetzung dieses Reduktionsanspruchs hat sich die BMW Group zudem im Berichtsjahr einen Zielwert für 2035 gesetzt und plant, mindestens weitere 20 Mio. t CO₂e einzusparen. Gegenüber dem Basisjahr 2019 sollen so mindestens 60 Mio. t CO₂e-Reduktion erreicht werden. [➤ Weg zur Erreichung der CO₂e-Reduktionsziele](#). Die Resilienz des Geschäftsmodells gegenüber den Herausforderungen des Klimawandels soll durch die Integration relevanter Aspekte, Chancen und Risiken in die Unternehmensplanung sichergestellt werden. Ein umfassendes, digitales Berichtssystem gewährleistet dabei die konsequente Berücksichtigung der Klimaperspektive. Darüber hinaus berücksichtigt die BMW Group Strategie Unsicherheiten in wichtigen Rahmenbedingungen und die Grenzen der politischen Steuerbarkeit von Märkten. Daher steht

Flexibilität auch in der Klimadimension der Unternehmensstrategie im Fokus.

Die BMW Group hat 2025 ihre starke Position beim Absatz elektrifizierter Fahrzeuge weiter behauptet. Gleichzeitig ist nach wie vor eine starke Fragmentierung der Märkte zu beobachten, die zeigt, dass die Nachfrage speziell bei der Elektromobilität auch von regionalen Rahmenbedingungen abhängt. Ein flächendeckender und ausreichend schneller Ausbau der Ladeinfrastruktur, berechenbare und anhaltende Kostenvorteile sowie ein Ausbau kostengünstiger CO₂e-freier Energie bleiben die zentralen Erfolgsfaktoren. Die BMW Group arbeitet selbst in zahlreichen Projekten und Initiativen aktiv daran, die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität zu verbessern. Dazu zählt der Beitrag zum Ausbau der Ladeinfrastruktur und zur Verwendung von Grünstrom* in unseren Kooperationsunternehmen IONITY und IONCHI. Zusätzlich zu diesen Aktivitäten des Ausbaus der Infrastruktur unterstützen wir Kundinnen und Kunden bei der effizienten Nutzung der Fahrzeuge. Dies erfolgt zum Beispiel mit flexiblen Vertragsoptionen zum Laden unserer vollelektrischen Fahrzeuge (BMW Charging und MINI Charging), durch Transparenz der eigenen Fahrweise in der My BMW App und MINI App und einem Angebot zu bidirektionalem Laden für BMW.

* Definition des Begriffs Grünstrom siehe [➤ Glossar](#).

Die BMW Group beabsichtigt ferner, ihre unmittelbar eigenen CO₂e-Emissionen (Scope 1 und 2) weiterhin deutlich zu reduzieren. Wie in der Vergangenheit setzt das Unternehmen dabei auf Energieeffizienzmaßnahmen, eigene Stromerzeugung aus regenerativen Quellen, den Bezug von Grünstrom aus Direktlieferverträgen sowie die Nutzung von Herkunftsnachweisen. Die verbleibenden Emissionen gehen zum überwiegenden Teil auf den Einsatz von Erdgas zurück. Hier besteht die 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 und der Wirtschaftlichkeit ab.

Bereits in der Entwicklungsphase von Fahrzeugprojekten zählen Steuerungsgrößen wie die CO₂e-Emissionen über den gesamten Produktlebenszyklus zu wichtigen Leistungsindikatoren [↗ Leistungsindikatoren und Steuerung](#). Der Vorstand diskutiert jedes Quartal einen Statusbericht zur Nachhaltigkeit und leitet bei Bedarf entsprechende Maßnahmen ab.

Mit der Umsetzung der in der Gesamtstrategie verankerten Nachhaltigkeitsziele (CO₂e-Absolutziele für 2030 und 2035) auf Unternehmensebene und dem Herunterbrechen von Zielen auf neue Fahrzeugmodelle (zum Beispiel CO₂e-Ziele auf Derivateebene, Angebot verschiedener Antriebsvarianten und Ausstattungsalternativen) ermöglicht die BMW Group ihren Kundinnen und Kunden Transparenz über ihre Nachhaltigkeitsleistung. Auf der Basis zertifizierter Ökobilanzen wird aufgezeigt, wie sich die Maßnahmen auf den Fußabdruck vor und nach dem Kauf auswirken (Vehicle Footprint). Durch Studien mit verschiedenen Kundengruppen (zum Beispiel potenziellen Neukunden, „Early Buyers“, Bestandskunden und Marken-Erwägern), die in den größten Märkten durchgeführt werden, soll umgekehrt sichergestellt werden, dass Nachhaltigkeitskonzepte für Kundinnen und Kunden erlebbar werden und in einem kontinuierlichen Strategieentwicklungszyklus der Input aus den Studien wieder in die Nachhaltigkeitsstrategie einfließt.

In der konzernweiten Organisation ist die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten (ESG-Kriterien) über die einzelnen Marktstrategien fest verankert. In einem 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 steht für begeisternde Produkte und sichert durch eine hohe Ertragskraft ihre unternehmerische Eigenständigkeit. Mit ihrer Innovationskraft gestaltet die BMW Group die Zukunft der individuellen Mobilität. Begeisternde Produkte sind die Grundvoraussetzung für höchste Kundenzufriedenheit, attraktive Marken und eine starke Wettbewerbsposition.

Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit hat in der langfristigen Unternehmenssteuerung der BMW Group eine hohe Bedeutung. Strategische Kennzahlen wie die EBIT-Marge im Segment Automobile (Korridor von 8–10%), ein RoCE im Segment Automobile von mindestens 18% und eine EBT-Marge im Konzern von mehr als 10% stehen für ambitionierte finanzwirtschaftliche Ansprüche. [↗ 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 hat sich das Unternehmen ein ganzheitliches Qualitätsverständnis mit Ausrichtung auf das beste Kundenerlebnis zum Ziel gesetzt. Im Berichtsjahr 2025 wurde dazu ein unternehmensweites Qualitätsprogramm „Q³ – Passion for Perfection“ erfolgreich über Ziele und Maßnahmenpakete in der BMW Group verankert. Flankiert wird dies durch die Fortführung der Qualitätsarbeit über sowohl präventive als auch reaktive Maßnahmen.

Die Digitalisierung wird über das Fahrzeug hinaus konsequent in den Unternehmens- und Kundenprozessen sowie entlang der automobilen Wertschöpfung vorangetrieben [↗ Innovationen und Produkttechnologien](#). Sie stärkt die Resilienz und unternehmerische Flexibilität der BMW Group. In allen Unternehmensbereichen gibt es entsprechende Initiativen, die interne Prozesse und Abläufe im gesamten Unternehmen beschleunigen und digitale Potenziale konsequent realisieren sollen. Zudem gibt es eine übergreifende Handlungsoffensive zur Operationalisierung der digitalen Transformation entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Der synergetische Ansatz der vier digitalen Handlungsfelder (Prozesse, Daten, Technologie sowie der Mensch als solcher) ist dabei zentraler Ansatz für Wirksamkeit im digitalen Zeitalter. Er ist gemeinsame Sprache, Ordnungsprinzip und kommunikative Klammer für die digitale Transformation im Konzern. Der 2024 initiierte Vorstandsausschuss für Digitalisierung betont zudem die Relevanz und stellt die ressortübergreifende Vernetzung und Durchgängigkeit von Prozessen, Daten und IT bis auf Vorstandsebene sicher. [↗ Vorstand – Aufgaben, Zusammensetzung, Kompetenzen](#)

Ein Fokusthema der Digitalisierung ist der systematische Einsatz von generativer künstlicher Intelligenz (GenAI). Der Einsatz von GenAI bei der BMW Group unterstützt die digitale Weiterentwicklung des Unternehmens, indem Effizienz gesteigert wird, Innovationen gefördert und Kundenerfahrungen verbessert werden. BMW interne GenAI wird gezielt eingesetzt, um mit der Komplexität des Geschäfts noch besser und effizienter umzugehen und die Barrierefreiheit der Unternehmens-IT zu fördern. Dies ermöglicht es, Leistbarkeit und Qualität zu sichern und hohe Geschwindigkeit bei Entscheidungs- und Ablaufprozessen zu gewährleisten. Ziel ist es, dass alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die gleichen Grundkenntnisse zur Digitalisierung erwerben sowie die Potenziale im eigenen Verantwortungsbereich erkennen und für die BMW Group heben können.



Strategische Stoßrichtung – wohin entwickelt sich die BMW Group?

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.

Kundinnen und Kunden können künftig entscheiden, ob sie den Bestellprozess ihres Fahrzeugs beim Vertriebspartner oder online initiieren. Zudem können sie nahtlos zwischen beiden Welten wechseln, da die BMW Group den digitalen Verkauf (Online-Verkauf) von Fahrzeugen entscheidend und konsequent vorantreibt.

Ein wesentliches Element der neu ausgerichteten Vertriebsstruktur bildet die Umstellung auf den Direktvertrieb. Nach dem Pilotmarkt Südafrika hat die Marke MINI bereits im Jahr 2023 als erste Marke das neue Vertriebsmodell in China eingeführt. Seit Beginn 2024 ist in Europa bei der Marke MINI schrittweise die Umstellung auf das Agenturmodell erfolgt – im Jahr 2025 sind nun 23 Märkte in Europa auf das neue Direktvertriebsmodell umgestellt worden. Bei der Marke BMW ist die Umstellung auf das neue Modell ab dem Jahr 2027 geplant.

Das neue Vertriebsmodell kommt Kundinnen und Kunden, Vertriebspartnern und der BMW Group gleichermaßen zugute. Die BMW Group setzt auf das bestehende Vertriebspartnernetz und nutzt damit eine zentrale Stärke des Unternehmens: eine sehr gut funktionierende und etablierte Vertriebsstruktur. Somit werden die heutigen Vertriebspartner auch künftig als aktive Vermittler zwischen der BMW Group und den Kundinnen und Kunden agieren können.

Ergänzend wird das Angebot im Segment Finanzdienstleistungen kontinuierlich um umfassende Serviceangebote inklusive Versicherungen erweitert. Im Rahmen der strategischen Ausrichtung im Finanzdienstleistungsgeschäft soll das Produktangebot

allen Kundengruppen auf sämtlichen Kanälen zugänglich gemacht werden. Damit bietet die BMW Group ihren Kundinnen und Kunden ein individuelles, auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenes Angebot. [↗ Segment Finanzdienstleistungen](#)

Die BMW Group stellt die Bedürfnisse ihrer Kundinnen und Kunden konsequent in den Mittelpunkt, indem sie zukunftsweisende Technologien, begeisternde Produkte und individuelle Betreuung zu einem Gesamterlebnis verbindet. So erfüllt das Unternehmen weltweit unterschiedlichste Ansprüche und Erwartungen. Im Vordergrund stehen dabei die Handlungsfelder Antrieb mit Fokus auf die Elektromobilität sowie Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Kreislaufwirtschaft.

Die NEUE KLASSE setzt neue Maßstäbe bei Digitalisierung und Fahrdynamik. Ihr neuer Technologiebaukasten und die neue Designsprache werden bis Ende des Jahrzehnts auf das gesamte Fahrzeugportfolio, unabhängig von der Antriebsart, ausgerollt. Zu den neuen Technologien zählt das BMW Panoramic iDrive, verbunden mit einem neuen Anzeige- und Bedienkonzept, das über die gesamte Windschutzscheibe reicht, sowie das neue Steuergerät „Heart of Joy“, das neben einem Sprung in der Fahrfreude einen weiteren Effizienzhub und damit mehr Reichweite ermöglicht. [↗ Innovationen und Produkttechnologien](#)

Darüber hinaus wird mit der NEUEN KLASSE ein höheres Niveau an Nachhaltigkeit über den gesamten Lebenszyklus inklusive der Lieferkette angestrebt. Dazu setzt die BMW Group auf einen steigenden Anteil an Sekundärmaterialien, den zunehmenden Anteil von Grünstrom und eine ressourcenschonendere Produktion. [↗ Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung](#)

Das erste Fahrzeug der NEUEN KLASSE ist der neue BMW iX3*, der im neuen Werk in Debrecen (Ungarn) produziert wird [↗ Produktionsnetzwerk](#). Er basiert auf einer ausschließlich auf Battery Electric Vehicles (BEV) ausgerichteten Neue Cluster-Architektur (NCAR). Die neue BMW eDrive Technologie der sechsten Generation wird Reichweite, Ladezeit und Herstellkosten deutlich verbessern. Parallel entwickelt die BMW Group ihre hocheffizienten Verbrennertechnologien kontinuierlich weiter, sodass Kundinnen und Kunden auch in Zukunft über alle Marken und

Fahrzeugklassen antriebsunabhängig hochmoderne Fahrzeuge angeboten werden.

Die Bedeutung der Elektromobilität hat die BMW Group früh erkannt. Ende 2025 hatte die BMW Group 16 vollelektrische Modelle im Angebot. Im Frühjahr 2025 wurde der BMW iX* mit einer Reichweite von bis zu 701 km (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP) neu aufgelegt. Im Sommer wurde für den BMW i4* im Rahmen der Modellpflege modell- und ausstattungsabhängig nach WLTP die Reichweite auf bis zu 613 km und die Leistung um bis zu 10% gesteigert sowie parallel der Verbrauch um bis zu 5,9% gesenkt. Dank des attraktiven Produktportfolios, intelligenter Fahrzeugarchitekturen und flexibler Produktionsanlagen stieg die Zahl der Auslieferungen mit 442.059 vollelektrischen Automobilen im Jahr 2025 um 3,6% an (2024: 426.536 Automobile). [↗ Segment Automobile](#)

Der Anstieg der Kundennachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen ist von der gesellschaftlichen Akzeptanz der Elektromobilität und von der Entwicklung der Rahmenbedingungen, insbesondere dem Ausbau der Infrastruktur, der Entwicklung der Energiekosten sowie der jeweiligen regionalen Regulatorik, abhängig. Die BMW Group geht von einem kontinuierlichen, regional differenzierten Anstieg des Anteils vollelektrischer Fahrzeuge aus (strategisches Ziel 50% im Jahr 2030). Die Dynamik in diesen externen Rahmenbedingungen kann zu einer hohen Volatilität im Antriebsmix führen. Die BMW Group beobachtet daher diese Entwicklungen permanent und analysiert die erforderlichen Handlungsoptionen.

Die Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie hat das Potenzial, neben dem batterieelektrischen Antrieb als weitere vollelektrische Säule des Antriebsportfolios zu dienen. Die BMW Group plant im Jahr 2028 mit dem BMW iX5 Hydrogen das erste in Serie produzierte BMW Brennstoffzellen-Elektrofahrzeug (Fuel Cell Electric Vehicle – FCEV) auf den Markt zu bringen. Um diese neue Generation der Brennstoffzellen-Antriebstechnologie zu entwickeln, bauen die BMW Group und die Toyota Motor Corporation ihre vertrauensvolle, über zehnjährige Partnerschaft aus und bündeln ihre technologische Expertise und Innovationskraft.

*↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

Das Ergebnis dieser Zusammenarbeit wird als gemeinsam entwickeltes Brennstoffzellen-Antriebssystem in individuellen BMW und Toyota FCEV-Modellen zum Einsatz kommen. Durch die Kooperation in Entwicklung und Beschaffung werden die Kosten der Brennstoffzellentechnologie aufgrund von Synergien und Skaleneffekten gesenkt. Zudem setzen sich beide Unternehmen weiterhin dafür ein, dass Regierungen und Investoren geeignete Rahmenbedingungen für die frühzeitige Verbreitung der Wasserstoffmobilität schaffen. Neben der Entwicklung des neuen BMW iX5 Hydrogen engagiert sich die BMW Group aktiv beim Aufbau von Wasserstoff-Tankstellen. In diesem Rahmen wurde die Initiative HyMoS („Hydrogen Mobility at Scale“) gegründet, um als Kooperationsprojekt mehrerer Industriepartner und Institutionen Wasserstoff-Ökosysteme für die Mobilität zu entwickeln und zu fördern.

Bei der Elektromobilität im Zweiradsegment setzt BMW Motorrad weiterhin neue Maßstäbe mit innovativen Konzepten. Der auf der IAA Mobility 2025 vorgestellte Vision CE zeigt, wie urbane Elektromobilität in Ballungsräumen aussehen kann – auch ohne Helm und Schutzkleidung. Mit dem Elektro-Scooter CE04 ist BMW Motorrad im Segment Urbane Mobilität ≥ 11 kW weiterhin Segmentführer. Der weitere Erfolg der Elektromobilität im Zweiradsegment wird auch von einheitlichen regulatorischen Vorgaben abhängen. [↗ Segment Motorräder](#)

Die BMW Group bietet ihren Kundinnen und Kunden mit dem passenden Ladeökosystem einen 360°-Ansatz. Neben Lademöglichkeiten zu Hause und am Arbeitsplatz ermöglichen die Angebote von BMW Charging und MINI Charging auch öffentliches Laden. Darüber hinaus beteiligt sich das Unternehmen aktiv am Ausbau der Ladeinfrastruktur in den bedeutendsten Märkten weltweit. So stärkt die BMW Group bereits seit 2017 mit ihrem Kooperationsunternehmen IONITY den Ausbau des europäischen Schnellladenetzes. In den USA treibt die BMW Group gemeinsam mit sieben weiteren Automobilherstellern über das 2023 gegründete Kooperationsunternehmen IONNA den Ausbau des nordamerikanischen Schnellladenetzes voran. In China gründete die BMW Group 2024 gemeinsam mit Mercedes-Benz das Gemeinschaftsunternehmen IONCHI, das ebenfalls ein lokales Schnellladenetz betreibt. [↗ Zugang zu öffentlichen Ladenetzwerken](#)

Kreislaufwirtschaft ist für die BMW Group eines der zentralen Themen, um Mobilität ressourcenschonender zu gestalten. Der Ansatz basiert darauf, Materialien bestmöglich im Kreislauf zu halten, damit Ressourcen langfristig und werterhaltend genutzt werden. Für die gesamte Wertschöpfungskette ergeben sich daraus vielfältige Chancen. So senkt die Wiederverwendung wertvoller Ressourcen auch die Abhängigkeit von Primärrohstoffen und deren Preisentwicklung. Darüber hinaus soll der Einsatz hochwertiger Sekundärmaterialien den CO₂e-Fußabdruck der Fahrzeuge weiter deutlich reduzieren. Deshalb unternimmt die BMW Group weitere Schritte, um den Anteil recycelter Materialien zu erhöhen, und führt beispielsweise ausgewählte Produktionsrückstände zum Materiallieferanten oder Materialaufbereiter zurück und ermöglicht damit deren Wiedergewinnung und Rückführung in einen neuen Produktionsprozess. So gehen bereits heute recycelte und wiederverwendete Materialien in die Fahrzeuge der BMW Group ein. Kreislaufwirtschaft erfordert dabei ein ganzheitliches Denken – ausgehend vom Produktdesign bis hin zum Recycling von Fahrzeugen. [↗ Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung](#)



Zusammenarbeit – wie erreicht das die BMW Group?

Die BMW Group strebt permanent nach besten Ergebnissen. Sie unterstützt ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dabei, ihre Stärken kontinuierlich weiterzuentwickeln. Das Unternehmen fördert und fordert starke Teams, deren Mitglieder sich in ihren Stärken ergänzen, vernetzt zusammenarbeiten und in einem komplexen Umfeld beste Lösungen erarbeiten. Die BMW Group sieht in den verschiedenen Perspektiven und Talenten ihrer Mitarbeitenden ein Schlüsselement für Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit. [↗ Arbeitskräfte des Unternehmens](#). Eine Messgröße dafür ist zum Beispiel der Frauenanteil in Führungsfunktionen. Dieser stellt eine strategische Zielgröße dar und ist zugleich ein bedeutender Leistungsindikator der Unternehmenssteuerung. Bis 2030 wird in der BMW AG ein Zielkorridor von 20–25% für den Frauenanteil in Führungsfunktionen angestrebt. [↗ Leistungsindikatoren und Steuerung](#)

Durch die über lange Zeit gewachsenen, stabilen Beziehungen mit externen Partnern strebt die BMW Group durch vertrauensvolle Zusammenarbeit maximale Wirkung an. [↗ Einkauf und Lieferantennetzwerk](#). Gemeinsam mit Kooperationspartnern realisiert das Unternehmen Potenziale hinsichtlich Know-how-Zugang, Profitabilität und Technologie-Footprint. Zu den Kooperationspartnern zählen Technologieunternehmen wie beispielsweise Momenta, Qualcomm und Valeo. [↗ Innovationen und Produkttechnologien](#)

Die Entwicklung 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. [↗ Arbeitskräfte des Unternehmens](#). Dies zeigt sich auch im Rahmen des integrativen Just-Transition-Ansatzes, mithilfe dessen aktiv die Transformation für die Beschäftigten sozialverträglich gestaltet wird. Auch im Jahr 2025 ist die Neuausrichtung unseres Münchener Stammwerks 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, Landshut, Leipzig und Regensburg) sowie in China (Standort Shenyang) elektrifizierte Antriebskomponenten für ihre aktuellen elektrifizierten Fahrzeuge. Im Jahr 2025 eröffnete die BMW Group mit ihrem neuen Werk in Debrecen (Ungarn) auch die erste Produktionsstätte für Hochvoltspeicher der sechsten Generation. Weitere entsprechende Produktionslinien kommen an den Standorten in San Luis Potosí (Mexiko), Woodruff bei Spartanburg (USA), Shenyang (China) und am neuen Standort in Irlbach-Straßkirchen (Deutschland) in den nächsten Jahren hinzu, inklusive des Aufbaus entsprechender Kompetenzen. In diesem Zusammenhang investiert die BMW Group in erheblichem Umfang, um die kontinuierliche Transformation voranzutreiben. Diese Investitionen berücksichtigen auch alle Nachhaltigkeitsaspekte. [↗ Produktionsnetzwerk](#), [↗ Arbeitskräfte des Unternehmens](#)

LEISTUNGSINDIKATOREN UND STEUERUNG

Enthält Angaben nach ESRS 2 SBM-1, SBM-3

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, um die Strategie im Unternehmen zu verankern. Die Strategieziele werden für die Unternehmenssteuerung mit steuerungswirksamen Leistungsindikatoren hinterlegt.

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

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

Als bedeutsamste Leistungsindikatoren in Bezug auf die CO₂e-Emissionen werden entsprechend der Nachhaltigkeitsberichterstattung nach ESRS die absoluten Größen in Mio. t CO₂e der Scope-1- und Scope-2-Emissionen sowie der Scope-3-Emissionen (erworbene Waren und Dienstleistungen, Transportlogistik und Nutzungsphase) herangezogen [Weg zur Erreichung der CO₂e-Reduktionsziele](#). Die CO₂-Emissionen der EU-Neuwagenflotte sind aufgrund der gesetzlichen Vorgaben weiterhin eine wichtige Steuerungsgröße. Sie werden jedoch vor dem Hintergrund des neuen übergreifenden Indikators für Scope-3-Emissionen nicht mehr als bedeutsamster Leistungsindikator geführt.

Ab dem Geschäftsjahr 2026 bezieht sich der Leistungsindikator Frauenanteil in Führungsfunktionen auf die BMW AG. Im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten Strategieüberarbeitung wird bei der Kennzahl der Fokus auf die BMW AG in Deutschland gelegt.

Konzern

- Ergebnis vor Steuern (EBT)
- Zahl der Mitarbeitenden am Jahresende
- Frauenanteil in Führungsfunktionen (in %; bis 2025)
- Frauenanteil in Führungsfunktionen BMW AG (in %; ab 2026)¹
- CO₂e-Emissionen Scope 1 und 2 (in Mio. t CO₂e)²

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 %)
- CO₂e-Emissionen Scope 3 (erworbene Waren und Dienstleistungen [exklusive Customer-Support-Umfänge], Transportlogistik, Nutzungsphase; in Mio. t CO₂e)

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 %)

¹ Bezieht sich auf die BMW AG in Deutschland.

² Im Jahr 2025 exkl. Standorte ohne operative Kontrolle, inkl. biogener Emissionen, ab 2026 inkl. Standorte ohne operative Kontrolle, exkl. biogener Emissionen.

Steuerung von Nachhaltigkeit

Die langfristige Ausrichtung der BMW Group Strategie wird im Vorstand festgelegt. Der Vorstand 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 in den Dimensionen Environmental, Social und Governance. Die bereichs- und produktspezifische Allokation von Subzielen stellt eine Durchgängigkeit des Steuerungs- und Verantwortungsmodells sicher. Dazu werden beispielsweise CO₂e-Reduktionsziele spezifisch für die Entwicklungsprojekte neuer Fahrzeuge festgelegt. Für die innerjährige Zielführung wird quartalsmäßig im Vorstand die Transparenz zum aktuellen Status erzeugt.

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 sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen umfasst. Seit Umsetzung der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance im Konzernabschluss 2022 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. [↗ Leistungsindikatoren und Steuerung](#). 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.

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

Return on Capital Employed (Segment Automobile)

	Ergebnis vor Finanzergebnis in Mio. €		Durchschnittlich eingesetztes Kapital in Mio. €		Return on Capital Employed in %	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Automobile	6.259	7.893	69.710	69.205	9,0	11,4

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%.

Return on Capital Employed (Segment Motorräder)

	Ergebnis vor Finanzergebnis in Mio. €		Durchschnittlich eingesetztes Kapital in Mio. €		Return on Capital Employed in %	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Motorräder	178	198	1.386	1.281	12,8	15,5

Return on Equity (Segment Finanzdienstleistungen)

	Ergebnis vor Steuern in Mio. €		Durchschnittliches Eigenkapital in Mio. €		Return on Equity in %	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Finanzdienstleistungen	2.401	2.538	16.744	16.775	14,3	15,1

RoE Finanzdienstleistungen =

Ergebnis vor Steuern

Durchschnittliches Eigenkapital

Strategische Steuerung 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 Zahl der Mitarbeitenden am Jahresende sowie der Frauenanteil in Führungsfunktionen. Bis 2030 wird in der BMW AG ein Zielkorridor von 20–25% für den Frauenanteil in Führungsfunktionen angestrebt. [↗ Eckpfeiler der Strategie](#)

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 (WACC) der BMW Group betrug im Jahr 2025 wie im Vorjahr 12% vor Steuern.

Wertbeitrag Group

	Ergebnisgröße		Kapitalkosten (EK + FK)		Wertbeitrag Group	
in Mio. €	2025	2024	2025	2024	2025	2024
BMW Group	10.433	11.178	12.099	11.973	- 1.666	- 795

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

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 %	2025	2024
Automobile	12,0	12,0
Motorräder	12,0	12,0
Finanzdienstleistungen	13,4	13,4

Wetorientierte 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](#).

INNOVATIONEN UND PRODUKTTECHNOLOGIEN

Technologiesprünge und dabei stets die Kunden im Mittelpunkt – der BMW Group gelingt dies durch ihre starke Innovationskraft. Mit innovativen Konzepten gestaltet sie so die individuelle Mobilität der Zukunft.

Im Berichtsjahr 2025 fiel mit der Weltpremiere des BMW iX3¹ der Startschuss für die NEUE KLASSE. Die völlig neue Modellgeneration steht für einen Weitsprung in den Technologien, im Fahrerlebnis sowie im Design und unterstreicht die hohe Innovationsleistung des Unternehmens. In der Zukunft wird das gesamte Produktportfolio von den Innovationen der NEUEN KLASSE profitieren, unabhängig von der Antriebstechnologie. Im Jahr 2026 wird mit dem BMW i3 das zweite Modell der NEUEN KLASSE vorgestellt. Bis 2027 sollen weltweit 40 neue und überarbeitete Modelle mit den Technologien der NEUEN KLASSE und der neuen Designsprache auf die Straße gebracht werden.



BMW Panoramic iDrive: umfassendes Infotainment-Technologiecluster für die NEUE KLASSE

Im neuen BMW iX3¹ können Kundinnen und Kunden erstmals das BMW Panoramic iDrive erleben – ein zentrales Element und eine Schlüsselkomponente der NEUEN KLASSE. Dieses neue Anzeige- und Bedienkonzept steht beispielhaft für die konsequente Umsetzung der BMW Strategie, Technologie, Design und Benutzererfahrung in einer ganzheitlichen, softwaredefinierten Fahrzeugplattform zu vereinen. Mit BMW Panoramic iDrive und dem Operating System X bietet die BMW Group ein Infotainment-Technologiecluster, das in allen zukünftigen Modellen der NEUEN KLASSE zum Einsatz kommen wird.

BMW Panoramic iDrive kombiniert modernste Display- und Interaktionslösungen mit einer völlig neuen Elektronik- und Softwarearchitektur. Die Software, die dem innovativen BMW Panoramic iDrive zugrunde liegt, ist das BMW Operating System X, eine BMW Eigenentwicklung auf Basis des Android Open Source Project (AOSP). Es bildet die Grundlage für einen hohen Grad an Personalisierung, kontinuierliche Over-the-Air-Updates und die nahtlose Integration der My BMW App. Damit wird das Fahrzeug Teil des digitalen Ökosystems der Kunden.

Ein Highlight ist das neue BMW Panoramic Vision Display, das fahrrelevante Informationen über die gesamte Breite der Windschutzscheibe projiziert. In Verbindung mit dem optionalen 3D-Head-Up-Display und einem 17,9 Zoll großen Zentralscreen im Free-Cut-Design entsteht ein klar strukturiertes, intuitives Informations- und Bedienkonzept.

Der weiterentwickelte BMW Intelligent Personal Assistant wird erstmals die Large-Language-Model-(LLM)-Technologie nutzen und ermöglicht so eine natürliche, kontextsensitive Sprachinteraktion. Das System lernt kontinuierlich dazu, reagiert proaktiv auf Fahrsituationen und unterstützt den Nutzer mit individuell anpassbaren Routinen. So wird das Fahrzeug zu einem intelligenten, adaptiven Begleiter für den Fahralltag.

Blick auf China: BMW Panoramic iDrive mit Operating System X

Das BMW Operating System X für den chinesischen Markt bietet eine Vielzahl exklusiver digitaler Funktionen, darunter den KI-basierten BMW Intelligent Personal Assistant für China. Das in den BMW Intelligent Personal Assistant integrierte Large Language Model (LLM) ist das Ergebnis einer Zusammenarbeit mit dem chinesischen Technologieunternehmen Alibaba. Im Laufe des Berichtsjahres 2025 wird der BMW Intelligent Personal Assistant schrittweise um „AI Reasoning by Deepseek“ erweitert, um eine nahtlose Verbindung zwischen dem Fahrzeug und der Außenwelt zu ermöglichen.

Digitale Technologien als wichtiger Treiber für Innovation, Effizienz und Kundenerlebnis

Digitalisierung ermöglicht es, die Software der Fahrzeuge während ihres gesamten Lebenszyklus auf dem neuesten Stand zu halten und ihre Funktionalität fortwährend zu erweitern. Software-Updates können dank Remote Software Upgrade ohne Werkstattbesuch durchgeführt werden.² Dadurch profitieren Kundinnen und Kunden regelmäßig von neuen Funktionen in den Bereichen Infotainment, Fahrerassistenz, Komfort und Sicherheit.

Darüber hinaus ermöglichen BMW ConnectedDrive Upgrades den Kauf zusätzlicher digitaler Dienste auch nach dem Erwerb des Fahrzeugs – flexibel, individuell und jederzeit aktivierbar. Zusammen mit der hohen Konnektivität aktueller BMW Modelle, die unter anderem 5G-Technologie und cloudbasierte Dienste umfasst, wird das Fahrzeug zu einem integralen Bestandteil des digitalen Lebens seiner Nutzer.

¹ ⚡ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

² Die Verfügbarkeit und die Inhalte von Remote Software Upgrades sind abhängig von Land, Modell, Ausstattung und verbauter Softwareversion.

Die neue Fahrzeuggeneration, die beginnend mit dem neuen BMW iX3* schrittweise auf den globalen Märkten eingeführt wird, wurde konsequent als digital gesteuertes Produkt konzipiert und entwickelt. Neben einem neuen zonal aufgebauten Bordnetz werden zunehmend KI-Technologien für das Infotainment in die Fahrzeuge integriert. Die innovativen Technologien machen das Fahrzeug so zum Software Defined Vehicle.

Automatisiertes Fahren der nächsten Generation

Als erster Automobilhersteller in Deutschland erhielt das Unternehmen 2025 die internationale UNECE-Zulassung für innovative Fahrerassistenzsysteme gemäß der UN-Regelung Nr. 171 für Driver Control Assistance Systems (DCAS).

Die neue Generation des Autobahn- und City-Assistenten ist erstmals im BMW iX3* verfügbar. Damit erweitert die BMW Group die Fähigkeiten des Autobahnassistenten bis 130 km/h auf ausgewählten Autobahnen und um zusätzliche Umfänge für den städtischen Verkehr. Zum Marktstart in Deutschland unterstützt das System das Anhalten an roten Ampeln und das automatische Wiederanfahren bei Grün. Weitere Funktionen für komplexe urbane Fahrsituationen werden sukzessive per Remote Software Upgrade ausgerollt. Damit verbindet die BMW Group kontinuierliche Innovation mit höchster Sicherheitsorientierung.



BMW Symbiotic Drive schafft einen nahtlosen Übergang zwischen Fahrerassistenz und Führung durch den Fahrer und erreicht in den Fahrzeugen der NEUEN KLASSE die nächste Ausbaustufe. Neben der symbiotischen Lenkung ist der BMW iX3* das erste Modell mit symbiotischer Bremse. Bei aktiver Fahrerassistenz kann der Fahrer das System jederzeit nach seinen Wünschen über leichte Eingriffe in die Lenkung und die Bremse individuell beeinflussen, ohne die Fahrerassistenz dadurch abzuschalten. Das System bleibt dabei unterstützend aktiv. Die Innovationskraft der symbiotischen Bremse wird durch mehr als zwei Dutzend Patentanmeldungen der BMW Group unterstrichen, die aus der Entwicklung dieser Technologien resultieren. Damit führt die BMW Group ihren Anspruch fort, das Fahrerlebnis immer wieder neu zu definieren – intelligent, sicher und zukunftsweisend.

Neuer Antrieb für die NEUE KLASSE

Die sechste Generation BMW eDrive Technologie umfasst einen neuen Antrieb mit einem komplett neuen Hochvoltbatteriekonzept. Sie zählt zu den herausragenden Innovationen der NEUEN KLASSE.

Neben weiterentwickelten, hocheffizienten Elektromotoren umfasst sie grundlegend neue Hochvoltbatterien mit Rundzellen. Im Vergleich zur fünften Generation steigt die Reichweite um 30%, in einigen Modellen erheblich mehr. Beim neuen BMW iX3* bedeutet dies eine Reichweite von bis zu 805 km (gemäß World-wide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP). Die Ladegeschwindigkeit erhöht sich um 30% und die Rundzellen bieten im Vergleich zu den prismatischen Zellen der fünften Generation eine um 20% höhere volumetrische Energiedichte.

Entwicklung in China für China: Kooperation mit Momenta



In Kooperation mit Momenta, einem führenden Anbieter von ADAS-Technologie in China, entwickelt die BMW Group beginnend mit der NEUEN KLASSE Fahrerassistenzlösungen speziell für das in China angebotene BMW Produktportfolio.

Die Zusammenarbeit basiert auf der BMW Philosophie „smart, symbiotic and safe“, die intelligente Interaktion, Steuerung und Fahrerassistenzsysteme kombiniert, um in jeder Situation maximalen Nutzen und höchste Sicherheit für den Fahrer zu gewährleisten.

Die BMW Group und Momenta entwickeln gemeinsam ein Level 2+ Fahrerassistenzsystem, das alle Szenarien abdeckt – vom Verlassen der Parkgarage über die Navigation in der Stadt und auf der Autobahn bis hin zum Einfahren in die Parkgarage.

Die Partnerschaft konzentriert sich auf Softwareentwicklung und Integration, die speziell auf chinesische Straßennetze, Verkehrsbedingungen und Nutzererwartungen zugeschnitten ist – unter Einsatz fortschrittlicher KI-Algorithmen und datengetriebener Entwicklungsansätze.

* 7 Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

Laden als Key-Enabler für Elektromobilität

Neben der Weiterentwicklung der Ladeleistung in der NEUEN KLASSE stehen auch alle anderen Aspekte rund um das Kundenerlebnis Laden im Fokus: Eine ausgebaute, kundengerechte Ladeinfrastruktur ebnet den Weg für die schnelle und flächendeckende Verbreitung der Elektromobilität. Deshalb setzt sich die BMW Group unverändert für einheitliche Rahmenbedingungen ein und entwickelt und fördert Angebote, die flächendeckendes sowie kundenfreundliches Laden ermöglichen. In diesem Zusammenhang werden den Kundinnen und Kunden Lösungen für das Laden zu Hause angeboten. Des Weiteren unterstützt die BMW Group den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Rahmen ihrer Kooperationen. An den deutschen Standorten bietet die BMW Group ein großes eigenes Ladenetzwerk für ihre Mitarbeitenden.

Integration elektrifizierter Fahrzeuge in das Energiesystem

Die BMW Group betreibt eigene Forschungs- und Entwicklungsarbeit mit dem Ziel, elektrifizierte Fahrzeuge in das Stromsystem zu integrieren. Im Mittelpunkt stehen Smart-Charging-Technologien wie etwa last-, solar- und kostenoptimiertes Laden sowie bidirektionales Laden. In den USA ermöglicht [BMW ChargeForward](#), das eigene Ladeverhalten mit der Netzauslastung und der Nutzung erneuerbarer Energien zu synchronisieren. Seit Ende 2023 steht es allen Fahrerinnen und Fahrern von elektrifizierten Fahrzeugen in den USA zur Verfügung.

In diesem Zusammenhang wurde im Jahr 2024 das Joint Venture ChargeScape LLC, USA mit den Partnern Ford, Honda und Nissan gegründet. ChargeScape stellt eine offene Softwareplattform für OEMs und Energieversorger bereit, die den US-amerikanischen Kundinnen und Kunden das intelligente Laden ihres Elektrofahrzeugs zu Hause ermöglicht. Dies soll die Nutzung erneuerbarer Energien optimieren und die Stabilität des öffentlichen Stromnetzes unterstützen.

BMW Kundinnen und Kunden in den USA bekommen über den ChargeForward Service und durch die Integration mit ChargeScape Zugang zu intelligenten Ladeprogrammen von derzeit sieben Energieversorgern. Hierdurch wird zudem der Zugang zu Smart Charging Rewards möglich, der den Nutzern finanzielle Anreize für smartes und netzdienliches Laden bietet.

In Europa haben Kundinnen und Kunden die Möglichkeit, mit einer Vielzahl von Energieversorgern ihre Ladevorgänge zu optimieren. Die BMW Group ermöglicht über den Service Remote Charging Control (Laden per Fernzugriff), dass angebundene Stromversorger Smart-Charging-Funktionen wie das kostenoptimierte Laden anbieten können.

Zugang zu öffentlichen Ladenetzwerken

Mit BMW und MINI Charging bietet die BMW Group attraktive Fahrstromtarife und Ladelösungen für unterwegs, zu Hause und den Arbeitsplatz an. Über ihre BMW oder MINI Charging Card und die My BMW 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.

Kundinnen und Kunden von BMW und MINI finden 3,4 Mio. Ladepunkte¹ weltweit über die Navigation beziehungsweise die jeweilige Fahrzeug-App. Allein in Europa wird über das öffentliche Ladeangebot von BMW/MINI Charging ein einfacher Zugang zu einem Ladenetzwerk mit über 1 Mio. Ladepunkten ermöglicht.

Darunter befinden sich in Europa auch Schnellladestationen des von der BMW Group initiierten Unternehmens IONITY mit einer Ladeleistung von 350 bis 400 Kilowatt (kW). In insgesamt 24 Ländern verfügt IONITY derzeit über 840 Stationen mit über 5.900 Ladepunkten. Diese sind öffentlich zugänglich, markenunabhängig und nach dem europäischen Ladestandard Combined Charging System (CCS) ausgelegt. Außerdem werden sie mit 100% Grünstrom² betrieben. 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. IONITY bietet heute ein europaweit flächendeckendes und leistungsstarkes High-Power-Charging-Netzwerk für Elektrofahrzeuge.

Zudem hat die BMW Group ihre Kooperationen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in den USA und in China in den letzten Jahren erweitert.

Ende 2023 wurde zusammen mit General Motors, Honda, Hyundai, Kia, Mercedes-Benz und Stellantis das Unternehmen IONNA gegründet. Gemeinsam verfolgen die Partner das Ziel, ein öffentliches Ladenetzwerk in den USA und in Kanada aufzubauen. Seit Juli 2024 ist Toyota als weiterer Partner beteiligt. Die ersten Ladestationen sind Ende 2024 eröffnet worden. Mit Abschluss des Berichtsjahres waren in den USA 80 Ladestationen mit über 760 Ladepunkten aktiv. Darüber hinaus ermöglichte im Jahr 2025 eine Adapterlösung auch das Laden für vollelektrische Fahrzeuge der BMW Group Marken an der in den USA weitverbreiteten Ladeinfrastruktur mit NACS-Steckern.

Im März 2024 wurde zwischen BMW Brilliance Automotive Ltd. (BBA) und Mercedes-Benz China die Beijing IONCHI New Energy Technology Ltd. mit dem Ziel des Aufbaus von Ladeinfrastruktur im chinesischen Markt gegründet. Zum Ende des Jahres 2025 waren bereits über 460 Ladestationen mit über 2.500 Ladepunkten errichtet. Ziel ist der Ausbau vor allem im Bereich High-Performance Charging. Die Stationen befinden sich im weiteren Aufbau mit dem Fokus auf Regionen, die eine hohe Dichte an elektrifizierten Fahrzeugen aufweisen.

Die Netzwerke stehen Fahrerinnen und Fahrern aller Marken zur Verfügung, bieten jedoch bevorzugte Services bezüglich Ladegeschwindigkeit und -reservierung für die Marken der beteiligten Partner.

Darüber hinaus unterstützt die BMW Group die Nutzung erneuerbarer Energien. Für jeden Ladevorgang innerhalb von BMW und MINI Charging wird in Europa die äquivalente Menge der verbrauchten Energie als Grünstrom² in das Stromnetz eingespeist. Dies wird über Energy Attribute Certificates (EACs) als anerkannte Herkunftsnachweise bescheinigt.

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

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

Bidirektionales Laden: Der BMW iX3* wird zum flexiblen Energiespeicher zu Hause und zur mobilen Powerbank unterwegs

Neben dem schnelleren Laden im öffentlichen Bereich sind bidirektionale Ladefunktionen eine große Innovation des BMW iX3*. Die in der Hochvoltbatterie gespeicherte Energie kann nicht nur für den Antrieb, sondern auch außerhalb des Fahrzeugs genutzt werden.

- **Vehicle-to-Home (V2H):** Mit der neuen bidirektionalen BMW Wallbox Professional kann der BMW iX3* in Verbindung mit der heimischen Photovoltaik-Anlage (PV) als Heimspeicher für selbst erzeugten Solarstrom genutzt werden. Über die intelligente Verbindung zwischen Wallbox und Haus kann Strom sowohl in die Hochvoltbatterie des Fahrzeugs geladen werden als auch zurück ins Haus fließen, um elektrische Verbraucher zu versorgen. Auf diese Weise können Kundinnen und Kunden ihre Ladekosten sowie Stromkosten des Haushalts senken.
- **Vehicle-to-Grid (V2G):** Die BMW Group und E.ON setzen ihre langjährige strategische Partnerschaft fort. Ab Februar 2026 können Privatkunden das vollständige Produktpaket bestellen, bestehend aus der BMW Wallbox Professional, dem V2G-Stromtarif von E.ON und dem notwendigen intelligenten Messsystem. Das Angebot ermöglicht es, BMW Elektrofahrzeuge der NEUEN KLASSE, beginnend mit dem BMW iX3*, aktiv in das öffentliche Stromnetz einzubinden. Kundinnen und Kunden profitieren finanziell von jeder Stunde, die ihr Fahrzeug angesteckt ist, und leisten gleichzeitig einen Beitrag zur Energiezukunft.
- **Vehicle-to-Load (V2L):** Mit der Vehicle-to-Load-Funktion wird der neue BMW iX3* zur mobilen Powerbank, die Strom direkt aus der Hochvoltbatterie des Elektrofahrzeugs bereitstellt. Mehrere elektrische Geräte können gleichzeitig versorgt werden. Der neu entwickelte Multifunction Charger (MFC) ermöglicht in Kombination mit dem Entladeadapter Vehicle-to-Load (V2L) für den MFC eine variable und flexible Nutzung.

Von der Pilotflotte zur Serie: der neue BMW iX5 Hydrogen

Die BMW Group bringt erstmals ein Fahrzeug mit fünf verschiedenen Antriebstechnologien auf den Markt. Der neue BMW iX5, den das Unternehmen 2026 vorstellen wird, ermöglicht Kundinnen und Kunden künftig die Wahl zwischen batterieelektrischem Antrieb, Plug-in-Hybrid, Benzin, Diesel sowie ab 2028 auch Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie.

Nach der erfolgreichen weltweiten Erprobung der Pilotflotte ist geplant, mit dem neuen BMW iX5 Hydrogen ein erstes wasserstoffbetriebenes Serienmodell ab 2028 auf den Markt zu bringen.

Die Antriebstechnologie basiert auf der dritten Generation des Brennstoffzellensystems, das die BMW Group in Zusammenarbeit mit der Toyota Motor Corporation entwickelt. Diese technologische Weiterentwicklung ermöglicht eine kompaktere Bauweise sowie ein leistungsfähigeres und effizienteres System und erhöht die Reichweite und Leistung bei gleichzeitig reduziertem Energieverbrauch. Eigene Kompetenzzentren in München und im BMW Group Werk Steyr bauen dafür bereits erste Prototypen auf. Darüber hinaus liefert das BMW Group Werk Landshut weitere Komponenten für das Antriebssystem.

Die BMW Group hat im November 2025 vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) und vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (StMWi) eine Förderung im Rahmen der europäischen IPCEI-Initiative (Important Projects of Common European Interest) für die Forschung und Entwicklung ihrer Brennstoffzellentechnologie erhalten. Diese Unterstützung hilft, die umfangreichen Entwicklungsaufwände zu bewältigen.

Nächste Schritte in der Entwicklung der Feststoffbatterie

Seit 2022 investieren die BMW Group und Solid Power, Inc. im Rahmen ihrer Technologietransfervereinbarung gemeinsam in die Entwicklung von Feststoffbatterien (All-Solid-State Batteries, ASSB). Der jüngste Meilenstein war die Integration von großformatigen reinen ASSB-Zellen von Solid Power in ein BMW i7 Erprobungsfahrzeug. Im Oktober 2025 hat sich Samsung SDI angeschlossen, die Entwicklung und Validierung der ASSB-Technologie im Automobilbereich voranzutreiben. Die neue

Zusammenarbeit markiert einen wichtigen Schritt in Richtung ASSB-Technologie und vereint die komplementären Fachkompetenzen von drei Branchenfürhrrern.

Im Rahmen der Vereinbarung wird Solid Power sulfidbasierte Festkörperelektrolyte an Samsung SDI liefern. Samsung SDI wird diese als Separatoren und Katholyte integrieren und zur Zellfertigung verwenden. Diese Zellen werden anhand von erreichten Leistungsparametern gegen Anforderungen bewertet, die zwischen Samsung SDI und der BMW Group vereinbart werden. Letztlich streben die Partner an, ASSB-Zellen zu entwickeln und zu fertigen, die in eine nächste Generation von Evaluationsfahrzeugen integriert werden können.

Einsatz von HVO100 – Lösung für Flottenkunden

Neben der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte stellen auch Kraftstoffe auf Basis erneuerbarer Rohstoffe, sogenannte Carbon Neutral Fuels (CNF), ein Potenzial zur CO₂e-Einsparung dar. Auch die CO₂-Bilanz von Bestandsfahrzeugen in Europa kann verbessert werden, wenn der regenerative Anteil im Kraftstoff erhöht wird. Neu ist eine technische Lösung, die von der BMW Group mit dem Ziel erprobt wird, einen Nachweis liefern zu können, dass die BMW Dieselmotoren eines Fuhrparks ausschließlich mit HVO100 betrieben werden. Das Kürzel HVO steht für „Hydrotreated Vegetable Oil“ („hydriertes Pflanzenöl“) und der Zusatz „100“ zeigt an, dass dieses zu 100%, also als Reinkraftstoff, befüllt wird. Daten zum Tankvorgang aus dem Fahrzeug werden mit den Daten aus dem Bezahlssystem des Flottenbetreibers abgeglichen. So soll lückenlos nachvollzogen werden können, welchen Kraftstoff das Fahrzeug getankt hat. Ein wichtiger Schritt in Richtung eines „CNF-only-Fuhrparks“ für Flottenkunden.

Erste vertragliche Vereinbarungen mit den Betreibern von großen BMW Dieselfloten in Deutschland und Italien stehen unmittelbar bevor. Diese Testflotten werden zusammen mit der bereits gestarteten BMW Group internen Flotte wichtige Daten und Erkenntnisse zur weiteren Verbesserung der technischen Lösung liefern.

* ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

Seit dem ersten Quartal 2025 werden alle in Deutschland produzierten Dieselmotoren vor Auslieferung an die Vertriebspartner mit HVO100 betankt. Dieser Schritt unterstreicht das Engagement der BMW Group, eine realisierbare Dekarbonisierung schon heute zu ermöglichen.

Zum Einsatz in den BMW Group Werken München, Dingolfing, Regensburg und Leipzig kommt dabei „Neste MY Renewable Diesel™“ HVO100. Mit dem Kraftstoff des finnischen Herstellers Neste lässt sich, laut deren Angabe, im Vergleich zu fossilem Diesel eine CO₂e-Reduzierung von bis zu 90% ("well-to-wheel") realisieren.

CO₂e-reduzierte Kraftstoffe auch für Fahrzeuge mit Benzin-Verbrennungsmotoren

Im Rahmen einer Partnerschaft beabsichtigen die BMW Group, die Lothar GmbH und die German eFuel One GmbH den Einsatz CO₂e-reduzierter Ottokraftstoffe voranzutreiben. Die Partner sind der Überzeugung, dass fortschrittliche Biokraftstoffe und RFNBOs (Renewable Fuels of Non-Biological Origin) wie eFuels einen Bestandteil einer klimafreundlicheren Mobilität bilden können.

Dies unterstreicht den ganzheitlichen Ansatz des Unternehmens, in dem alle Technologien – von der Elektromobilität bis hin zu Diesel- und Ottomotoren mit erneuerbaren Kraftstoffen – einen Beitrag zum Klimaschutz leisten können.

Die BMW Group plant ab 2028 den Einsatz von eFuels als Kraftstoff zur Erstbefüllung neuer Fahrzeuge mit Ottomotor, in ausgewählten Produktionsstandorten in Deutschland. Alle Fahrzeuge der BMW Group mit Ottomotor und Freigabe für E10 können diesen Kraftstoff tanken.

Die German eFuel One GmbH plant den Bau der ersten kommerziellen Produktionsanlage für eFuels in Deutschland. Hier soll aus importiertem eMethanol hochwertiges MtG (Methanol-to-Gasoline) produziert werden, das als erneuerbare Alternative zu fossilen Kraftstoffen dient.

Bei diesen eFuels handelt es sich um einen synthetischen Ottokraftstoff nach DIN-EN-228-Norm für E10-Benzin, der vollständig aus nichtfossilem CO₂ hergestellt werden soll. Er bietet eine Alternative zu herkömmlichem, fossilem Benzin und ist mit bestehenden Fahrzeugen kompatibel – ganz ohne technische Anpassungen.

Global-Tech-Expertise: das globale Netzwerk der BMW Group Technology Offices

Von Silicon Valley bis Shanghai, von Seoul bis Tel Aviv – die Tech Offices der BMW Group sind zentrale Knotenpunkte im internationalen Innovationsnetzwerk des Unternehmens. Ihr Auftrag ist es, zukunftsweisende Technologien dort aufzuspüren, wo sie entstehen, und sie in nachhaltige Lösungen für Mobilität, Digitalisierung und Umwelt zu überführen.

Die interdisziplinären Teams in den Tech Offices konzentrieren sich auf Technologie-Scouting, Open Innovation und Forschung sowie die Entwicklung von Proof-of-Concept-Projekten. Gemeinsam mit Start-ups, Hochschulen, Industriepartnern und Tech-Giganten bringen sie wegweisende Innovationen hervor, auf die die globale Forschung und Entwicklung der BMW Group direkt zugreifen kann.

Jedes Tech Office ist auf ein eigenes Fachgebiet ausgerichtet – von künstlicher Intelligenz und softwaredefinierten Fahrzeugen über Elektromobilität bis hin zu Smart-City-Ökosystemen. Dank ihrer Präsenz in den führenden Innovationszentren der ganzen Welt bleibt die BMW Group agil, zukunftsorientiert und innovativ. Die Tech Offices leisten dabei mit ihrer global ausgerichteten Sichtweise und ihrem Fachwissen innerhalb der einzelnen Regionen einen maßgeblichen Beitrag zur technologischen Exzellenz und zur angestrebten Innovationsführerschaft des Unternehmens. Der globale Austausch mit Start-ups ist für die BMW Group ein wichtiges Mittel, um Impulse zu gewinnen. Mit [BMW i Ventures](#) investiert sie in Technologie-Start-ups. 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 Tech Office im Silicon Valley ist in einem der weltweit führenden Innovationszentren angesiedelt. In enger Zusammenarbeit mit führenden Tech-Unternehmen, Start-ups, Risikokapitalgebern und Hochschulen verschafft es dem Unternehmen frühzeitig den Zugang zu neuesten Trends, zukunftsweisenden Technologien und digitalen Geschäftsmodellen.

Das Team beschäftigt sich vor allem mit künstlicher Intelligenz, Softwareentwicklung und User Experience der Zukunft. Gleichzeitig pflegt es Partnerschaften und validiert im Rahmen von Pilotprojekten neue Technologien in enger Abstimmung mit der Forschung und Entwicklung der BMW Group. Indem es Trends gezielt analysiert und so Chancen frühzeitig erkennt, schafft das Tech Office Silicon Valley strategischen Mehrwert für die BMW Group. Mit Offenheit, Weitsicht und Kreativität formt es die Technologien und Erfahrungen, die die Produkte, Dienstleistungen und die Customer Journey der Zukunft bei der BMW Group prägen werden.

Softwarekompetenz bei der BMW Group

Die BMW Group hat bereits vor über 20 Jahren mit der eigenen Softwareentwicklung begonnen und ihr globales Netzwerk seither konsequent erweitert. An den internationalen Technologiestandorten arbeitet heute ein breit aufgestelltes Entwicklerökosystem, das zuletzt um die neuen IT- und Software-Hubs BMW TechWorks in Rumänien und Indien ergänzt wurde. [Standorte](#)

Die Teams arbeiten einerseits an globalen IT-Projekten entlang der gesamten Wertschöpfungskette, andererseits entwickeln sie das Software Defined Vehicle (SDV) – die nächste Generation vernetzter Fahrzeuge.

Künstliche Intelligenz

Mit der Schlüsseltechnologie KI, die einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung von Effizienz, Qualität und Kundenzufriedenheit leisten kann, wird die digitale Transformation der BMW Group maßgeblich vorangetrieben.

Eine Selfservice-Plattform ermöglicht Mitarbeitenden, KI-basierte Lösungen schnell zu entwickeln. Zunehmend kommen KI-Agenten und agentische Workflows zum Einsatz, die weitgehend eigenständig komplexe Aufgaben bearbeiten.

Im Fahrzeug wird KI zum zentralen Element: Intelligente Sprachassistenten, personalisierte Empfehlungen und die Unterstützung von Fahrzeugfunktionen verbessern kontinuierlich die Interaktion zwischen Kunde und Fahrzeug.

KI-Anwendungen entlang der Wertschöpfungskette umfassen beispielsweise:

- Entwicklung: bilderzeugende KI für Konstruktionsprozesse
- Coding-Unterstützung für IT- und Fahrzeugentwicklung
- Kundenkommunikation: Sprachanwendungen im Fahrzeug; KI-gestützter Customer-Chat (BMW/MINI Assistant)
- Marketing, Vertrieb und Financial Services: KI-generierte Marketingtexte und Bildmaterial, KI-Unterstützung im Vertriebs- und Kundenbetreuungsprozess
- Service und Support: KI-Wissensmanagement
- Einkauf: KI-gestützter Angebotsvergleich, Wissensmanagement, Unterstützung interner Einkaufsprozesse
- Produktion: KI-Qualitätsplattform zur Analyse von Sensor- und Bilddaten in Echtzeit, Pilotierung humanoider Roboter

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 Fokus liegt auf Technologien für aktive Sicherheit nach dem New Car Assessment Programme

(NCAP) bis hin zu fortschrittlichen Level-2-Fahrerassistenzsystemen des hoch automatisierten Fahrens. Die gemeinsame Entwicklung feiert 2026 mit dem BMW iX3* die Markteinführung und wird anschließend auf das gesamte BMW Modellportfolio ausgerollt. Im Rahmen der Kooperation arbeiten rund 1.300 Spezialistinnen und Spezialisten an Standorten weltweit zusammen. Unter anderem beteiligen sich Standorte in Deutschland, den USA, Schweden, China, Rumänien und das BMW Test Center Sokolov in Tschechien.

Als Fortsetzung der langjährigen Lieferantenbeziehung kooperieren die BMW Group und Valeo Comfort and Driving Assistance SAS seit Anfang 2023 für die gemeinsame Entwicklung von hoch automatisierten Parkfunktionen.

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 basiert auf der Alexa Custom Assistant Technologie. Diese neue Technik ist seit 2024 in Fahrzeugen ab Werk enthalten und für bereits produzierte Automobile über ein Remote Software Upgrade erhältlich. Damit wird ein noch natürlicherer Dialog zwischen Fahrer und Fahrzeug ermöglicht.

Der Kartendienst HERE wurde 2015 durch BMW, Audi und Mercedes-Benz erworben. Aktuell sind zudem Bosch, Aumovio, Intel, Mitsubishi (MC), NTT (Nippon Telegraph and Telephone Corporation of Japan) und Pioneer Anteilseigner. Die Beteiligung an HERE sichert den Zugang zu skalierenden und hochauflösenden Karten für Bestandsfahrzeuge und Neufahrzeuge sowie zu Geodatendiensten und Navigationssoftware.

* ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

PRODUKTIONSNETZWERK

Enthält Angaben nach ERS 2 SBM-1

Die BMW Group verfügt über ein hochflexibles Produktionsnetzwerk. Das Unternehmen kann dadurch Fahrzeuge mit vollelektrischen, mit Plug-in-Hybrid-Antrieben und mit Verbrennungsmotoren auf einer Linie fertigen. Diese Schlüsselkompetenz versetzt die BMW Group in die Lage, das 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. Dabei bildet der Mensch die Basis für die Produktion der Zukunft. Die BMW iFACTORY unterstützt durch den Einsatz innovativer Technologien eine flexible und effiziente Produktion, die einen möglichst geringen Ressourceneinsatz zum Ziel hat. In diesem Zusammenhang kommen digitale Lösungen in den Bereichen Data Science, KI sowie virtuelle Planung und Entwicklung zum Einsatz.

Komponentenfertigung für elektrifizierte Fahrzeuge

Das Kompetenzzentrum im BMW Group Werk Dingolfing übernimmt eine zentrale Rolle bei der Fertigung elektrifizierter Antriebe der fünften Generation. Dort entstehen Batteriemodule, Hochvoltbatterien und Elektromotoren. Weltweit produziert das Unternehmen an vier weiteren Standorten Hochvoltbatterien der fünften Generation.

Gleichzeitig wurde das Netzwerk auf die Produktion elektrifizierter Antriebe der nächsten Generation vorbereitet. Die E-Motoren der sechsten Generation kommen aus dem Motorenwerk in Steyr und erweitern die dortige Fertigung von Diesel- und Benzinmotoren.

Nach dem Prinzip „local for local“ siedelt die BMW Group weltweit die Hochvoltbatteriemontage in ihren Fahrzeugwerken oder in deren Nähe an [Ausbau resilienter Lieferketten](#). Der Standort Debrecen (Ungarn) hat im Jahr 2025 bereits die Serienfertigung der Hochvoltbatterie aufgenommen. Zusätzlich sind in Irlbach-Straßkirchen (Deutschland), Woodruff bei Spartanburg (USA),

San Luis Potosí (Mexiko) sowie in Shenyang (China) Montagestandorte für die sechste Generation der Hochvoltbatterie im Aufbau.

Das Kompetenzzentrum Batteriezellfertigung (Cell Manufacturing Competence Centre, CMCC) in Parsdorf bei München nimmt für die BMW Group eine Schlüsselrolle ein. Es ermöglicht der BMW Group, in einem Piloten die Wertschöpfungsprozesse der Batteriezellfertigung vollständig abzubilden. Ergänzend dazu werden in Parsdorf und Hallbergmoos die Fertigungstechnologien für die Hochvoltbatterie-Montage entwickelt und im Münchner Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) werden Prototypen und kleinere Modulvarianten der Hochvoltbatterie gefertigt und getestet. 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 im Produktionsnetzwerk

Für die BMW Group hat die Elektromobilität seit Jahren eine steigende Bedeutung. Mit der NEUEN KLASSE kam eine auf vollelektrische Antriebe ausgerichtete Fahrzeugarchitektur hinzu. Sie wird mit dem BMW iX3* zunächst im neuen Werk Debrecen in Ungarn produziert. Ab 2026 wird zudem der BMW i3 im Werk München gefertigt. Ziel ist, die Fahrzeugarchitektur in den kommenden Jahren schrittweise auf das weltweite Produktionsnetzwerk zu übertragen. Auch in Spartanburg (USA) plant die BMW Group die Produktion von vollelektrischen Fahrzeugen. Bis 2030 sollen dort mindestens sechs vollelektrische X-Modelle gefertigt werden. Aktuell produziert das Unternehmen weltweit an [16 Standorten](#) und in zwei Partnerwerken Automobile und Motorräder mit elektrifizierten Antrieben.

* [Ausbau resilienter Lieferketten](#)

BMW Group Fahrzeugwerke

Standort	Land	Produktionsprogramm 2025 (Serie)	Antriebsportfolio
Araquari	Brasilien	BMW 3er, BMW X1 ¹ , BMW X4, BMW X5 ¹	ICE, PHEV
Berlin	Deutschland	BMW Motorräder	ICE, BEV
Chennai	Indien	BMW 2er, BMW 3er, BMW 5er, BMW 7er, BMW X1 ¹ , BMW iX1 ¹ , BMW X3 ¹ , BMW X5 ¹ , BMW X7 ¹	ICE, BEV
Debrecen	Ungarn	BMW iX1 ¹	BEV
Dingolfing	Deutschland	BMW 4er, BMW 5er, BMW i5 ¹ , BMW 7er, BMW i7 ¹ , BMW 8er, BMW M, BMW iX ¹	ICE, BEV, PHEV
Goodwood (Rolls-Royce Manufacturing)	UK	Rolls-Royce Cullinan ¹ , Ghost ¹ , Phantom ¹ , Spectre ¹	ICE, BEV
Leipzig	Deutschland	BMW 1er, BMW 2er, MINI Countryman ¹	ICE, BEV, PHEV
Manaus	Brasilien	BMW Motorräder	ICE
München	Deutschland	BMW 3er, BMW 4er, BMW i4 ¹ , BMW M	ICE, BEV, PHEV
Oxford	UK	MINI Cooper ¹ , MINI Cooper Cabrio ¹	ICE
Rayong	Thailand	BMW 2er, BMW 3er, BMW 5er, BMW i5 ¹ , BMW X1 ¹ , BMW X3 ¹ , BMW X5 ¹ , BMW X6 ¹ , BMW X7 ¹ , MINI Countryman ¹ BMW Motorräder	ICE, BEV, PHEV
Regensburg	Deutschland	BMW X1 ¹ , BMW iX1 ¹ , BMW X2 ¹ , BMW iX2 ¹	ICE, BEV, PHEV
Rossllyn	Südafrika	BMW X3 ¹	ICE, PHEV
San Luis Potosí	Mexiko	BMW 2er, BMW 3er, BMW M	ICE, PHEV
Shenyang (Dadong)	China	BMW 5er, BMW i5 ¹ , BMW iX3 ³ , BMW X5 ¹	ICE, BEV
Shenyang (Tiexi)	China	BMW 2er, BMW 3er, BMW i3, BMW X1 ¹ , BMW iX1 ¹ , BMW X3 ¹	ICE, BEV
Spartanburg	USA	BMW X3 ¹ , BMW X4, BMW X5 ¹ , BMW X6 ¹ , BMW X7 ¹ , BMW XM ¹ , BMW M	ICE, PHEV

Gemeinschaftlich geführte Fahrzeugwerke

Standort	Land	Produktionsprogramm 2025 (Serie)	Antriebsportfolio
Zhangjiagang (Spotlight)	China	MINI Cooper ¹ , MINI Aceman ¹	BEV

Produktionsstandorte in den Märkten

Die Fahrzeugwerke der BMW Group in Europa, Südafrika, den USA und Mexiko produzieren jeweils für den Weltmarkt. Im gemeinschaftlich geführten chinesischen Werk Spotlight werden die vollelektrischen Modelle MINI Cooper¹ und MINI Aceman¹ produziert. Beide Modelle werden dort auch für den Weltmarkt hergestellt. 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 Fahrzeugtechnik² in Graz (Österreich) den BMW Z4¹.

BMW Motorräder, Scooter und Komponenten fertigt die BMW Group im Werk Berlin sowie an den internationalen Standorten in Manaus (Brasilien) und in Rayong (Thailand). Hinzu kommt die Produktion von BMW Motorrädern und Scootern bei den Partnern TVS Motor Company in Hosur (Indien) und bei der Loncin Motor Co., Ltd in Chongqing (China).

Zum Produktionsnetzwerk gehören außerdem Motorenwerke in Hams Hall (UK), Steyr (Österreich) und Shenyang (China) sowie Komponentenwerke an den Standorten Eisenach, Landshut, Wackersdorf (Deutschland) sowie in Swindon (UK). Insgesamt umfasst das Produktionsnetzwerk damit 32 Werke in 15 Ländern.

¹ ⚡ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

² Auftragsfertigung.

³ Hierbei handelt es sich nicht um das Modell der NEUEN KLASSE.

Weltweites Produktionsvolumen der BMW Group

Das Produktionsvolumen der BMW Group lag im Berichtszeitraum bei 2.456.561 Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce (2024: 2.513.830 Automobile/–2,3%). Davon entfielen auf die Marke BMW 2.171.700 Fahrzeuge (2024: 2.229.009 Fahrzeuge/–2,6%), auf MINI 279.476 Einheiten (2024: 278.897 Einheiten/0,2%) und auf Rolls-Royce Motor Cars ein Wert von 5.385 Automobilen (2024: 5.924 Automobile/–9,1%).

Die Produktion elektrifizierter Fahrzeuge erreichte im Berichtsjahr 2025 insgesamt 597.309 Einheiten (2024: 650.324 Fahrzeuge/–8,2%). Darin enthalten sind 391.693 vollelektrische Automobile (2024: 481.794 Automobile/–18,7%). Mit 199.736 Einheiten verzeichnete BMW Motorrad einen Rückgang von 7,4% im Vergleich zum Vorjahr (2024: 215.727 Einheiten).

Automobilproduktion der BMW Group nach Werken*

in Einheiten	2025	2024	Veränderung in %
Spartanburg (USA)	412.799	396.117	4,2
Dadong (China)	205.783	343.973	– 40,2
Regensburg (Deutschland)	356.901	342.521	4,2
Dingolfing (Deutschland)	279.553	297.761	– 6,1
Tiexi (China)	330.691	284.045	16,4
Leipzig (Deutschland)	259.430	246.195	5,4
München (Deutschland)	177.481	200.590	– 11,5
Oxford (UK)	124.283	110.939	12,0
San Luis Potosí (Mexiko)	95.525	95.236	0,3
Rossllyn (Südafrika)	79.160	55.516	42,6
Chennai (Indien)	16.380	14.568	12,4
Araquari (Brasilien)	11.304	11.472	– 1,5
Rayong (Thailand)	8.304	8.666	– 4,2
Goodwood (UK)	5.385	5.924	– 9,1
Debrecen (Ungarn)	4.221	92	–
Zhangjiagang – Spotlight (China)	67.831	67.561	0,4
Born – VDL Nedcar (Niederlande)	–	7.515	– 100,0
Graz – Magna Steyr (Österreich)	9.314	10.463	– 11,0
Partnerwerke	12.216	14.676	– 16,8
Gesamt	2.456.561	2.513.830	– 2,3

* Beinhaltet auch Vorserienmodelle.

EINKAUF UND LIEFERANTENNETZWERK

Enthält Angaben nach ESRS 2 SBM-1 SBM-3, ESRS S2-1

Lieferketten und Lieferantennetzwerk

Die BMW Group bündelt im Ressort Einkauf und Lieferantennetzwerk die weltweite Beschaffung und Qualitätssicherung von Produktionsmaterial, Rohstoffen, Komponenten, Investitionsgütern und Dienstleistungen. Hinzu kommt die interne Produktion von Fahrzeugkomponenten.

Die strategischen Handlungsfelder des Ressorts sind:

- Gewährleistung der Versorgungssicherheit für die Produktionswerke
- Ausbau resilienter Lieferketten in einem anspruchsvollen geopolitischen Umfeld
- Beschaffung qualitativ hochwertiger Komponenten zu wettbewerbsfähigen Preisen
- frühe Identifikation und Umsetzung innovativer Produkte und Lösungen
- kontinuierliche Digitalisierung aller Prozesse im Lieferantennetzwerk unter Einsatz moderner KI-Technologien
- Verankerung sozialer und ökologischer Standards im Lieferantennetzwerk
- Nutzen der hauseigenen Komponentenfertigung zur Steigerung von Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit sowie der Befähigung des Lieferantennetzwerks
- kontinuierliche Weiterentwicklung und flexible Anpassung an ein dynamisches Umfeld und sich verändernde Rahmenbedingungen

Ausbau resilienter Lieferketten

Die globalen Lieferketten stehen vor vielfältigen Herausforderungen. Neben Engpässen bei kritischen Rohstoffen und Technologien nehmen auch komplexe regulatorische Einflüsse wie Handelsbeschränkungen, Anforderungen an Sicherheit, Digitalisierung und Nachhaltigkeit sowie Umwelt- und Extremwetterereignisse spürbar zu.

Der BMW Group RiskHub¹ trägt wesentlich dazu bei, die Resilienz der globalen Lieferketten gegenüber externen Störfaktoren zu stärken. Mithilfe künstlicher Intelligenz (KI) können Risiken frühzeitig erkannt und geeignete Gegenmaßnahmen eingeleitet werden. Darüber hinaus sieht die BMW Group im Aufbau des digitalen Ökosystems Catena-X einen Schlüssel für den standardisierten Datenaustausch entlang der gesamten Wertschöpfungskette und integriert ihre Partner in der Lieferkette sukzessive.

Die BMW Group verfolgt den Ansatz, Fahrzeugkomponenten – wo sinnvoll – in der Nähe ihrer Produktionsstandorte zu beschaffen. In allen wichtigen Märkten sind lokale Einkaufseinheiten vertreten, um flexibel auf regionale Risiken und Chancen reagieren zu können. Geostrategische Aspekte fließen systematisch in Prognosen ein und beeinflussen konsequent die Vergabeentscheidungen.

Versorgungssicherheit

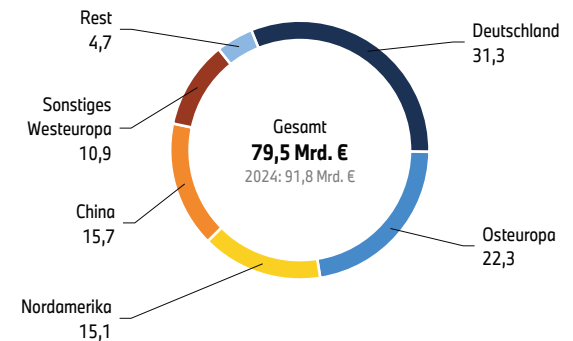
Die störungsfreie Belieferung der BMW Group Werke ist ein zentrales Element der Einkaufsstrategie. Risiken entlang der Lieferketten werden proaktiv identifiziert und mit robusten Maßnahmen abgesichert.

Trotz herausfordernder geopolitischer Rahmenbedingungen im Jahr 2025 konnte die BMW Group durch in den letzten Jahren entwickelte und erprobte Risikominderungsstrategien die Stabilität der Lieferketten sicherstellen. Dies ermöglichte eine schnelle und flexible Reaktion auf kurzfristige Veränderungen, etwa im Zusammenhang mit Lieferengpässen bei Seltenen Erden und Schlüsselkomponenten wie Halbleitern.

Darüber hinaus werden die Auswirkungen zunehmender Extremwetterereignisse, wie Überschwemmungen und Stürme, durch gezielte Vorrats- und Ersatzteilplanung, den Ausbau alternativer Beschaffungswege sowie ein proaktives Krisenmanagement und ein effektives Frühwarnsystem erfolgreich abgefedert.

Regionale Verteilung des Einkaufsvolumens der BMW Group² 2025 – Prinzip „local for local“ Sourcing

in %



Beitrag zu Kostensenkungen und Profitabilität

Im Rahmen der Materialkostenverantwortung nimmt der Einkauf eine zentrale Rolle ein und beeinflusst maßgeblich das Unternehmensergebnis sowie die Profitabilität der BMW Group. Ein wesentlicher Bestandteil des regulären Einkaufsgeschäfts sind Materialkostenreduzierungen, die durch Effizienzsteigerungen in der laufenden Serie, Synergieeffekte aus Neuvergaben zukünftiger Projekte sowie Verhandlungen zu inflationsbedingten Mehrkosten erzielt werden.

Im Jahr 2025 leistete der Einkauf einen wesentlichen Beitrag zu Kostensenkungen und zur Profitabilität der BMW Group. Dieser Beitrag resultierte neben dem regulären Einkaufsgeschäft auch aus einem ergänzenden Programm zur Materialkostenreduzierung, das in gemeinsamer Verantwortung von Einkauf und Entwicklung umgesetzt wird.

¹ BMW Group IT-System.

² Direkter und indirekter Einkauf.

Mit einem breiten Fokus auf die nachhaltige Optimierung der Kostenstruktur der Fahrzeugprojekte werden technische und kaufmännische Maßnahmen in enger Zusammenarbeit mit den Lieferanten erarbeitet und realisiert. Die erzielten ergebniswirksamen Effekte wirken dabei über das Jahr 2025 hinaus.

Risikomanagement im Einkauf

Für eine stabile und verlässliche Zusammenarbeit mit dem Lieferantennetzwerk ist ein vorausschauendes Risikomanagement von zentraler Bedeutung. Die BMW Group verfolgt dabei eine präventive Herangehensweise bereits vor der Nominierung neuer Projekte. Potenzielle Versorgungsengpässe werden frühzeitig erkannt, bewertet und gezielt minimiert. Der RiskHub der BMW Group analysiert hierzu Informationen aus externen, öffentlich zugänglichen Datenquellen, um potenzielle Risiken wie Naturkatastrophen oder Finanzrisiken zu identifizieren. Dabei kommen moderne Methoden aus den Bereichen künstliche Intelligenz und Big Data Analytics zum Einsatz. Die Risikobetrachtung erstreckt sich bei Bedarf bis zu den Standorten von Sublieferanten innerhalb der Lieferkette.

Um Cyberrisiken vorzubeugen und auf eine zunehmende Anzahl von Vorfällen bei Lieferanten effektiv zu reagieren, setzt die BMW Group konsequent auf die Zertifizierung ihrer Lieferanten nach dem Automotive-Standard TISAX. Für Lieferanten, die bestimmte Relevanzkriterien erfüllen, ist TISAX ein unverzichtbarer Bestandteil im Vergabeprozess sowie in den Lieferverträgen, sowohl für direktes als auch indirektes Material. Zudem fördert die BMW Group durch gemeinsame Analysen zur IT-Sicherheit und zu bestehenden Notfallprozessen in der Fertigung die Resilienz im Lieferantennetzwerk. Über das wachsende Cyberrisiko wird sowohl intern als auch extern umfassend aufgeklärt – unter anderem durch Schulungen und Informationsveranstaltungen für Lieferanten.

Rohstoffsicherung und -strategie

Die BMW Group verfolgt eine integrierte Rohstoffstrategie, um Preis- und Versorgungsrisiken sowie geopolitische und regulatorische Risiken entlang der Lieferkette bis hin zum Endprodukt zu reduzieren.

Die langfristige Versorgung mit kritischen Rohstoffen stellt angesichts globaler Handels- und geopolitischer Entwicklungen eine strategische Herausforderung dar. Zur Erhöhung der Versorgungssicherheit, Stärkung der Resilienz der Lieferkette und Förderung eines verantwortungsvollen Rohstoffbezugs arbeitet die BMW Group eng mit Partnern in der Lieferkette zusammen und sichert ausgewählte Rohstoffe bei Bedarf auch direkt ab, beispielsweise Lithium und Kobalt.

Zudem analysiert die BMW Group die Entwicklung von Rohstoffpreisen und minimiert Preisschwankungen durch Absicherungen am Kapitalmarkt oder Festpreisverträge, sofern dies möglich ist.

Die Prozesse zur Erfüllung der Sorgfaltspflichten im Bereich sozialer und ökologischer Verantwortung wurden weiterentwickelt und erforderliche Maßnahmen implementiert, mit besonderem Fokus auf die kontinuierliche Fortentwicklung von Risikoanalysen. Der BMW Supplier Code of Conduct definiert verbindliche Vorgaben zum Umgang mit kritischen Rohstoffen. Darüber hinaus engagiert sich die BMW Group aktiv in Initiativen wie der Initiative for Responsible Mining (IRMA) und der Responsible Minerals Initiative (RMI), um Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette zu etablieren und umzusetzen.

Angesichts der Bedeutung von Sekundärrohstoffen zur Reduktion der CO₂e-Emissionen sowie weiterer ökologischer Aspekte beschäftigt sich die BMW Group intensiv mit den erforderlichen Technologien, Marktprozessen und erweiterten Einsatzmöglichkeiten von Sekundärrohstoffen. Der Ausbau der Kreislaufwirtschaft und der effizienten Ressourcennutzung wird kontinuierlich vorangetrieben.

Einkauf von Batteriezellen

Mit der NEUEN KLASSE führt die BMW Group eine neue Generation von Batteriezellen ein. Gemäß der Einkaufsstrategie verfolgt die BMW Group den Ansatz „local for local“ und baut die Lieferketten für Batteriezellen gezielt in der Nähe ihrer Produktionsstandorte auf.

Zur weiteren Stärkung der Resilienz bezieht das Unternehmen auch vorgelagerte Wertschöpfungsschritte kritischer Komponenten mit ein. Dabei werden geopolitische Risiken und Wirtschaftlichkeit in den jeweiligen Regionen sorgfältig abgewogen, um geopolitische Abhängigkeiten und damit verbundene Risiken zu reduzieren.

Neben dem verstärkten Einsatz von Sekundärrohstoffen trägt insbesondere die Nutzung von Grünstrom* in der Batteriezellproduktion maßgeblich zur Verringerung des CO₂e-Fußabdrucks bei. Geeignete Maßnahmen hierzu werden entweder im Rahmen von Nachhaltigkeitsvereinbarungen gesondert getroffen oder bereits bei der jeweiligen Projektvergabe berücksichtigt.

Qualitätssicherung

Die BMW Group hat den Anspruch, ihren Kundinnen und Kunden Premiumfahrzeuge von höchster Qualität zu bieten. Dafür werden umfangreiche Maßnahmen zur Qualitätskontrolle und -sicherung kontinuierlich weiterentwickelt.

Um den wachsenden Herausforderungen in der Lieferkette gerecht zu werden, wurde ein breit angelegtes Qualitätsprogramm mit klar definierten Arbeitspaketen etabliert, das auch im Jahr 2025 konsequent und in enger Vernetzung mit dem unternehmensweiten Qualitätsprogramm „Q³ – Passion for Perfection“ fortgeführt wurde. Der Fokus liegt dabei auf der kontinuierlichen Qualitätsverbesserung, der Vernetzung und Kommunikation innerhalb der Lieferkette sowie der Stabilisierung der Prozesse unter anderem auch durch den gezielten Einsatz digitaler Technologien. Ein intensives Monitoring der Qualität bei Lieferanten dient als Grundlage, um gezielt Prozessoptimierungen voranzutreiben und die Gesamtqualität nachhaltig zu sichern.

Inhouse-Fertigung als strategischer Wertbeitrag

Die BMW Group richtet ihre Wertschöpfung im Unternehmen und am Lieferantenmarkt konsequent an ihren strategischen Zielsetzungen aus. Der Fokus liegt dabei auf innovativen Produkten, die in den Bereichen Antrieb, Nachhaltigkeit/Zirkularität und Digitalisierung Maßstäbe setzen.

* Definition des Begriffs Grünstrom siehe [2. Glossar](#).

Im engen Zusammenspiel mit Einkauf und Qualitätsmanagement leistet die Inhouse-Fertigung einen wesentlichen Beitrag zur Profitabilität und Resilienz der Lieferketten. Die technologische Kompetenz wird gezielt eingesetzt, um Lieferanten zu befähigen und den Markt zu stärken. Produkt- und Prozessinnovationen werden intern industrialisiert und anschließend effizient am Lieferantenmarkt eingeführt.

Bei Qualitäts- oder Versorgungsengpässen bietet die Inhouse-Fertigung kurzfristige Unterstützung. Darüber hinaus werden Kenntnisse zu nachhaltigen, digitalen und KI-gestützten Fertigungsprozessen aktiv weitergegeben, um die Wettbewerbsfähigkeit entlang der gesamten Lieferkette zu fördern.

Digitalisierung in der Lieferkette

Für die BMW Group ist die Digitalisierung über die gesamte Lieferkette hinweg eine unverzichtbare Voraussetzung, um ein resilientes und flexibles Management sicherzustellen.

Der gezielte Einsatz von flächenwirksamen Digitalisierungslösungen trägt maßgeblich zur kontinuierlichen Verbesserung von Teilequalität und Robustheit in der Wertschöpfungskette bei. Insbesondere setzt das Unternehmen auf moderne Technologien wie künstliche Intelligenz (KI), um beispielsweise im Shopfloor-Management kamerabasierte Qualitätsprüfungen hocheffizient durchzuführen und Kernprozesse in der eigenen Komponentenfertigung abzusichern. Diese innovativen Ansätze werden auf das Lieferantennetzwerk übertragen, um gemeinsam mit den Partnern von den Fortschritten in der Digitalisierung zu profitieren.

Ein weiteres Beispiel ist der Einsatz generativer KI, die bei der BMW Group ressortübergreifend von der Entwicklung über den Einkauf bis hin zur Produktion wirksam eingesetzt wird. Digitale Assistenten unterstützen die Mitarbeitenden vor allem bei Nebentätigkeiten wie Dokumenten- und Datenanalyse sowie Informationsbeschaffung und ermöglichen so einen stärkeren Fokus auf wertschöpfende Tätigkeiten und die direkte Zusammenarbeit mit Lieferanten.

Die Initiative Catena-X gilt als wegweisend für die Digitalisierung der Lieferketten in der Automobilindustrie. Die digitale Plattform vernetzt Automobilhersteller, Lieferanten, Sublieferanten und Recyclingunternehmen, um zentrale Herausforderungen wie Resilienz, Nachhaltigkeitsziele und regulatorische Anforderungen durch digitale Kollaboration zu meistern. Nach erfolgreichem Aufbau und Liveschaltung erster Use Cases liegt der Fokus nun auf der Anbindung weiterer Partnerunternehmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette, um eine lückenlose n-Tier-Zusammenarbeit sicherzustellen.

Ein Schwerpunkt der Initiative liegt auf der Bauteilrückverfolgung entlang mehrstufiger, internationaler Lieferketten. Zudem werden digitale Produktpässe etabliert, die produktspezifische Daten zu Komponenten wie Batterien, Stahl, Aluminium oder Rädern bereitstellen. Über Catena-X werden insbesondere Daten aus der Sublieferantenkette zu Herkunft, Materialzusammensetzung und Recycling verfügbar gemacht.

Im Rahmen dieses Vorhabens hat die BMW Group gemeinsam mit internationalen Partnern die Softwaremarke Path.Era gegründet. Diese IT-Dienstleistung unterstützt Partner der Automobilindustrie mit dem Ziel, das erste branchenweit anerkannte Ökosystem für digitale Produktpässe zu schaffen und digitale Lösungen sowie Services bereitzustellen.

Weiterentwicklung des Einkaufs

Darüber hinaus übernimmt der Einkauf eine zentrale Rolle in der interdisziplinären Zusammenarbeit zwischen den Fachbereichen und den Fahrzeugproduktlinien, um die Materialkostenoptimierung gemeinsam voranzutreiben. Aktuell werden in mehreren Initiativen die konsequente Ausrichtung auf eine optimale Kostenposition der Fahrzeugprojekte vor und nach dem Serienanlauf, das effektive Management der Lieferantenperformance sowie neue, kollaborative Arbeitsmodelle mit den vielfältigen Schnittstellenpartnern weiterentwickelt. Die Erfolgsfaktoren bisheriger Programme werden dabei systematisch in den Linienfunktionen und -prozessen verankert und nachhaltig umgesetzt.

Innovationen

Aus dem Lieferantennetzwerk gewonnene Erkenntnisse werden systematisch in die Fachbereiche eingebracht und kontinuierlich weiterentwickelt. Die BMW Group profitiert so von neuen Technologien, die über ihre Partnerschaften und Netzwerke erschlossen werden. Darüber hinaus fördert das Unternehmen den Austausch mit seinen Strategielieferanten durch vielfältige Gesprächsformate, um Innovationen nachhaltig voranzutreiben.

Die hauseigene Komponentenfertigung konzentriert sich auf Innovationsthemen, die im Rahmen von Pilotprojekten vorangetrieben und anschließend im Netzwerk ausgerollt werden. Zudem vernetzen sich die verschiedenen Fachabteilungen, um den Fokus auf die Identifikation und Entwicklung innovativer Technologien zu verstärken. Dies erfolgt unter anderem durch strategische Dialogformate mit Lieferanten.

FINANZIELLE LEISTUNG

65	Gesamtaussage zum Geschäftsjahr
66	Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen
68	Vergleich Prognose mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung
69	Finanzielle Lage
77	Geschäftsverlauf und Segmente
86	Erläuterungen zur BMW AG

FINANZIELLE LEISTUNG

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSJAHR

Starke Nachfrage in Europa und Amerika, wachsendes Elektroportfolio: BMW Group festigt ihre Rolle als führender Premiumhersteller

Die BMW Group blickt auf ein solides Geschäftsjahr 2025 zurück. Trotz hoher Belastungen durch Importzölle und eines anhaltend wettbewerbsintensiven Marktumfelds in China behauptete das Unternehmen seine Position als weltweit führender Premiumhersteller und gewann in Europa wie in Amerika weitere Marktanteile hinzu. Die Elektromobilität gewann 2025 weiter an Bedeutung. Der Anteil elektrifizierter Automobile (BEV und PHEV) stieg insgesamt auf 26,1% der Gesamtauslieferungen und in Europa sogar auf über 40%, womit die BMW Group weltweit zu den absatzstärksten Anbietern in diesem Segment zählt.

Die BMW Group hat ihren Kurs im Geschäftsjahr 2025 konsequent fortgesetzt. Mit insgesamt 2.463.681 ausgelieferten Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce lag der Absatz um 0,5% über dem Vorjahr. Die Regionen Europa (+7,3%) und Amerika (+5,6%) waren die treibenden Kräfte mit Marktanteilsgewinnen in beiden Regionen. Der Volumenrückgang in China konnte in einem weiterhin anspruchsvollen Marktumfeld ausgeglichen werden.

Im Oktober 2025 passte das Unternehmen die Jahresprognose an. Ausschlaggebend dafür war eine schwächer als erwartete Absatzentwicklung in China für das zweite Halbjahr 2025. Hinzu kam, dass die zum Halbjahresbericht 2025 getroffenen Annahmen über erwartete Zollreduzierungen nicht vollumfänglich eingetreten sind.

Im Konzern konnte trotz der Belastungen mit einem Ergebnis vor Steuern von 10.236 Mio. € eine gegenüber dem Vorjahr stabile EBT-Marge von 7,7% erwirtschaftet werden.

Dabei wurde im Segment Automobile eine EBIT-Marge von 5,3% erreicht, die innerhalb des Zielkorridors von 5 bis 7% lag. Die gestiegenen Zollaufwendungen minderten die EBIT-Marge im Segment Automobile um rund 1,5 Prozentpunkte. Gleichzeitig zeigte die konsequente Kostendisziplin Erfolge: Forschungs- und Entwicklungsleistungen, Vertriebs- und Verwaltungskosten sowie Investitionen wurden insgesamt spürbar reduziert. Eine positive Entwicklung war auch bei den Herstellungs- und Materialkosten zu beobachten.

Im Segment Finanzdienstleistungen erhöhte sich das Neugeschäftsvolumen trotz negativer Währungseinflüsse auf 65,8 Mrd. € (+2,0%). Das Segmentergebnis lag unter anderem aufgrund geringerer Erlöse aus der Vermarktung von Leasingrückläufern unter dem Vorjahr.

Die CO₂-Emissionen der EU-Neuwagenflotte gingen dank des technologieoffenen Ansatzes um 9,5 g CO₂/km zurück und blieben mit 90,0 g CO₂/km (WLTP) erneut unter dem vorgegebenen Grenzwert von 92,9 g CO₂/km (Grenzwert 2024: 130,1 g CO₂/km).

Große Aufmerksamkeit und viel mediale Anerkennung erhielt zudem der im September vorgestellte vollelektrische BMW iX3*, der als erstes Modell der NEUEN KLASSE im Frühjahr 2026 in Europa startet.

Die BMW Group bleibt auf Kurs. Kundenfokus, operative Flexibilität und Kostendisziplin waren auch 2025 die Basis der positiven Geschäftsentwicklung. Mit einem innovationsstarken Produktportfolio, der konsistenten Strategieumsetzung und einer führenden Position im Premiumsegment blickt das Unternehmen zuversichtlich nach vorn.

* ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHENBEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN*

Die Weltwirtschaft hat sich 2025 mit einem Wachstum von insgesamt 3,3% stabil entwickelt. Die stärksten Beiträge kamen dabei aus den Schwellenländern. In den großen Industriestaaten war eine etwas langsamere Entwicklung zu beobachten.

In der Eurozone wuchs das Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2025 insgesamt um 1,5%. Die Rate war damit etwas höher als im Jahr zuvor. Hier dürften insbesondere die Zinssenkungen der Europäischen Zentralbank (EZB) in der ersten Jahreshälfte eine Rolle gespielt haben. In Deutschland (+0,3%) fiel das Wachstum vergleichsweise schwach aus. Auch in Italien (+0,7%) und Frankreich (+0,9%) lag das Wachstum unter dem EU-Durchschnitt. In Spanien (+2,8%) entwickelte sich die Wirtschaft 2025 dagegen zum Teil deutlich robuster. In UK legte die Konjunktur im Vergleich zum Vorjahr mit 1,3% ebenfalls zu.

In den USA legte die Konjunktur mit 2,2% zu. Der Binnenkonsum war dabei weiter stark. In China lag das Wirtschaftswachstum 2025 bei 5,0% und erreichte damit erneut den angestrebten Zielwert. Nichtsdestotrotz bleibt Chinas Wirtschaft von einer schwachen Inlandsnachfrage und einer anhaltenden Krise im Immobiliensektor geprägt, Wachstumstreiber war nahezu ausschließlich der Export.

In Japan wuchs das BIP gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1,1%. Ein starker Export, der schwache Yen und eine Belebung des privaten Konsums sorgten für die Erholung der japanischen Wirtschaft.

Verbreitet Zinssenkungen bei unterschiedlichen Inflationsentwicklungen in den Märkten

Während sich die Inflation in den Märkten unterschiedlich entwickelte, senkten die meisten großen Notenbanken auch im Jahr 2025 die Zinsen. In Japan dagegen hob die Notenbank den Leitzins auf den höchsten Wert der letzten 30 Jahre.

Der Euro stieg im Lauf des Jahres und bewegte sich zwischen 1,04 US-Dollar und 1,17 US-Dollar, bei einem Jahresdurchschnittskurs von 1,13 US-Dollar je Euro. Das britische Pfund wertete 2025 im Jahresverlauf ebenfalls leicht ab und bewegte sich zwischen 0,83 und 0,88 Pfund je Euro (Jahresdurchschnittskurs 0,86 Pfund je Euro).

Der chinesische Renminbi schwankte zwischen 7,56 und 8,38 Renminbi je Euro und lag im Jahresdurchschnitt bei 8,12 Renminbi je Euro. Er war damit 8% schwächer als zum Ende des Vorjahres. Die schwächere Währung war dabei einer der Hauptgründe für die fortgesetzte chinesische Exportstärke.

Der japanische Yen bewegte sich 2025 zwischen 158 und 183 Yen je Euro. Der durchschnittliche Wechselkurs lag bei 169 Yen, im Jahresvergleich eine weitere Abwertung gegenüber dem Euro. Der koreanische Won stieg stetig von 1.505 zum Jahresanfang auf 1.718 Won je Euro zum Jahresende und wertete gegenüber dem Ende des Vorjahres um 14% ab.

Die Währungen der großen Schwellenländer veränderten sich gegenüber dem Euro zum Teil deutlich. Die indische Rupie wertete im Jahresdurchschnitt um etwa 9% ab, der brasilianische Real um 8%. Der südafrikanische Rand blieb stabiler und wertete um etwa 2% ab.

Energie- und Rohstoffpreise mit gegensätzlicher Entwicklung

Die meisten Rohstoffpreise verzeichneten im Jahresverlauf 2025 deutliche Anstiege. Insbesondere die Preise für Kobalt und Edelmetalle lagen in der zweiten Jahreshälfte erheblich höher als zu Beginn des Jahres. Bei Kupfer, Lithium und Aluminium gab es deutliche Preisanstiege. Die Preise für Stahl stiegen moderat. Der Nickelpreis dagegen war leicht rückläufig.

Die durchschnittlichen Notierungen für Rohöl sind nach einem Sprung zum Jahresanfang im Jahresverlauf 2025 weiter gesunken. Die US-Sorte WTI fiel von 75 US-Dollar je Barrel im Januar auf 58 US-Dollar im Dezember. Die Sorte Brent bewegte sich zwischen 79 und 63 US-Dollar je Barrel.

* Wachstumsraten: Quelle: Focus Economics.

Währungen: Quelle: EZB.

Energie- und Rohstoffpreise: Quellen: CRU, LME, Fastmarkets.

Rohöl: Quelle: Weltbank.

Internationale Automobilmärkte erneut leicht im Plus

Die internationalen Automobilmärkte haben sich 2025 mit einem Plus von 3,3% insgesamt positiv entwickelt. Die Zulassungszahlen stiegen weltweit auf 82,3 Mio. Fahrzeuge*. Das Wachstum war dabei gleichmäßig auf alle Regionen verteilt. Die Märkte in Europa verzeichneten insgesamt ein leichtes Wachstum, auch wenn einzelne Märkte eine gegenläufige Entwicklung zeigten. In China setzte sich der Trend zu lokalen Herstellern fort und das Wachstum wurde weiterhin vom Preissegment bis 150 Tsd. Renminbi dominiert.

Die wichtigsten Automobilmärkte entwickelten sich im Berichtszeitraum wie folgt:

Internationale Automobilmärkte – Gesamtmarkt

	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %
Europa	+ 2,2
davon Deutschland	+ 1,4
davon Frankreich	– 5,1
davon Italien	– 2,5
davon Spanien	+ 13,1
davon UK	+ 3,5
USA	+ 2,4
China	+ 3,2
Japan	+ 3,3
Südkorea	+ 4,8
Gesamt	+ 3,3

Internationale Motorradmärkte (>500 ccm) rückläufig

Im Jahr 2025 entwickelten sich die internationalen Motorradmärkte im Hubraumsegment über 500 ccm rückläufig gegenüber dem Vorjahr (–7,2%). Die Märkte in Europa verzeichneten insgesamt ein Minus von 10,7%. Von den großen Motorradmärkten waren Deutschland (–34,3%) und Italien (–11,2%) maßgeblich von dieser Entwicklung betroffen. In Spanien dagegen stieg der Gesamtmarkt über 500 ccm deutlich um 11,1%. Die Entwicklung in den USA war mit 5,0% rückläufig gegenüber dem Vorjahr. Auch der chinesische Motorradmarkt ging zurück (–17,1%). In Brasilien lagen die Motorradzulassungen mit einem Anstieg von 7,6% deutlich über dem Vorjahr. Die Zulassungszahlen auf den internationalen Motorradmärkten entwickelten sich im Berichtsjahr 2025 wie folgt:

Internationale Motorradmärkte – Gesamtmarkt >500 ccm

	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %
Europa	– 10,7
davon Deutschland	– 34,3
davon Frankreich	– 9,5
davon Italien	– 11,2
davon Spanien	+ 11,1
Amerika	– 0,5
davon USA	– 5,0
davon Brasilien	+ 7,6
Asien	– 6,7
davon China	– 17,1
Gesamt	– 7,2

* Der Gesamtmarkt umfasst länderspezifisch alle Fahrzeuggruppen, für die im BMW Group Portfolio ein Angebot existiert.

VERGLEICH PROGNOSE MIT TATSÄCHLICHER GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Nachdem sich das Geschäft im ersten Halbjahr 2025 im Rahmen der Erwartungen entwickelt hatte, wurde die Jahresprognose Anfang Oktober angepasst. Hintergrund war zum einen, dass die angestrebte Absatzsteigerung im Markt China im zweiten Halbjahr unter den Erwartungen blieb. Zudem erforderten die Auswirkungen der signifikanten Reduzierung von Provisionen durch lokale chinesische Banken im Zusammenhang mit der Vermittlung von Finanzierungs- und Versicherungsprodukten an Endkunden eine finanzielle Unterstützung zur Stärkung der Händlerprofitabilität. Darüber hinaus sind die getroffenen Annahmen für erwartete Zollreduzierungen nicht vollumfänglich eingetreten.

Die nachstehende Tabelle fasst die Entwicklung der bedeutendsten Leistungsindikatoren im Geschäftsjahr 2025 im Vergleich zu den Prognoseaussagen im BMW Group Bericht 2024 und die innerjährigen Anpassungen zusammen.

Detaillierte Angaben zu den wichtigsten Leistungsindikatoren des Konzerns finden sich im Rahmen der nachfolgenden Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns. In den jeweiligen Kapiteln zu den Segmenten Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen wird die Entwicklung der jeweils bedeutsamsten Leistungsindikatoren beschrieben. Eine Erläuterung der Entwicklung der weiteren nichtfinanziellen Leistungsindikatoren ist im [Nachhaltigkeitsbericht](#) enthalten.

BMW Group Vergleich Prognoseaussagen für 2025 mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung 2025

	Prognose für 2025 im Geschäftsbericht 2024	Innerjährige Anpassungen		Tatsächliche Geschäftsentwicklung 2025
KONZERN				
Ergebnis vor Steuern	Auf Vorjahresniveau	Q3: Leichter Rückgang	Mio. €	10.236 (-6,7%) Leichter Rückgang
Mitarbeitende am Jahresende ¹	Auf Vorjahresniveau	Q3: Leichter Rückgang		154.540 (-1,9%) Leichter Rückgang
Frauenanteil in Führungsfunktionen ¹	Leichter Anstieg		%	22,0 (+1,9%) Leichter Anstieg
CO ₂ e-Emissionen Scope 1 und 2 ²	Leichter Anstieg	Q3: Leichte Reduzierung	Mio. t	0,792 (-2,2%) Leichte Reduzierung
SEGMENT AUTOMOBILE				
EBIT-Marge	5 bis 7		%	5,3
Return on Capital Employed (RoCE)	9 bis 13	Q3: 8 bis 10	%	9,0
Auslieferungen	Leichter Anstieg		Einheiten	2.463.681 (+0,5%) Auf Vorjahresniveau
Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen	Leichter Anstieg	Q3: Auf Vorjahresniveau	%	17,9% (+2,9%) Leichter Anstieg
CO ₂ e-Emissionen Scope 3 Lieferkette und Nutzungsphase ³	Leichter Anstieg	Q3: Leichte Reduzierung	Mio. t	118,7 (-5,1%) Moderate Reduzierung
SEGMENT MOTORRÄDER				
EBIT-Marge	5,5 bis 7,5		%	5,7
Return on Capital Employed (RoCE)	13 bis 17		%	12,8
Auslieferungen	Leichter Anstieg	Q3: Leichter Rückgang	Einheiten	202.563 (-3,7%) Leichter Rückgang
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN				
Return on Equity (RoE)	13 bis 16		%	14,3

¹ Ohne die Joint Operation Spotlight.

² Exkl. Standorte ohne operative Kontrolle, inklusive biogener Emissionsanteile. Ab dem Geschäftsjahr 2026 umfasst der Leistungsindikator auch Standorte ohne operative Kontrolle, aber keine biogenen Emissionsanteile mehr. Daher weicht dieser Wert von der CO₂e-Bilanz ab. Zur Definition siehe [ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#).

³ CO₂e-Emissionen der Kategorien Erworbene Waren und Dienstleistungen (exkl. Customer-Support-Umfänge), Transportlogistik, Nutzungsphase für das Segment Automobile.

FINANZIELLE LAGE

ERTRAGSLAGE KONZERN

BMW Group verkürzte Gewinn-und-Verlust-Rechnung

in Mio. €	2025	2024	Veränderung in %
Umsatzerlöse	133.453	142.380	- 6,3
Umsatzkosten	- 112.858	- 119.485	5,5
Bruttoergebnis vom Umsatz	20.595	22.895	- 10,0
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	- 10.606	- 11.296	6,1
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	197	- 90	-
Ergebnis vor Finanzergebnis	10.186	11.509	- 11,5
Finanzergebnis	50	- 538	-
Ergebnis vor Steuern	10.236	10.971	- 6,7
Ertragsteuern	- 2.785	- 3.293	- 15,4
Jahresüberschuss	7.451	7.678	- 3,0
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter	157	388	- 59,5
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG	7.294	7.290	0,1
Ergebnis je Stammaktie in €	11,89	11,62	2,3
Ergebnis je Vorzugsaktie in €	11,91	11,64	2,3

in %	2025	2024	Veränderung in %-Punkten
Bruttomarge ¹	15,4	16,1	- 0,7
Umsatzrendite vor Steuern ²	7,7	7,7	-
Umsatzrendite nach Steuern ³	5,6	5,4	0,2
Steuerquote ⁴	27,2	30,0	- 2,8

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 %	2025	2024
Europa	44,7	42,7
Asien	28,9	32,7
Amerika	24,0	22,4
Sonstige Regionen	2,4	2,2
Konzern	100,0	100,0

EBT-Marge mit 7,7% stabil auf Vorjahr

Enthält Angaben nach ESRS 2 SBM-1, SBM-3

Die Konzernumsatzerlöse im Geschäftsjahr 2025 lagen moderat unter dem Vorjahr (2025: 133.453 Mio. €; 2024: 142.380 Mio. €/-6,3%, währungsbereinigt -3,9%). Hauptgründe für die Umsatzentwicklung waren ein geringeres Absatzvolumen an die Händlerorganisation, eine hohe Wettbewerbsintensität im Automobilgeschäft sowie die Unterstützung der lokalen Handelsorganisation in China. Im Finanzdienstleistungsgeschäft führten das gewachsene Leasingportfolio sowie das gestiegene Leasingneugeschäft zu einer Umsatzsteigerung. In den Konsolidierungen lagen die Eliminierungen in den Umsatzerlösen aufgrund des gewachsenen Leasingneugeschäfts über dem Vorjahr. Des Weiteren wirkten negative Währungseffekte, im Wesentlichen aus dem US-Dollar, dem koreanischen Won und dem chinesischen Renminbi.

Die Umsatzkosten im Konzern verringerten sich im Berichtsjahr moderat um 5,5% auf 112.858 Mio. € (2024: 119.485 Mio. €). Zum Rückgang trugen niedrigere Herstellungskosten im

Segment Automobile bei. Belastend wirkten höhere Zollaufwendungen, vor allem aus Zollerhöhungen in den USA sowie Anti-Subventionszölle der EU-Kommission. Die Zollaufwendungen reduzierten die EBIT-Marge im Segment Automobile um rund 1,5 Prozentpunkte. Entgegen der bisherigen Prognose wurde die vereinbarte Zollreduzierung für die Einfuhr von Automobilen und Teilen in die EU von 10% auf 0% (rückwirkend zum 1. August 2025) durch die EU nicht umgesetzt. Im Berichtsjahr waren die Gewährleistungsaufwendungen rückläufig. Im Vorjahr wirkten Zuführungen zu den Gewährleistungsrückstellungen im Zusammenhang mit dem zugelieferten Integrierten Bremssystem (IBS). Im Finanzdienstleistungsgeschäft erhöhten sich die Umsatzkosten volumenbedingt sowie aufgrund höherer Aufwendungen für die Risikoversorge.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten im Konzern sanken im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 10,4%. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen lagen trotz der Produktoffensive und der intensiven Vorbereitungen auf die ersten Modelle der NEUEN KLASSE mit 8.319 Mio. € wie geplant moderat unter dem Vorjahresniveau (2024: 9.078 Mio. €/-8,4%). Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen stehen im Wesentlichen

im Zusammenhang mit der baureihenübergreifenden Digitalisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Des Weiteren enthalten sie die Leistungen für die Entwicklung von Modellen der NEUEN KLASSE wie dem BMW iX3* und den Nachfolgemodellen des BMW X5 sowie des BMW 7er. Die Aktivierungsquote stieg projektphasenbedingt auf 41,2 % (2024: 38,8 %).

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten sanken wie erwartet im Vorjahresvergleich moderat um 6,1% auf 10.606 Mio. € (2024: 11.296 Mio. €). Grund dafür waren niedrigere Kosten für IT sowie Kommunikation und Marketing. Das Verhältnis der Vertriebs- und Verwaltungskosten zu den Umsatzerlösen von 7,9% liegt auf Vorjahresniveau (2024: 7,9%).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen betrugen im Berichtsjahr insgesamt 8.692 Mio. € (2024: 8.650 Mio. €). Sie sind in den Umsatzkosten sowie den Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten enthalten.

Der Saldo der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen verbesserte sich im Vorjahresvergleich.

Das Ergebnis vor Finanzergebnis sank vor allem bedingt durch die beschriebenen Effekte in den Umsatzerlösen auf 10.186 Mio. € (2024: 11.509 Mio. €/-11,5%).

Das Finanzergebnis verbesserte sich deutlich auf 50 Mio. € (2024: -538 Mio. €). Grund dafür sind positive Bewertungseffekte bei Zinssicherungs- und Währungsgeschäften im aktuellen Geschäftsjahr, die im Vorjahr belastend wirkten.

Entsprechend lag das Konzernergebnis vor Steuern mit 10.236 Mio. € – wie zuletzt prognostiziert – leicht unter dem Vorjahr (2024: 10.971 Mio. €). Die EBT-Marge betrug 7,7 % und liegt damit auf Vorjahresniveau (2024: 7,7 %).

BMW Group Umsatzkosten

in Mio. €	2025	2024	Veränderung in %
Herstellungskosten	68.571	75.680	- 9,4
Finanzdienstleistungen betreffende Umsatzkosten	32.414	30.277	7,1
davon Zinsaufwendungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	5.196	4.902	6,0
Forschungs- und Entwicklungskosten	6.848	7.642	- 10,4
davon Abschreibungen aktivierter Entwicklungskosten	1.956	2.089	- 6,4
Serviceverträge, Telematik und Pannenhilfe	2.933	2.885	1,7
Gewährleistungsaufwendungen	972	1.964	- 50,5
Sonstige Umsatzkosten	1.120	1.037	8,0
Umsatzkosten	112.858	119.485	- 5,5

* ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

BMW Group Forschungs- und Entwicklungskosten

in Mio. €	2025	2024
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	8.319	9.078
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	- 3.427	- 3.525
Abschreibungen	1.956	2.089
Forschungs- und Entwicklungskosten	6.848	7.642

BMW Group Kennzahlen Forschungs- und Entwicklungskosten

in %	2025	2024	Veränderung in %-Punkten
Forschungs- und Entwicklungsquote ¹	6,2	6,4	- 0,2
Aktivierungsquote ²	41,2	38,8	2,4

Die Ertragsteuern lagen im Berichtsjahr mit 2.785 Mio. € aufgrund des Steuerertrags aus der Neubewertung der latenten Steuern in Deutschland infolge des Gesetzes für ein steuerliches Investitionssofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland sowie des gesunkenen Vorsteuerergebnisses deutlich unter dem Vorjahr (2024: 3.293 Mio. € / -15,4%). Die Steuerquote belief sich aufgrund der Neubewertung der latenten Steuern auf 27,2% (2024: 30,0%).

Die Zahl der Mitarbeitenden lag zum Stichtag mit 154.540³ leicht unter dem Vorjahr, da in China aufgrund eines geringeren Produktionsvolumens befristete Verträge zum Teil nicht verlängert wurden (2024: 157.457 Mitarbeitende/-1,9%).

Aktienrückkaufprogramm wie geplant fortgesetzt

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 oder – falls dieser Wert niedriger ist – des zum Zeitpunkt der jeweiligen Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und ohne weiteren Beschluss der Hauptversammlung einzuziehen.

Das auf Basis der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 11. Mai 2022 durchgeführte zweite Aktienrückkaufprogramm wurde Anfang April 2025 abgeschlossen. Am 24. Juni 2025 hat der Vorstand beschlossen, 18.660.741 Stammaktien und 4.244.903 Vorzugsaktien aus diesem zweiten Rückkaufprogramm einzuziehen und das Grundkapital entsprechend um 22.905.644 € herabzusetzen. Dies entspricht 3,59% des Grundkapitals vor Einziehung und Herabsetzung des Grundkapitals.

Durch Beschluss der Hauptversammlung der BMW AG vom 14. Mai 2025 ist der Vorstand bis zum 13. Mai 2030 ermächtigt worden, eigene Aktien mit einem Anteil von insgesamt bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals oder – falls dieser Wert niedriger ist – des zum Zeitpunkt der jeweiligen Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals über die Börse zu erwerben. Die bisher bestehende, durch die Hauptversammlung vom 11. Mai 2022 erteilte Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde aufgehoben.

Am 20. Mai 2025 hat der Vorstand auf Basis der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 14. Mai 2025 ein drittes Aktienrückkaufprogramm beschlossen. 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. Das Programm wird spätestens bis zum 30. April 2027 abgeschlossen sein.

Die erste Tranche des dritten Aktienrückkaufprogramms wurde am 8. Dezember 2025 erfolgreich abgeschlossen. Im Rahmen dieser ersten Tranche wurden im Zeitraum vom 21. Mai 2025 bis zum 8. Dezember 2025 7.498.153 Stamm- und 1.773.313 Vorzugsaktien zurückgekauft. Für die im Rahmen dieser Tranche zurückgekauften Aktien wurde ein Gesamtkaufpreis (ohne Erwerbsnebenkosten) von rund 750 Mio. € gezahlt.

Zum 31. Dezember 2025 hält die BMW AG 8.682.146 eigene Aktien, die einem Betrag von nominal 8.682.146 € entsprechen. Dies entspricht einem Anteil von 1,41% des zum 31. Dezember 2025 bestehenden Grundkapitals.

Die zweite Tranche des dritten Aktienrückkaufprogramms wird im Volumen von bis zu 625 Mio. € für Stammaktien im Zeitraum vom 2. Januar 2026 bis spätestens 31. August 2026 durchgeführt.

Am 16. Dezember 2025 hat der Vorstand beschlossen, der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft am 13. Mai 2026 und einer am selben Tag stattfindenden gesonderten Versammlung der Vorzugsaktionäre die 1:1-Umwandlung sämtlicher Vorzugsaktien in Stammaktien vorzuschlagen. Es ist geplant, diese Umwandlung im Wege einer Satzungsänderung ohne Zuzahlungsverpflichtung der Vorzugsaktionäre durchzuführen.

¹ Verhältnis der Forschungs- und Entwicklungsleistungen zu den Konzernumsatzerlösen.

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

³ Ohne die Joint Operation Spotlight.

FINANZLAGE KONZERN

Die Kapitalflussrechnungen des Konzerns und der Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen zeigen die Herkunft und Verwendung der Zahlungsströme der Geschäftsjahre 2025 beziehungsweise 2024. 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 Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit der BMW Group lag bei 8.228 Mio. € und ergibt sich insbesondere aus dem Ergebnis vor Steuern zuzüglich der Abschreibungen auf das Anlagevermögen. Auch das Working Capital wirkt aufgrund des Vorratsbestandsabbaus positiv auf den Mittelzufluss. Der Aufbau der vermieteten Erzeugnisse aufgrund von gestiegenem Neugeschäft und der Forderungen aus Finanzdienstleistungen bedingt durch gestiegene Kundenfinanzierungen sowie die gezahlten Ertragsteuern und der erwartete hohe Verbrauch der Gewährleistungsrückstellungen reduzieren den Mittelzufluss.

Der im Vorjahresvergleich höhere Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit war im Wesentlichen auf einen geringeren Anstieg der Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Segment Finanzdienstleistungen, geringeren Ertragsteuerzahlungen im Konzern sowie der Veränderung des Working Capitals im Segment Automobile zurückzuführen. Gegenläufig wirkten insbesondere der stärkere volumenbedingte Aufbau der vermieteten Erzeugnisse im Segment Finanzdienstleistungen, die Veränderungen der Rückstellungen insbesondere im Segment Automobile sowie das geringere Ergebnis vor Steuern.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit der BMW Group lag bei 9.952 Mio. € und resultiert im Wesentlichen aus den

Investitionen im Segment Automobile. Dieser lag wie erwartet deutlich unter dem Vorjahr.

Der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von 1.373 Mio. € ergibt sich aus der Veränderung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten insbesondere zur Finanzierung des gestiegenen Portfolios im Finanzdienstleistungsgeschäfts.

Der im Vorjahresvergleich geringere Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit resultierte im Wesentlichen aus der Veränderung der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten insbesondere aufgrund der Rückzahlung von im Vorjahr aufgenommen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

Dividendenzahlungen an die Aktionäre der BMW AG (2025: 2.649 Mio. €, 2024: 3.781 Mio. €) und an andere Gesellschafter sowie der Erwerb von eigenen Anteilen reduzierten den Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit.

BMW Group Überblick Zahlungsströme

in Mio. €	2025	2024	Veränderung
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	8.228	7.566	662
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	- 9.952	- 11.369	1.417
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	1.373	5.766	- 4.393
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte	- 82	- 3	- 79
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	- 433	1.960	- 2.393

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

Free Cashflow für das Segment Automobile

in Mio. €	2025	2024	Veränderung
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	13.794	16.791	- 2.997
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	- 9.781	- 11.100	1.319
Bereinigung um Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	- 773	- 839	66
Free Cashflow Segment Automobile	3.240	4.852	- 1.612

Im Segment Automobile betrug der Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit 13.794 Mio. € und resultiert im Wesentlichen aus dem Ergebnis vor Steuern zuzüglich der Abschreibungen auf das Anlagevermögen und der erhaltenen Zinsen. Die Veränderung vom Working Capital betrug 941 Mio. € (2024: 173 Mio. €). Der Vorratsbestandsabbau wird teilweise durch den Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen kompensiert. Die gezahlten Ertragsteuern sowie der erwartete hohe Verbrauch der Gewährleistungsrückstellungen reduzieren dagegen den Mittelzufluss. Zum 31. Dezember 2025 beliefen sich die Zollrückerstattungsansprüche in den USA in der Größenordnung eines mittleren dreistelligen Millionenbetrags. Dem gegenüber stehen Verbindlichkeiten aus Zöllen in einer vergleichbaren Größenordnung.

Der gegenüber dem Vorjahr geringere Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit resultierte im Wesentlichen aus dem geringeren Vorsteuerergebnis und einem stärkeren Rückgang der Gewährleistungsrückstellungen. Gegenläufig wirkte im Working Capital insbesondere der im Vorjahresvergleich höhere Vorratsbestandsabbau positiv auf den Mittelzufluss.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit lag bei 9.781 Mio. € und resultiert im Wesentlichen aus Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 10.813 Mio. € (2024: 12.006 Mio. €), insbesondere für den weiteren Ausbau der Elektromobilität und der Digitalisierung des Produktportfolios. Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit war wie geplant deutlich rückläufig im Vergleich zum Vorjahr.

Der Free Cashflow des Segments Automobile lag zum 31. Dezember 2025 bei 3.240 Mio. € (2024: 4.852 Mio. €).

Das Nettofinanzvermögen Automobile stellt sich wie folgt dar:

Nettofinanzvermögen – Automobile

in Mio. €	2025	2024	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.425	14.882	543
Wertpapiere und Investmentanteile	214	1.001	- 787
Konzerninterne Nettofinanzforderungen	31.362	33.844	- 2.482
Finanzvermögen	47.001	49.727	- 2.726
Abzüglich externer Finanzverbindlichkeiten*	- 2.613	- 3.948	1.335
Nettofinanzvermögen – Automobile	44.388	45.779	- 1.391

* 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. €	2025	2024	Veränderung
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	- 5.701	- 8.387	2.686
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	- 42	- 81	39
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	5.794	8.538	- 2.744
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte	76	- 57	133
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	127	13	114

Im Segment Finanzdienstleistungen betrug der Mittelabfluss aus der betrieblichen Tätigkeit 5.701 Mio. € und ergibt sich im Wesentlichen aus dem Anstieg der vermieteten Erzeugnisse und der Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Das Ergebnis vor Steuern reduziert den Mittelabfluss.

Der im Vorjahresvergleich geringere Mittelabfluss aus betrieblicher Tätigkeit resultierte insbesondere aus einem im Vorjahr stärkeren Aufbau der Forderungen aus Finanzdienstleistungen sowie höheren Steuerzahlungen.

Gegenläufig wirkte der im laufenden Geschäftsjahr stärkere volumenbedingte Anstieg der vermieteten Erzeugnisse.

Der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit betrug 5.794 Mio. €. Im Vorjahresvergleich wirkten sich insbesondere die geringeren konzerninternen Refinanzierungen zur Finanzierung des Anstiegs der vermieteten Erzeugnisse und der Forderungen aus Finanzdienstleistungen sowie die geringeren Zuflüsse aus kurzfristigen externen Finanzverbindlichkeiten aus.

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 unter [↗ Risiken und Chancen](#) verwiesen.

Die gezielte Kapitalmarktbearbeitung und das sehr 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 14,6 Mrd. €. Hierbei refinanzierte sich die BMW Group mittels 144A-Transaktionen im Gesamtvolumen von 6,8 Mrd. US-Dollar am amerikanischen Kapitalmarkt und mittels sogenannter Panda-Anleihen in Höhe von 6,5 Mrd. chinesischen Renminbi am chinesischen Kapitalmarkt. Des Weiteren begab die BMW Group unter anderem zwei Euro-Benchmarkanleihen in Gesamthöhe von 4,3 Mrd. € sowie zwei Pfund-Sterling-Benchmarkanleihen in Höhe von 0,7 Mrd. britischen Pfund und zwei Kanada-Anleihen in Höhe von 0,9 Mrd. kanadischen Dollar an den internationalen Kapitalmärkten. Im Jahr 2025 wurden ABS-Transaktionen mit einem Gesamtfinanzierungsvolumen von umgerechnet 16,2 Mrd. € vorgenommen. Diese Finanzierungsgeschäfte umfassen sowohl neue als auch prolongierte ABS-Transaktionen. Im Berichtszeitraum sind in folgenden Märkten ABS-Transaktionen vorhanden: Australien, China, Deutschland, Frankreich, Japan, Kanada, Schweiz, Südafrika, Südkorea, USA und UK.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Ausnutzung von bestehenden Geld- und Kapitalmarktprogrammen der BMW Group zum 31. Dezember 2025:

Programme	Programmrahmen	Ausnutzung
in Mrd. €		
Euro Medium Term Notes	50,0	29,8
Commercial Paper*	13,0	3,5

* Bewertet zum Wechselkurs vom 31. Dezember 2025.

Die BMW Group hat im Jahr 2025 durchgängig solide Liquiditätsvorsorgen getroffen, um jederzeit flexibel und unabhängig handeln zu können.

Zum 31. Dezember 2025 betrug die Liquiditätsvorsorge 19,5 Mrd. € und lag damit leicht unter dem Niveau des Vorjahres (2024: 20,8 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. €	2025	in %	2024	in %	Veränderung in %	Währungsbereinigte Veränderung* in %
AKTIVA						
Immaterielle Vermögenswerte	19.915	7,5	20.220	7,6	- 1,5	0,7
Sachanlagen	39.903	15,0	39.581	14,8	0,8	4,4
Vermietete Erzeugnisse	53.024	19,9	48.838	18,2	8,6	13,9
At Equity bewertete Beteiligungen	526	0,2	553	0,2	- 4,9	- 3,9
Sonstige Finanzanlagen	891	0,3	1.099	0,4	- 18,9	- 11,7
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	90.039	33,9	93.718	35,0	- 3,9	1,9
Finanzforderungen	5.028	1,9	3.399	1,3	47,9	51,7
Latente und laufende Ertragsteuern	4.054	1,5	4.560	1,7	- 11,1	- 4,3
Sonstige Vermögenswerte	9.506	3,6	9.256	3,5	2,7	6,0
Vorräte	21.281	8,0	24.387	9,1	- 12,7	- 8,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.946	1,1	2.834	1,1	4,0	8,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	18.854	7,1	19.287	7,2	- 2,2	- 0,7
Bilanzsumme	265.967	100,0	267.732	100,0	- 0,7	3,9
PASSIVA						
Eigenkapital	97.906	36,8	95.003	35,5	3,1	6,5
Rückstellungen für Pensionen	203	0,1	222	0,1	- 8,6	- 4,0
Sonstige Rückstellungen	14.194	5,3	16.373	6,1	- 13,3	- 9,9
Latente und laufende Ertragsteuern	4.974	1,9	3.752	1,4	32,6	33,9
Finanzverbindlichkeiten	110.469	41,5	111.261	41,6	- 0,7	5,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.488	4,7	14.126	5,3	- 11,6	- 8,7
Sonstige Verbindlichkeiten	25.733	9,7	26.995	10,1	- 4,7	- 0,1
Bilanzsumme	265.967	100,0	267.732	100,0	- 0,7	3,9

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

Zum Ende des Berichtsjahres 2025 lag die Konzernbilanzsumme währungsbereinigt leicht über dem Vorjahr. Negative Währungseffekte vor allem aus dem US-Dollar und dem chinesischen Renminbi führten hingegen dazu, dass die Bilanzsumme um insgesamt 0,7% gesunken ist.*

Zum Stichtag lagen die immateriellen Vermögenswerte währungsbereinigt auf dem Niveau des Vorjahres. Gegenläufig zu den Zugängen bei den aktivierten Entwicklungskosten wirkten im Wesentlichen die Abschreibungen der rückerworbenen Rechte und Händlerbeziehungen aus dem Erwerb von BMW Brilliance aus.

Das Sachanlagevermögen lag währungsbereinigt um 4,4% über dem Vorjahr. Wesentlicher Treiber sind Investitionen im Zusammenhang mit der NEUEN KLASSE. Die Investitionsquote erreichte 5,4% (2024: 6,4%), ohne Berücksichtigung der Nutzungsrechte betrug sie 4,9% (2024: 5,7%).

Die vermieteten Erzeugnisse lagen aufgrund des gestiegenen Leasingneugeschäfts währungsbereinigt deutlich über dem Vorjahr. Der betreute Fahrzeugbestand hat sich mit 1.891.731 Fahrzeugen solide erhöht (2024: 1.740.720 Fahrzeuge/ +8,7%).

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind zum Ende des Berichtszeitraums währungsbereinigt leicht gestiegen. Hauptgrund war das Wachstum in der Kundenfinanzierung, dem ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen zugrunde lag. Gegenläufig wirkte der Rückgang in der Händlerfinanzierung, insbesondere in China.

Der betreute Bestand finanzierter Fahrzeuge ist gegenüber dem Konzernabschluss 2024 um 2,6% auf 3.394.476 Fahrzeuge gesunken (2024: 3.485.273 Fahrzeuge).

Das Konzerneigenkapital stieg auf 97.906 Mio. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem Konzernjahresüberschuss in Höhe von 7.451 Mio. € (2024: 7.678 Mio. €).

Das Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG stieg um 3.382 Mio. € auf 95.697 Mio. € (2024: 92.315 Mio. €). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG in Höhe von 7.294 Mio. € zurückzuführen. Die Dividendenausschüttung in Höhe von 2.649 Mio. € reduzierte das Konzerneigenkapital und gleichermaßen den Eigenkapitalanteil der Aktionäre der BMW AG. Des Weiteren wirkten sich die fortgeführten Aktienrückkaufprogramme mit 1.250 Mio. € mindernd auf das Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG aus.

Die sonstigen Rückstellungen sind im Vergleich zum Vorjahr währungsbereinigt moderat gesunken. Hintergrund sind geringere Gewährleistungsverpflichtungen, insbesondere aufgrund von planmäßig hohen Verbräuchen von Gewährleistungsrückstellungen.

Die Finanzverbindlichkeiten nahmen währungsbereinigt aufgrund eines gestiegenen Anleihevolumens im Vergleich zum Vorjahr zu. Hintergrund war der erhöhte Finanzierungsbedarf durch das gestiegene Finanzdienstleistungsgeschäft.

BMW Group Eigenkapitalquote*

in %	31.12.2025	31.12.2024	Veränderung in %-Punkten
Konzern	36,8	35,5	1,3
Segment Automobile	41,5	40,5	1,0
Segment Finanzdienstleistungen	10,0	10,3	- 0,3

* Verhältnis des jeweiligen Eigenkapitals zur entsprechenden Bilanzsumme.

GESCHÄFTSVERLAUF UND SEGMENTE

Enthält Angaben nach ESRS 2 SBM-1

SEGMENT AUTOMOBILE

BMW Group schließt Berichtsjahr mit Absatzplus ab

Die BMW Group bietet mit ihren Marken BMW, MINI und Rolls-Royce ein breites und passgenaues Angebot an Premiumautomobilen für unterschiedliche Kundenwünsche. Das Spektrum der verfügbaren Antriebsarten reicht von rein elektrischen Fahrzeugen (BEV) über moderne Plug-in-Hybride (PHEV) bis hin zu hocheffizienten Verbrennungsmotoren und unterstreicht damit den technologieoffenen Ansatz des Unternehmens.

Im Berichtsjahr 2025 bestätigte die BMW Group ihre starke Marktposition. Vor allem in Europa und in den USA baute die Marke BMW ihre Marktanteile weiter aus und behauptete damit die Führung im Premiumsegment. Fahrzeuge mit elektrifiziertem Antrieb (BEV und PHEV) verzeichneten erneut eine hohe Kundennachfrage und trugen maßgeblich zur positiven Absatzentwicklung bei.



Die weltweiten Auslieferungen¹ der BMW Group stiegen im Berichtsjahr auf 2.463.681 Automobile und lagen damit auf dem Niveau des Vorjahres (2024: 2.450.854 Automobile/+0,5%). Insbesondere in den Regionen Europa (+7,3%) und Amerika (+5,6%) verzeichnete der Absatz solide Wachstumsraten. In China blieb das Marktumfeld herausfordernd und führte zu einer rückläufigen Absatzentwicklung (–12,5%).

Die Marke BMW lieferte im Berichtsjahr 2.169.739 Automobile an Kundinnen und Kunden aus (2024: 2.200.217 Automobile/–1,4%). MINI erreichte mit 288.278 ausgelieferten Einheiten zweistellige Wachstumsraten, nachdem im Vorjahr das gesamte Produktportfolio erneuert worden war (2024: 244.925 Automobile/+17,7%). Rolls-Royce übergab insgesamt 5.664 Automobile der Luxusklasse in Kundenhand (2024: 5.712 Automobile/–0,8%).



Elektrifizierte Fahrzeuge stark nachgefragt

Kundinnen und Kunden der BMW Group steht in jeder Fahrzeugklasse und jeder Marke mindestens ein elektrifiziertes Fahrzeugangebot zur Auswahl. Auch im Berichtsjahr 2025 war die Nachfrage nach elektrifizierten Automobilen (BEV und PHEV) hoch. Entsprechend stiegen die Auslieferungen im Berichtszeitraum auf 642.071 elektrifizierte Fahrzeuge (2024: 593.150 Automobile/+8,2%). Bei den vollelektrischen Automobilen stieg der Absatz auf 442.059 Automobile (2024: 426.536 Automobile/+3,6%).

Der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen erhöhte sich im Jahr 2025 auf 26,1% (2024: 24,2%). Der Anteil vollelektrischer Automobile stieg auf 17,9% (2024: 17,4%). Die zunehmende Elektrifizierung des Produktportfolios wirkte sich zudem positiv auf die Entwicklung der CO₂-Flottenemissionen aus. [↗ Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#)

BMW Group – Auslieferungen elektrifizierter Modelle

in Einheiten	2025	2024	Veränderung in %
BEV	442.059	426.536	3,6
PHEV	200.012	166.614	20,0
Gesamt	642.071	593.150	8,2
in %			
BEV-Anteil	17,9	17,4	2,9
PHEV-Anteil	8,1	6,8	19,1
xEV-Anteil	26,1	24,2	7,9

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 [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#).

BMW Group – Auslieferungen Automobile nach Regionen und Märkten

in Tsd. Einheiten	2025	2024	2023	2022	2021
Europa	1.017,6	948,5	943,0	878,5	949,1
davon Deutschland	288,5	265,7	272,6	254,3	266,8
davon UK	171,4	168,8	159,2	157,3	164,3
Amerika	509,9	482,7	482,0	441,5	451,7
davon USA	419,2	399,3	397,3	363,5	368,0
Asien	874,1	963,6	1.073,1	1.031,0	1.067,9
davon China	626,0	715,2	826,3	793,5	847,9
Sonstige Märkte	62,1	56,1	56,1	48,6	52,8
Gesamt	2.463,7	2.450,9	2.554,2	2.399,6	2.521,5

BMW gewinnt weitere Marktanteile in Europa und den USA

Die Kernmarke BMW behauptete 2025 ihre starke Marktposition und gewann insbesondere in Europa und in den USA weitere Marktanteile hinzu. Damit bestätigte die Marke erneut ihre Führung im Premiumsegment. Insgesamt lieferte BMW im Berichtsjahr 2.169.739 Automobile an Kundinnen und Kunden aus (2024: 2.200.217 Automobile/–1,4%). Bleibt die rückläufige Entwicklung in China außer Betracht, betrug das Absatzwachstum der Marke 4,2%. In China lag das monatliche Absatzniveau der Marke BMW bei rund 50.000 Einheiten, entsprechend der im Oktober kommunizierten Entwicklung.

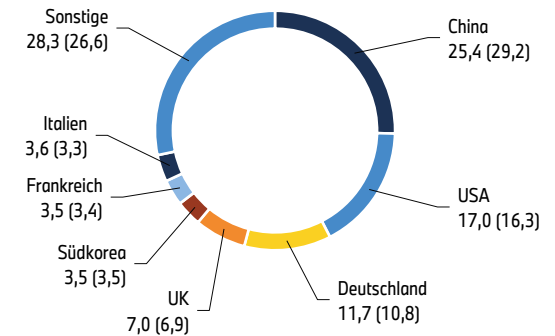
Daneben zog vor allem der Absatz der PHEV-Modelle weiter an. Mit einem Plus von 21,8% legten die BMW PHEVs deutlich zu und kamen auf 199.883 Fahrzeuge (2024: 164.172 Automobile). Zu den erfolgreichsten Modellen im Berichtsjahr zählten die Modelle der X-Familie, wie beispielsweise der BMW X1*. Starke Wachstumsraten erzielten die BMW 5er Reihe sowie der BMW X2*. Der BMW iX1* war das erfolgreichste BEV-Modell der Marke: Mehr als jeder vierte BMW X1* wurde 2025 als vollelektrisches Modell ausgeliefert. Auch bei der BMW 4er Reihe ist der rein elektrische Antrieb beliebt. Fast die Hälfte der Modelle gingen in der vollelektrischen Variante BMW i4* an Kundinnen und Kunden.

Produktneuheiten der Marke BMW

Im Geschäftsjahr 2025 setzte die Marke BMW ihren strategischen Kurs mit der Vorstellung zukunftsweisender Modelle konsequent fort. Den Auftakt bildete die Neuauflage des vollelektrischen BMW iX*, dessen weltweite Markteinführung im Frühjahr 2025 startete. Im Mai 2025 wurde der BMW Concept Speedtop auf dem Concorso d'Eleganza Villa d'Este als exklusives Highlight vorgestellt. Die auf 70 Exemplare limitierte, dreitürige Neuinterpretation des sportlichen Tourings knüpfte an die große Aufmerksamkeit an, die bereits im Vorjahr die Roadster-Studie BMW Skytop an gleicher Stelle erzielt hatte. Die zweite Jahreshälfte stand ganz im Zeichen der NEUEN KLASSE. Mit dem neuen BMW iX3* wurde im September auf der IAA Mobility in München das erste Modell der völlig neuen Fahrzeuggeneration vorgestellt. Bereits vor seiner Markteinführung im Frühjahr 2026 verzeichnet der BMW iX3* eine sehr hohe Nachfrage. Die Vorbestellungen reichen weit in das Jahr 2026. Ein besonderes Jubiläum feierte zudem die BMW 3er Reihe: Seit 50 Jahren steht sie für Fahrfreude in der beliebtesten Fahrzeugklasse der Marke. Bereits im Frühjahr 2026 folgt der nächste Meilenstein. Dann wird der neue BMW i3 als zweites Modell der NEUEN KLASSE der Öffentlichkeit vorgestellt.

BMW Group – Größte Automobilmärkte 2025 (2024)

in % vom Absatz



* ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

Auslieferungen BMW Automobile nach Modellreihen*

in Einheiten	2025	2024	Veränderung in %	Anteil an BMW Auslieferungen 2025 in %
BMW 1er/2er	214.175	198.226	8,0	9,9
BMW 3er/4er	477.180	519.228	- 8,1	22,0
BMW 5er/6er	299.582	250.674	19,5	13,8
BMW 7er/8er	53.399	56.542	- 5,6	2,5
BMW Z4	9.744	10.482	- 7,0	0,4
BMW X1/X2	436.769	413.386	5,7	20,1
BMW X3/X4	321.186	370.198	- 13,2	14,8
BMW X5/X6	256.941	275.318	- 6,7	11,8
BMW X7	58.089	59.949	- 3,1	2,7
BMW iX	35.055	38.365	- 8,6	1,6
BMW XM	7.608	7.813	- 2,6	0,4
BMW i3/i8	11	36	- 69,4	-
BMW gesamt	2.169.739	2.200.217	- 1,4	100,0
davon BEV	335.528	368.475	- 8,9	15,5
davon PHEV	199.883	164.172	21,8	9,2

BMW M weiterhin auf der Überholspur

Die BMW M GmbH setzte im Berichtsjahr ihren Erfolgskurs fort und erzielte erneut einen Bestwert. Mit 213.449 ausgelieferten Fahrzeugen der Performance- und High-Performance-Klasse übertraf BMW M den Rekordwert des Vorjahres (2024: 206.587 Automobile/+3,3%). Damit war nahezu jeder zehnte ausgelieferte BMW ein M Modell.

Erfolgreichstes Modell der BMW M GmbH im Jahr 2025 war der BMW X3 M50*. In der High-Performance-Klasse überzeugten vor allem das BMW M2 Coupé sowie die BMW M5* Modelle, die breite Anerkennung in der internationalen Fachpresse fanden.

Zudem präsentierte BMW M mit dem BMW M3 CS Touring und dem BMW M2 CS zwei limitierte Sondermodelle, die die Motorsport-DNA der Marke eindrucksvoll verkörpern. Der Produktionszeitraum beider High-Performance-Modelle ist auf zwölf Monate begrenzt.



* ⚡ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

Auslieferungen MINI Automobile nach Modellen*

in Einheiten	2025	2024	Veränderung in %	Anteil an MINI Auslieferungen 2025 in %
MINI Hatch (3- und 5-Türer)	140.301	128.635	9,1	48,7
MINI Cabrio	22.491	18.994	18,4	7,8
MINI Clubman	557	10.693	– 94,8	0,2
MINI Countryman	93.304	80.971	15,2	32,4
MINI Aceman	31.625	5.632	461,5	11,0
MINI gesamt	288.278	244.925	17,7	100,0

MINI Familie mit weltweitem Plus

MINI blickt auf ein äußerst erfolgreiches Jahr 2025 zurück. Nach der vollständigen Erneuerung des Produktportfolios im Vorjahr erzielte die Marke 2025 mit 288.278 ausgelieferten Automobilen weltweit ein deutliches Absatzwachstum (2024: 244.925 Automobile/+17,7%). Einen Meilenstein markierte der Absatz vollelektrischer Automobile der Marke: Zum ersten Mal lieferte MINI innerhalb eines Jahres mehr als 100.000 vollelektrische Fahrzeuge an Kundinnen und Kunden aus. Mit insgesamt 105.529 Einheiten (2024: 56.171 Automobile/+87,9%) stieg der BEV-Anteil 2025 auf 36,6% (2024: 22,9%). Damit fuhr mehr als jeder dritte MINI vollelektrisch.

Erfolgreichstes Modell im Berichtsjahr war der MINI Countryman*. Zweistellige Wachstumsraten erzielte auch das MINI Cabrio*, das seit Anfang 2025 wieder markentypisches Gokart-Feeling mit nach oben offenem Fahrspaß verbindet. Besonders erfolgreich waren zudem die leistungsgesteigerten John Cooper Works Modelle, die sowohl mit Verbrennungsmotor als auch mit vollelektrischem Antrieb angeboten werden. Anfang 2026 begrüßt die MINI Familie die MINI Paul Smith Edition. Die Kooperation mit dem britischen Designer wird erstmals für den MINI Cooper* und für das MINI Cabrio* in Serie angeboten.



Auslieferungen Rolls-Royce Automobile nach Modellen*

in Einheiten	2025	2024	Veränderung in %
Phantom	376	413	– 9,0
Ghost	993	808	22,9
Wraith/Dawn	2	11	– 81,8
Cullinan	3.291	2.590	27,1
Spectre	1.002	1.890	– 47,0
Rolls-Royce gesamt	5.664	5.712	– 0,8

Rolls-Royce: Auslieferungen im Rahmen der Erwartungen

Im Jahr 2025 übergab Rolls-Royce Motor Cars weltweit 5.664 in Goodwood handgefertigte Fahrzeuge in Kundenhand (2024: 5.712 Automobile/–0,8%). Die Auslieferungen der Luxusmarke liegen damit im Rahmen der Planung des Unternehmens.

Der Rolls-Royce Cullinan* war auch 2025 das begehrteste Modell, gefolgt von Spectre*, Ghost* und Phantom*. Der Black Badge Spectre* wurde im zweiten Quartal des Jahres eingeführt. Ein besonderes Highlight war das Jubiläum zum hundertsten Geburtstag des Rolls-Royce Phantom*. Zu diesem Anlass präsentierte die Marke die Phantom Centenary* Private Collection. Die auf lediglich 25 Stück limitierte Kollektion ist die technologisch komplexeste und kreativ ambitionierteste, die die Marke jemals hergestellt hat. Sie wurde bereits vollständig über das Netzwerk der Private Offices der Marke an Kunden vergeben, noch bevor sie der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

* ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

Ertragslage Segment Automobile entspricht Erwartungen

Im Segment Automobile lagen die Umsatzerlöse bei 117.557 Mio. € und damit moderat unter dem Vorjahr (2024: 124.917 Mio. €/-5,9%, währungsbereinigt: -3,4%). Hauptgründe für die Umsatzentwicklung waren ein geringeres Absatzvolumen an die Händlerorganisation, eine hohe Wettbewerbsintensität im Automobilgeschäft sowie die Unterstützung der lokalen Handelsorganisation in China. Des Weiteren wirkten negative Währungseffekte, im Wesentlichen aus dem chinesischen Renminbi, dem US-Dollar und dem koreanischen Won.

Die Umsatzkosten im Segment lagen bei 103.206 Mio. € und damit leicht unter dem Vorjahr (2024: 107.729 Mio. €/-4,2%). Reduzierend wirkten im Wesentlichen volumenbedingt niedrigere Herstellungskosten und gesunkene Materialkosten. Belastend wirkten höhere Zollaufwendungen aus Zollerhöhungen in den USA sowie aus Anti-Subventionszöllen der EU-Kommission. Diese reduzierten die EBIT-Marge im Automobilgeschäft um rund 1,5 Prozentpunkte. Im Berichtszeitraum waren planmäßige Abschreibungen aus der Kaufpreisallokation von BMW Brilliance in Höhe von rund 1,3 Mrd. € (2024: 1,3 Mrd. €) in den Umsatzkosten enthalten. Dies entspricht einer Belastung der EBIT-Marge von 1,1 Prozentpunkten. Die Gewährleistungsaufwendungen waren im Berichtsjahr rückläufig. Im Vorjahr wirkten vor allem erhöhte Zuführungen zu den Gewährleistungsrückstellungen im Zusammenhang mit dem zugelieferten Integrierten Bremssystem (IBS).

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen lagen trotz der Produktoffensive und der intensiven Vorbereitungen auf die ersten Modelle der NEUEN KLASSE mit 8.319 Mio. € wie geplant moderat unter dem Vorjahresniveau (2024: 9.078 Mio. €/-8,4%). Diese stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit der baureihenübergreifenden Digitalisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Des Weiteren enthalten sie die Leistungen für die Entwicklung von Modellen der NEUEN KLASSE wie dem BMW iX3* und den Nachfolgemodellen des BMW X5 sowie des BMW 7er.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten sanken wie erwartet im Berichtszeitraum moderat auf 8.431 Mio. € (2024: 9.357 Mio. €/-9,9%). Der Rückgang steht im Zusammenhang mit geringeren Kosten für IT sowie Kommunikation und Marketing.

Der Saldo der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen verbesserte sich im Vorjahresvergleich.

Die oben beschriebenen Effekte wirkten sich entsprechend auf die Ergebnissituation aus. So lag das Ergebnis vor Finanzergebnis im Segment Automobile mit 6.259 Mio. € deutlich unter dem Vorjahr (2024: 7.893 Mio. €/-20,7%).

Die EBIT-Marge im Segment lag im Berichtsjahr mit 5,3% im Zielkorridor von 5 bis 7% (2024: 6,3%/-1,0 Prozentpunkte).

Das Finanzergebnis im Segment Automobile lag mit -314 Mio. € deutlich über dem Vorjahr (2024: -349 Mio. €). Maßgeblich dafür war das Ergebnis aus Equity-Bewertung, das durch den Verkauf von FREE NOW Europa positiv beeinflusst wurde.

Das Ergebnis vor Steuern belief sich 2025 auf 5.945 Mio. € und blieb damit deutlich unter dem Vorjahr (2024: 7.544 Mio. €).

Der Return on Capital Employed im Automobilgeschäft lag 2025 mit 9,0% im angepassten prognostizierten Korridor von 8 bis 10% (2024: 11,4%/-2,4 Prozentpunkte). Der Rückgang lag im Wesentlichen am niedrigeren Ergebnis vor Finanzergebnis im Vorjahresvergleich.

SEGMENT MOTORRÄDER

BMW Motorrad bleibt Segmentführer

Auch im Berichtsjahr 2025 lagen die Auslieferungen* im Segment Motorräder über der 200.000er-Marke. Mit insgesamt 202.563 ausgelieferten Einheiten behauptete BMW Motorrad in einem geopolitisch herausfordernden Umfeld weltweit seine starke Marktposition im Premiumsegment über 500 ccm und bestätigte damit erneut die Segmentführung (2024: 210.385 Motorräder/–3,7%).

Europa stabil, US-Markt und China rückläufig

In Europa lagen die Auslieferungen im Jahr 2025 mit 118.814 Motorrädern auf dem Niveau des Vorjahres (2024: 118.704 Motorräder/+0,1%). Spanien verzeichnete dabei ein solides Wachstum von 7,7% auf 14.005 Einheiten (2024: 13.009 Motorräder). Auch in Italien stieg der Absatz leicht auf 16.692 Einheiten (2024: 16.617 Motorräder/+0,5%).



In Deutschland (2025: 25.516 Motorräder; 2024: 26.177 Motorräder/–2,5%) und Frankreich (2025: 19.019 Motorräder; 2024: 20.693 Motorräder/–8,1%) entwickelten sich die Auslieferungen im Berichtszeitraum rückläufig.

In Amerika lag der Absatz nach einem starken Vorjahr bei insgesamt 45.287 Einheiten (2024: 47.692 Motorräder/–5,0%). Hauptgrund war die Marktentwicklung im US-Markt. Dort gingen die Auslieferungen 2025 auf 14.869 Motorräder zurück (2024: 17.017 Motorräder/–13,9%).

Auch in Asien blieb der Absatz unter dem Vorjahr. In einem herausfordernden Wettbewerbsumfeld lagen die Auslieferungen in China zum Ende des Berichtsjahres bei 10.555 Einheiten (2024: 13.872 Motorräder/–23,9%).

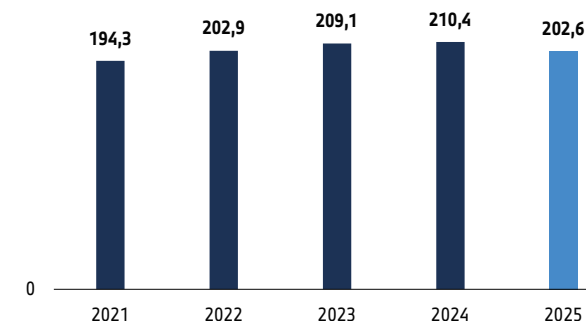
Markteinführungen im Berichtsjahr

Im Jahr 2025 erneuerte BMW Motorrad das Produktportfolio um weitere neue Modelle. Zu den wichtigsten Neuheiten zählte im Adventure-Bereich die neue BMW R 12 G/S, die seit Juni 2025 erhältlich ist. Im Tourer-, Sport- und Roadster-Segment komplettierten die neuen Modelle R 1300 RT, R 1300 RS und R 1300 R das Angebot.

In der ersten Jahreshälfte kamen mit der S 1000 RR, S 1000 R, F 900 XR, F 900 R sowie den M Modellen M 1000 RR und M 1000 R sechs Modellüberarbeitungen in den Segmenten Sport und Roadster auf den Markt. Im Segment Heritage wurde die R 18 überarbeitet. Im Bereich Urban Mobility wurden die Scooter C 400 X und C 400 GT erneuert und in den Markt eingeführt.

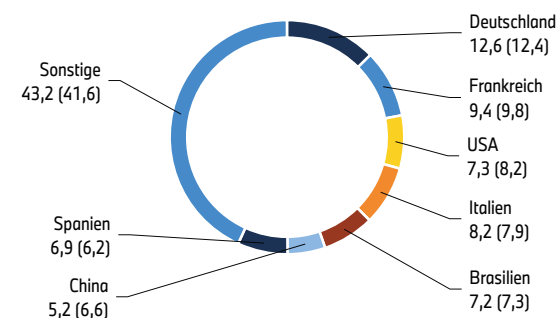
Auslieferungen von BMW Motorrädern

in Tsd. Einheiten



BMW Group – Größte Motorradmärkte 2025 (2024)

in % vom Absatz



* 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.

Neuvorstellungen bei BMW Motorrad

Auf der internationalen Motorradmesse EICMA stellte BMW Motorrad im November 2025 außerdem die Serienversion der F 450 GS vor. Das sportliche Adventure Einsteiger-Bike wird ab April 2026 erhältlich sein.

Im Rahmen des international viel beachteten Concorso d'Eleganza Villa d'Este am Comer See enthüllte BMW Motorrad im Mai 2025 sein neuestes Konzeptmodell für das Segment der Superbikes. Die Concept RR steht wie keine andere Motorradstudie für Performance, Technologie und Design und gibt zugleich einen Ausblick auf die nächste Generation der RR Hochleistungsmodelle.

Wie elektrische Mobilität auf zwei Rädern in urbanen Ballungsräumen zukünftig aussehen kann, zeigte BMW Motorrad auf der IAA Mobility 2025 mit dem hochinnovativen Vision CE. Das Fahrzeug ist so konzipiert, dass es ohne Helm und Schutzkleidung gefahren werden könnte. Zudem kann es ohne Ständer eigenständig auf zwei Rädern stehen. BMW Motorrad unterstreicht mit dieser Studie im Zweiradsegment seine Innovationsstärke bei intelligenter, vernetzter und elektrischer Mobilität.

Ertragslage Segment Motorräder

Die EBIT-Marge des Segments Motorräder lag im Berichtszeitraum bei 5,7% (2024: 6,1%) und damit innerhalb des prognostizierten Korridors von 5,5 bis 7,5%.

Das Ergebnis vor Steuern betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr 174 Mio. € (2024: 198 Mio. € / –12,1%) und lag somit deutlich unter dem Vorjahresniveau. Im Vorjahresvergleich wurde das Ergebnis insbesondere durch Währungseffekte und Aufwendungen aus zusätzlichen Zöllen belastet. Die Belastung aus Zollaufwendungen wirkte sich mit rund 0,25 Prozentpunkten auf die EBIT-Marge aus. Dagegen wirkte eine geringere Kostenbasis teilweise kompensierend.

Der Return on Capital Employed im Segment Motorräder erreichte im Berichtsjahr 12,8% und lag damit unterhalb des prognostizierten Korridors von 13 bis 17% (2024: 15,5% / –2,7 Prozentpunkte). Die Veränderung zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus dem gesunkenen Ergebnis sowie aus dem Anstieg des Net Working Capital, bedingt durch einen Anstieg des durchschnittlichen Sachanlagevermögens.

SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Mit BMW Financial Services unterstützt die BMW Group ihre Kundinnen und Kunden weltweit mit maßgeschneiderten Finanzierungs- und Leasinglösungen, die den Zugang zu individuellen Mobilitätsangeboten erleichtern. Kreditfinanzierung und Leasing für Privat- und Gewerbekunden bilden das größte Geschäftsfeld im Segment Finanzdienstleistungen. Unter der Markenbezeichnung Alphabet bietet das Segment Finanzdienstleistungen auch umfassende Lösungen im Flottenmanagement an. Dazu zählen Finanzierungs- und Leasingverträge sowie darauf abgestimmte Serviceleistungen. Darüber hinaus betreut das Segment einen Teil der konzerneigenen Fahrzeugflotte. Ergänzt wird das Portfolio im Finanzdienstleistungsgeschäft schließlich durch die Händlerfinanzierung.

Neugeschäft leicht über Vorjahr

Im Geschäftsjahr 2025 stieg die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge im Finanzierungs- und Leasinggeschäft leicht an und erreichte 1.726.267 Verträge (2024: 1.693.876 Verträge/+1,9%). Der Anstieg ist insbesondere auf die positive Geschäftsentwicklung in Europa, sowie die veränderten Wettbewerbsbedingungen in China in der zweiten Jahreshälfte zurückzuführen. Dort reduzierten lokale Banken ihre Provisionen für die Vermittlung von Finanzierungs- und Versicherungsprodukten an Endkunden signifikant. Der Anteil an Neufahrzeugen der BMW Group, die durch das Segment Finanzdienstleistungen verleast oder finanziert wurden, erhöhte sich durch die genannten Effekte um 4,0 Prozentpunkte auf 46,6%* (2024: 42,6%).

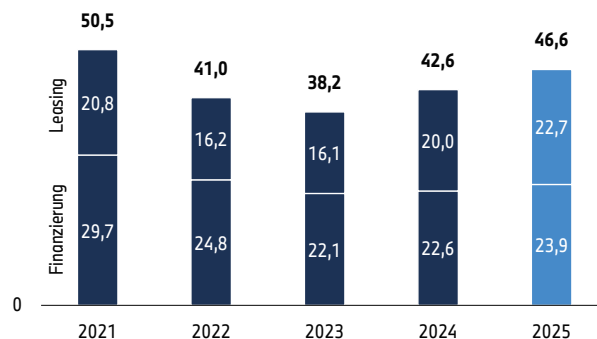
Das Leasingneugeschäft des Segments Finanzdienstleistungen profitierte vom höheren Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Gesamtauslieferungen des Unternehmens und verzeichnete mit 680.592 Abschlüssen einen soliden Anstieg (2024: 620.115 Verträge/+9,8%). Der Leasinganteil am gesamten Neugeschäft erreichte 39,4% (2024: 36,6%). Das Finanzierungsneugeschäft entwickelte sich mit 1.045.675 Verträgen gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufig (2024: 1.073.761 Verträge/–2,6%). Weniger Leasingrückläufer führten hierbei dazu, dass das Neugeschäft bei Gebrauchtwagen moderat unter dem Vorjahr lag. Im Berichtszeitraum entfielen 324.909 Verträge auf die

Finanzierung und das Leasing von Gebrauchtfahrzeugen der BMW Group (2024: 352.807 Verträge/–7,9%).

Das Neugeschäftsvolumen aller Finanzierungs- und Leasingverträge wuchs im Geschäftsjahr 2025 trotz negativer Währungseffekte auf 65.818 Mio. € (2024: 64.519 Mio. €/+2,0%).

Anteil BMW Group Neuwagen, durch Segment Finanzdienstleistungen finanziert oder verleast*

in %



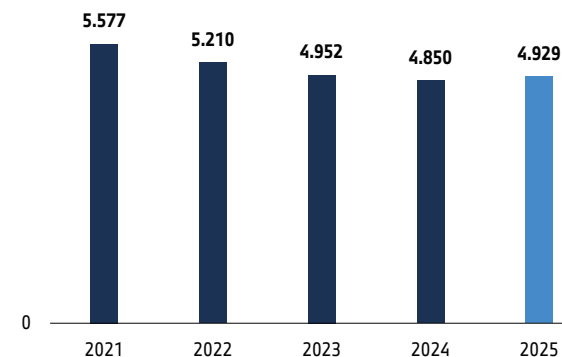
* Die Berechnung bezieht nur Automobilmärkte ein, in denen das Segment Finanzdienstleistungen mit einer konsolidierten Gesellschaft vertreten ist.

Leichter Anstieg des betreuten Fahrzeugbestands

Der betreute Bestand an finanzierten oder verleasten Fahrzeugen belief sich zum 31. Dezember 2025 auf insgesamt 4.928.876 Fahrzeuge und lag damit leicht über dem Vorjahr (31. Dezember 2024: 4.850.121 Fahrzeuge/+1,6%). Während Europa (+3,3%), Ozeanien (+8,5%) und Afrika (+1,6%) Zuwächse verzeichneten, bewegte sich der betreute Fahrzeugbestand in Amerika auf Vorjahresniveau (+0,4%). In Asien war der Bestand rückläufig (–2,4%). Die Vertragszugänge in China entwickelten sich in der zweiten Jahreshälfte zwar positiv, jedoch überstiegen die Vertragsabgänge die im Berichtsjahr neu abgeschlossenen Verträge. Bleibt die rückläufige Entwicklung in China außer Betracht, entwickelte sich der Bestand an finanzierten oder verleasten Fahrzeugen in Asien positiv und legte um 2,3% gegenüber dem Vorjahr leicht zu.

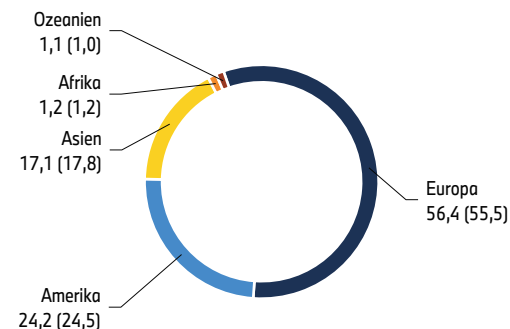
Bestand finanziierter und verleaster Fahrzeuge im Segment Finanzdienstleistungen

in Tsd. Einheiten



Bestand finanziierter und verleaster Fahrzeuge im Segment Finanzdienstleistungen 2025 (2024)

in % nach Regionen



Flottengeschäft verzeichnet leichtes Wachstum

Innerhalb des Gesamtbestands finanzierter und verleaster Fahrzeuge entfielen zum Stichtag 775.642 Fahrzeuge auf das Flottengeschäft (31. Dezember 2024: 741.935 Fahrzeuge/+4,5%). Alphabet übernimmt darüber hinaus das Management sowie die Vermarktung eines Teils der konzerninternen Flotte. Durch die Umstellung auf das Direktvertriebsmodell in Europa ist mit einem kontinuierlichen Volumenzuwachs in diesem Geschäftsbereich zu rechnen. Zum 31. Dezember 2025 wurden 27.228 Fahrzeuge betreut (31. Dezember 2024: 21.152 Fahrzeuge/+28,7%).

Moderater Volumenrückgang in der Händlerfinanzierung

Infolge reduzierter Händlerbestände und negativer Währungseffekte sank das Geschäftsvolumen der Händlerfinanzierung zum Ende des Geschäftsjahres auf 19.549 Mio. € (31. Dezember 2024: 21.273 Mio. €/-8,1%; währungsbereinigt -3,4%).

Ergebnis im Finanzdienstleistungsgeschäft unter Vorjahr

Das Ergebnis vor Steuern belief sich zum Ende des Geschäftsjahres auf 2.401 Mio. € und lag damit moderat unter dem Vorjahr (2024: 2.538 Mio. €/-5,4%). Für den Rückgang waren insbesondere geringere Erlöse aus der Vermarktung von Leasingrückläufern sowie eine erforderliche Steuernachzahlung infolge geänderter Feststellungen zu betrieblichen Steuern aus Vorjahren verantwortlich. In Großbritannien wurde nach Abschluss der Konsultationsphase der Financial Conduct Authority (FCA) die bestehende Risikovorsorge für branchenweite Entschädigungsprogramme im Zusammenhang mit bestimmten Provisionsmodellen erhöht. Die Rückstellungszuführung führte zu zusätzlichen Ergebnisbelastungen im vierten Quartal. Diese Belastung fiel in ähnlicher Höhe bereits im entsprechenden Vorjahresquartal an.

Die Kreditverlustquote auf das gesamte Kreditportfolio lag im Berichtszeitraum mit 0,28% leicht über Vorjahr (2024: 0,26%).

Das bilanzielle Geschäftsvolumen lag infolge negativer Währungseffekte zum 31. Dezember 2025 bei 151.178 Mio. € und damit auf dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2024: 151.117 Mio. €/+0,0%). Währungsbereinigt verzeichnete das bilanzielle Geschäftsvolumen dank einer positiven Entwicklung im Leasing- und Finanzierungsgeschäft ein leichtes Wachstum.

Ertragslage innerhalb des Zielkorridors

Die Eigenkapitalrendite des Segments Finanzdienstleistungen bewegte sich im Geschäftsjahr 2025 mit 14,3% unter dem Niveau des Vorjahres (2024: 15,1% /-0,8 Prozentpunkte). Die Eigenkapitalrendite lag im Jahr 2025 somit im Rahmen des prognostizierten Zielkorridors von 13 bis 16%.

SEGMENT SONSTIGE GESELLSCHAFTEN UND KONSOLIDIERUNGEN

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Sonstige Gesellschaften verbesserte sich im Geschäftsjahr auf 1.087 Mio. € (2024: 837 Mio. €). Wesentlicher Einflussfaktor für den Ergebnisanstieg waren positive Bewertungseffekte bei Währungs- sowie Zinssicherungsgeschäften, die im Vorjahr negativ wirkten.

Die Konsolidierungen stiegen im Ergebnis vor Steuern auf 629 Mio. € (2024: -146 Mio. €). Im Vorjahresvergleich wirkten geringere Eliminierungen im Zusammenhang mit dem Leasinggeschäft auf das Ergebnis.

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 identisch und gleichlaufend mit denen der BMW Group. Diese werden ausführlich im Abschnitt **➤ Vergleich Prognose mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung** des zusammengefassten Lageberichts beschrieben.

Unterschiede zwischen den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nach HGB und den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind und nach denen der Konzernabschluss der BMW Group aufgestellt wird, ergeben sich vor allem bei der Aktivierung von immateriellen Vermögensgegenständen, der Bewertung von Sachanlagen und Vorräten, der Bildung von Bewertungseinheiten, dem Ansatz und der Bewertung von Finanzinstrumenten und Rückstellungen sowie dem Ansatz 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 mit denen der BMW Group überein und werden im Abschnitt **➤ Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen** 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 im Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Der Vertrieb erfolgt vor allem über Niederlassungen, Tochterunternehmen, selbstständige Händler, Agenten sowie Importeure. Der Automobilabsatz verringerte sich im Geschäftsjahr 2025 um 123.326 auf 2.424.264 Einheiten. Im Automobilabsatz enthalten waren 531.221 Einheiten aus der Serienteileversorgung an BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, China, die mit 54.795 Einheiten unter Vorjahresniveau lagen.

Zum 31. Dezember 2025 beschäftigte die BMW AG 85.797 Mitarbeiter, zusätzlich waren 5.771 Auszubildende, Praktikanten und Diplomanden beschäftigt (31. Dezember 2024: 87.823 Mitarbeiter, zusätzlich 5.942 Auszubildende, Praktikanten und Diplomanden).

Kundenfokus, operative Flexibilität und Kostendisziplin waren auch 2025 die Basis der positiven Geschäftsentwicklung. Dennoch belastete eine schwächer als erwartete Absatzentwicklung in China für das zweite Halbjahr 2025 die Ergebnisentwicklung. Hinzu kam, dass die zum Halbjahresbericht 2025 getroffenen Annahmen über erwartete Zollreduzierungen nicht vollumfänglich eingetreten sind. Forschungs- und Entwicklungsleistungen, Vertriebs- und Verwaltungskosten sowie Investitionen wurden insgesamt spürbar reduziert.

Die Elektromobilität gewann 2025 weiter an Bedeutung. Große Aufmerksamkeit und viel mediale Anerkennung erhielt zudem der im September vorgestellte vollelektrische BMW iX3*, der als erstes Modell der NEUEN KLASSE im Frühjahr 2026 in Europa startet. Mit einem innovationsstarken Produktportfolio, der konsistenten Strategieumsetzung und einer führenden Position im Premiumsegment blickt das Unternehmen zuversichtlich nach vorn.

Die solide wirtschaftliche Basis des Unternehmens zeigt sich unter anderem an der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im Jahr 2025. Die Geschäftsentwicklung hat die angepassten Erwartungen der Unternehmensleitung mit wenigen Ausnahmen erfüllt. Diese Einschätzung berücksichtigt auch Erkenntnisse nach dem Ende des Berichtszeitraums.

Ertragslage

Die Umsatzerlöse verringerten sich im Vergleich zum Vorjahr um 6.512 Mio. € auf 98.805 Mio. €, im Wesentlichen bedingt durch ein rückläufiges Absatzvolumen. Geografisch entfiel der Rückgang der Umsatzerlöse im Wesentlichen auf den chinesischen Markt, wo sich diese um 5.089 Mio. € auf 9.452 Mio. € (2024: 14.541 Mio. €) reduzierten. Eine positive Entwicklung ist im europäischen Raum zu verzeichnen. Hier stiegen die Umsatzerlöse um 1.043 Mio. € auf 49.780 Mio. € (2024: 48.737 Mio. €). Auf den Umsatz von 98.805 Mio. € (2024: 105.317 Mio. €) entfiel ein konzerninterner Anteil von 75.834 Mio. € (2024: 81.138 Mio. €); dies entspricht einer Quote von 76,8% (2024: 77,0%).

Der Rückgang der Herstellungskosten um 4.307 Mio. € auf 83.907 Mio. € ist im Wesentlichen auf die Volumenreduktion zurückzuführen und verhält sich nahezu proportional zur Entwicklung der Umsatzerlöse. Weiterhin haben sich Materialkosten bedingt durch Preiseffekte reduziert.

* ➤ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz reduzierte sich um 2.205 Mio. € auf 14.898 Mio. €.

Insgesamt sind die Vertriebskosten leicht sowie die allgemeinen Verwaltungskosten moderat gesunken. Unter anderem hatten sich die Marketingkosten um 140 Mio. € und die Verwaltungskosten der Zentralstelle im Bereich der Group IT um 346 Mio. € reduziert.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten entfielen maßgeblich auf die Modelle der NEUEN KLASSE sowie auf neue Fahrzeugmodelle, darunter die Nachfolger des BMW 3er, X5 und X7. Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Weiterentwicklung zukünftiger Fahrerassistenzsysteme sowie der baureihenübergreifenden Digitalisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Korrespondierend zu den anlaufbedingten Kostenverläufen sanken die Forschungs- und Entwicklungskosten um 6,5% im Vergleich zum Vorjahr.

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich auf 2.849 Mio. € (2024: 2.062 Mio. €) und beinhalten im Wesentlichen realisierte Kursgewinne sowie Auflösungen von sonstigen Rückstellungen. Weiterhin enthalten waren 111 Mio. € aus der staatlichen Förderung von Wasserstoff-Antriebstechnologien, davon entfallen 63 Mio. € auf periodenfremde Erträge. Die Berücksichtigung neuer Rechnungsgrundlagen hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit zur Zahlung von Hinterbliebenenleistungen in den Pensionsrückstellungen führte im Berichtsjahr zu einem periodenfremden Ertrag von 269 Mio. €.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich auf 2.262 Mio. € (2024: 1.953 Mio. €) und enthielten insbesondere Aufwendungen aus Finanzgeschäften sowie Zuführungen von sonstigen Rückstellungen. Die Aufwendungen aus der Stichtagsbewertung von Fremdwährungstransaktionen betrugen 247 Mio. € (2024: 147 Mio. €).

BMW AG Gewinn-und-Verlust-Rechnung

in Mio. €	2025	2024
Umsatzerlöse	98.805	105.317
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	- 83.907	- 88.214
Bruttoergebnis vom Umsatz	14.898	17.103
Vertriebskosten	- 4.119	- 4.261
Allgemeine Verwaltungskosten	- 3.864	- 4.068
Forschungs- und Entwicklungskosten	- 7.775	- 8.315
Sonstige betriebliche Erträge	2.849	2.062
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 2.262	- 1.953
Beteiligungsergebnis	5.503	3.917
Finanzergebnis	- 1.001	- 378
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 285	- 566
Ergebnis nach Steuern	3.944	3.541
Sonstige Steuern	- 17	- 17
Jahresüberschuss	3.927	3.524
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	- 1.255	- 847
Ertrag aus der Kapitalherabsetzung	23	-
Einstellung in die Kapitalrücklage nach § 237 Abs. 5 AktG	- 23	-
Bilanzgewinn	2.672	2.677

Die im Beteiligungsergebnis enthaltenen Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit Konzerngesellschaften erhöhten sich um 1.803 Mio. € auf 5.431 Mio. €. Dies war im Wesentlichen auf den Anstieg des Gewinns der BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München, zurückzuführen, die höhere Ausschüttungen von ihren Tochtergesellschaften, unter anderem der BMW Holding B.V., Den Haag, Niederlande, erhielt.

Das Finanzergebnis reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 623 Mio. €. Im Vorjahr waren im Wesentlichen Erträge aus der Marktbewertung des Deckungsvermögens enthalten, im Geschäftsjahr 2025 hingegen Aufwendungen. Das Deckungsvermögen wurde mit den Pensionsverpflichtungen verrechnet.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag resultierten überwiegend aus der laufenden Steuerberechnung für das Geschäftsjahr. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr war im Wesentlichen durch ein geringeres zu versteuerndes Einkommen bedingt.

Nach Abzug von Steuern ergab sich ein Jahresüberschuss in Höhe von 3.927 Mio. € gegenüber 3.524 Mio. € im Vorjahr.

Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Hauptversammlung über die Gewinnverwendung ergibt sich ein zur Ausschüttung verfügbarer Bilanzgewinn in Höhe von 2.672 Mio. € (2024: 2.677 Mio. €). Dieser entspricht einer auf den Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG am Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS bezogenen Ausschüttungsquote in Höhe von 36,6%. Die Ausschüttungsquote liegt damit wie im Vorjahr (36,7%) im prognostizierten Korridor von 30 bis 40%.

Die Ausschüttungsquote berücksichtigt die Anzahl der dividendenberechtigten Aktien am 31. Dezember 2025 und kann sich aufgrund des laufenden Aktienrückkaufprogramms bis zur Hauptversammlung verändern.

Finanz- und Vermögenslage

Im Geschäftsjahr wurden 3.245 Mio. € (2024: 3.699 Mio. €) in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen investiert, die unter anderem die Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios und Modelle der NEUEN KLASSE betrafen. Die Abschreibungen beliefen sich auf 3.046 Mio. € (2024: 2.766 Mio. €). Das Finanzanlagevermögen blieb auf Vorjahresniveau und beläuft sich auf 12.001 Mio. € (2024: 12.020 Mio. €).

Die Vorräte reduzierten sich auf 7.296 Mio. € (2024: 7.766 Mio. €). Dies ist im Wesentlichen durch stichtagsbedingte Neubewertungen innerhalb der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe bei Kaufteilen und Batterierohstoffen begründet.

Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 159 Mio. € auf 1.164 Mio. € (2024: 1.005 Mio. €) war im Wesentlichen stichtagsbedingt und befand sich größtenteils im nicht fälligen Bereich. Begründet war dieser durch einen Auslieferungsanstieg von Fahrzeugen zum Ende des Geschäftsjahres 2025.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen stiegen auf 15.650 Mio. € (2024: 13.546 Mio. €). Insbesondere erhöhten sich hier die Finanzforderungen aufgrund gestiegener Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen.

Der Anstieg der übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände auf 5.485 Mio. € (2024: 3.845 Mio. €) war insbesondere auf Rückkaufvereinbarungen von Finanzinstrumenten in den sonstigen Vermögensgegenständen zurückzuführen.

Die Wertpapiere sind im Wesentlichen aufgrund des Verkaufs eines Großteils der Anteile an einem Spezialfonds um 723 Mio. € gesunken.

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 in diesem Zusammenhang ist der bei der BMW AG angesiedelte Cashpool.

Die flüssigen Mittel nahmen um 265 Mio. € auf 8.407 Mio. € zu, im Wesentlichen bedingt durch Mittelzuflüsse aus der Finanzierungstätigkeit im Zuge gestiegener Finanzverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen im Vergleich zum Vorjahr. Gegenläufig wirkten vor allem die Mittelabflüsse aus der Finanzierungstätigkeit aufgrund der Zahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2024.

Das Eigenkapital erhöhte sich um 77 Mio. € auf 16.752 Mio. €, im Wesentlichen infolge einer gestiegenen Einstellung in die Gewinnrücklagen in Höhe von 1.255 Mio. € (2024: 847 Mio. €). Gegenläufig wirkten in den Gewinnrücklagen die Aktienrückkaufprogramme. Die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2024 betrug 2.649 Mio. €. Die Eigenkapitalquote verzeichnete eine Veränderung von 25,0% auf 24,0%.

Für die Sicherung von Pensionsverpflichtungen wurden liquide Mittel zur Investition in Fondsvermögen in Höhe von 454 Mio. € (2024: 446 Mio. €) im Rahmen von Contractual Trust Arrangements (CTA) treuhänderisch auf den BMW Trust e. V., München, übertragen. Eine Saldierung des Deckungsvermögens in Höhe von 13.313 Mio. € (2024: 13.390 Mio. €) mit den gesicherten Verpflichtungen wurde vorgenommen.

Die Rückstellungen für Pensionen nach Saldierung der Pensionsverpflichtungen mit dem Deckungsvermögen stiegen von 1.848 Mio. € auf 2.153 Mio. € bedingt durch einen Rückgang des beizulegenden Zeitwerts der korrespondierenden Vermögenswerte.

Die übrigen Rückstellungen reduzierten sich von 10.660 Mio. € auf 9.897 Mio. €, im Wesentlichen bedingt durch einen Rückgang der Rückstellungen für Gewährleistungs-, Kulanzverpflichtungen und Produktgarantien vorrangig aufgrund von Neubewertungen sowie positiver Qualitätseffekte im Vorjahresvergleich. Weiterhin reduzierten sich Rückstellungen für Remanenzen.

Im Berichtsjahr 2025 wurden die Verbindlichkeiten aus Lieferantenentwicklungskosten (1.439 Mio. €) unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gezeigt, um den wirtschaftlichen Gehalt der Vertragsbeziehung widerzuspiegeln. Im Vorjahr wurden diese Verbindlichkeiten unter den sonstigen Verbindlichkeiten (1.048 Mio. €) ausgewiesen.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen auf 28.358 Mio. € (2024: 23.949 Mio. €) war überwiegend auf einen Anstieg der Finanzverbindlichkeiten im Zuge des insgesamt angestiegenen Cashpool-Bestands zurückzuführen.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten erhöhte sich um 132 Mio. € auf 4.861 Mio. € und enthält vorwiegend Abgrenzungen für noch nicht erbrachte Teilleistungen in Zusammenhang mit Service- und Wartungsverträgen.

BMW AG Bilanz zum 31. Dezember

in Mio. €	2025	2024	in Mio. €	2025	2024
AKTIVA			PASSIVA		
Immaterielle Vermögensgegenstände	1.224	1.606	Gezeichnetes Kapital	616	639
Sachanlagen	17.184	16.623	Nennbetrag eigener Anteile	- 9	- 17
Finanzanlagen	12.001	12.020	Kapitalrücklage	2.473	2.450
Anlagevermögen	30.409	30.249	Gewinnrücklagen	11.000	10.926
Vorräte	7.296	7.766	Bilanzgewinn	2.672	2.677
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.164	1.005	Eigenkapital	16.752	16.675
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	15.650	13.546	Namens-Gewinn-Scheine	22	23
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5.485	3.845	Rückstellungen für Pensionen	2.153	1.848
Wertpapiere	1.189	1.912	Übrige Rückstellungen	9.897	10.660
Flüssige Mittel	8.407	8.142	Rückstellungen	12.050	12.508
Umlaufvermögen	39.191	36.216	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.097	6.892
Rechnungsabgrenzungsposten	128	105	Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	28.358	23.949
			Übrige Verbindlichkeiten	588	1.794
			Verbindlichkeiten	36.043	32.635
			Rechnungsabgrenzungsposten	4.861	4.729
Bilanzsumme	69.728	66.570	Bilanzsumme	69.728	66.570

Risiken und Chancen

Die Geschäftsentwicklung der BMW AG hängt maßgeblich von den Risiken und Chancen der BMW Group ab, die ausführlich im Kapitel [7 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 [7 Internes Kontrollsystem](#) im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

Ausblick

Die BMW AG erwartet für das Geschäftsjahr 2026 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% (2025: 36,6%).

Die Erwartungen für die BMW AG hinsichtlich ihrer nichtfinanziellen Leistungsindikatoren entsprechen im Wesentlichen – aufgrund ihrer Bedeutung im Konzern und ihrer Verflechtungen mit den Konzerngesellschaften – den Prognosen der BMW Group, die ausführlich im Kapitel [7 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.

NACHHALTIGKEITSBERICHT

VORWORT ZUM NACHHALTIGKEITSBERICHT*

GRUNDLAGEN UND ALLGEMEINE ANGABEN

94	Grundlagen des Nachhaltigkeitsberichts
95	Nachhaltigkeitsstrategie
97	Wesentlichkeitsanalyse
103	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
105	Stakeholderengagement
108	Grundzüge der Governance durch Vorstand und Aufsichtsrat
114	Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat
115	Internes Kontrollsystem für die Nachhaltigkeitsberichterstattung
115	Erklärung zur Sorgfaltspflicht

UMWELTINFORMATIONEN

117	Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel
132	Ganzheitliches Umweltmanagement innerhalb der BMW Group
133	Energieeffizienz und erneuerbare Energien
137	Reduzierung von Umweltverschmutzung
139	Verantwortungsvoller Umgang mit der Ressource Wasser
143	Engagement für den Schutz der Biodiversität
146	Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung
155	EU-Taxonomie

SOZIALE INFORMATIONEN

167	Soziale Verantwortung
169	Arbeitskräfte des Unternehmens
181	Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk
187	Verbraucher und Endnutzer

GOVERNANCE-INFORMATIONEN

195	Bekämpfung von Korruption und Bestechung
197	Politisches Engagement und Lobbyingaktivitäten

WEITERFÜHRENDE ESG-INFORMATIONEN

201	ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen
232	Liste wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen
237	Liste der schrittweise eingeführten Angabepflichten
237	Liste der Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben
240	ESRS-Index

* Nicht Bestandteil der ESRS-Berichterstattung.

VORWORT ZUM NACHHALTIGKEITSBERICHT¹

Die Grundlage für Wertschöpfung und langfristigen Erfolg sieht die BMW Group in der Balance von Ökonomie, Ökologie und gesellschaftlicher Verantwortung. Verantwortungsvolles Handeln in den Bereichen Umweltschutz, Mitarbeiterbelange sowie gesellschaftliches Engagement hat in der BMW Group eine lange Tradition. Daher setzt das Unternehmen seine Innovationsleistung auch dafür ein, den Ressourcenverbrauch zu reduzieren. Die BMW Group bewertet Nachhaltigkeit seit Jahren verstärkt mit einem ganzheitlichen 360°-Ansatz entlang der gesamten Wertschöpfungskette – von der Lieferkette über die Produktion und die Nutzung ihrer Produkte in Kundenhand bis zum Recycling – und somit auch über das eigene Unternehmen hinaus.

Die BMW Group unterstützt das übergeordnete Ziel der Klimaneutralität in der Europäischen Union, indem sie anstrebt, bei den CO₂e-Emissionen bis spätestens 2050 Net Zero (Netto-Null) zu erreichen. Die Nachhaltigkeitsziele des Unternehmens bleiben ambitioniert, dem Weg liegen wissenschaftsbasierte Methoden² zugrunde: Für die eigenen Emissionen (Scope 1 und Scope 2) folgt die BMW Group dem 1,5°C-Pfad des Pariser Klimaabkommens. Für die Emissionen aus der Lieferkette und der Nutzungsphase der Fahrzeuge (Scope-3-Kategorien erworbene Waren und Dienstleistungen, Transportlogistik und Fahrzeugnutzung) erfüllt das Unternehmen die Anforderungen des Well-Below-Two-Degree-Ansatzes³. Die wichtigsten Maßnahmen beziehen sich darauf,

- an den BMW Group Standorten den Energiebedarf dauerhaft zu verringern sowie verstärkt erneuerbare Energien zu nutzen (Scope 1 und 2), in den eigenen Fahrzeugen die modernsten Technologien zur Effizienzsteigerung einzusetzen (Scope 3 Downstream),
- Lieferanten zur Nutzung von Grünstrom³ zu verpflichten als Voraussetzung für eine Auftragsvergabe (Scope 3 Upstream) und
- den Anteil an Sekundärmaterial kontinuierlich zu erhöhen (Scope 3 Upstream).

Vorausschauend hat die BMW Group bereits 2020 ihr strategisches Zielsystem erweitert und zum Beispiel eigene Ziele zur Reduzierung der CO₂e-Emissionen in der Lieferkette festgelegt. Von der Definition der Klimaziele bis hin zu operativen Entscheidungen tragen die integrierten Managementsysteme dazu bei, dass Ressourcen effizient genutzt werden und die Wirkung der Maßnahmen transparent bleibt. In der Umsetzung einer ganzheitlichen Kreislaufwirtschaft sieht die BMW Group großes Potenzial, den Ressourcenverbrauch weiter zu senken, und treibt den Aufbau geschlossener Materialkreisläufe konsequent voran.

Die BMW Group hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 ihre zielgeführten CO₂e-Emissionen gegenüber 2019 um mindestens 40 Mio. t CO₂e über die gesamte Wertschöpfungskette zu verringern. Wichtige Maßnahmen sind in diesem Zusammenhang die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte sowie die Nutzung von Grünstrom und Sekundärmaterial zur Dekarbonisierung der Lieferkette. Weitere wichtige Maßnahmen sind der verstärkte Einsatz erneuerbarer Energien in der Produktion. Das neue Werk in Debrecen (Ungarn) zum Beispiel deckt seinen Energiebedarf im Regalärbetrieb bereits ohne fossile Energieträger. Doch die BMW Group hat auch hier weiter reichende Ansprüche an sich und möchte bis 2035 mindestens zusätzlich 20 Mio. t CO₂e einsparen.

Kundinnen und Kunden des Unternehmens erwerben modernste Antriebstechnologien – unabhängig von der gewählten Antriebsart. Die BMW Group hat die aktuellen Herausforderungen der Automobilindustrie früh erkannt und geht deren Lösung konsequent an. Durch den gezielten Einsatz innovativer EfficientDynamics-Technologien, insbesondere der Entwicklung immer effizienterer Antriebe, senkt die BMW Group seit vielen Jahren kontinuierlich den Kraftstoffverbrauch und sorgt so für einen verantwortungsvolleren Umgang mit fossilen Ressourcen. Der Ausbau der Plug-in-Hybrid-Flotte war ein weiterer wichtiger Schritt bei der Elektrifizierung des Antriebsstrangs. Er hat die CO₂e-Emissionen der Fahrzeugflotte zusätzlich reduziert.

Mit der Entwicklung des vollelektrischen BMW i3 begann vor über 15 Jahren für die BMW Group der Weg in die serienmäßige Elektromobilität – eine Erfolgsgeschichte: Bis heute hat das Unternehmen fast 3,3 Mio. elektrifizierte Fahrzeuge ausgeliefert – darunter fast 1,8 Mio. vollelektrische. Damit zählt die BMW Group weltweit zu den absatzstärksten Anbietern voll-elektrischer Fahrzeuge.

Die NEUE KLASSE markiert den Start einer neuen Modellgeneration, die Nachhaltigkeit in der gesamten Wertschöpfungskette konsequent berücksichtigt. Vorreiter der NEUEN KLASSE ist der neue BMW iX3 50 xDrive⁴, der im Frühjahr 2026 in Europa startet. Er kombiniert vollelektrischen Antrieb mit markentypischer Fahrdynamik, hoher Reichweite und intelligenten Assistenzsystemen. Das völlig neu entwickelte intuitive BMW iDrive setzt als Bedienkonzept neue Maßstäbe. Der BMW iX3⁴ unterstützt bidirektionales Laden. Eine Voraussetzung, um das Fahrzeug auf unterschiedliche Weise als Energiespeicher zu nutzen (Vehicle to Load, Vehicle to Home, Vehicle to Grid).

Mit dem neuen BMW iX3⁴ zeigt die BMW Group, wie ein ganzheitlicher Ansatz zur Produktnachhaltigkeit über den gesamten Lebenszyklus Realität wird. Bereits bei der Entwicklung des Fahrzeugs wurden umfangreiche Maßnahmen in der Lieferkette, der Produktion und für die Nutzungsphase umgesetzt – mit dem Ziel, Ressourcen zu schonen und den ökologischen Fußabdruck zu verringern. Die NEUE KLASSE markiert als Konzeptansatz einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zur Erreichung der CO₂e-Ziele, die sich die BMW Group für die Jahre 2030 und 2035 gesetzt hat.

Bei der Entwicklung des BMW iX3³ hat die BMW Group zum Beispiel das Prinzip Design for Circularity systematisch angewandt. Dazu zählt unter anderem der Secondary-First-Ansatz, der die Verwendung von Sekundärmaterial bevorzugt.

¹ Nicht Bestandteil der ESRS-Berichterstattung.

² Weitere Informationen siehe [ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#).

³ Definition des Begriffs Grünstrom siehe [Glossar](#).

⁴ [Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#).

Im Ergebnis besteht der neue BMW iX3 50 xDrive* zu rund einem Drittel aus hochwertigem Sekundärmaterial. Über den gesamten Lebenszyklus weist der neue BMW iX3* einen um mehr als 30% reduzierten Product Carbon Footprint gegenüber dem Vorgängermodell auf.

Das Tempo bleibt hoch: Bis 2028 plant das Unternehmen mit der Wasserstoff-Brennstoffzelle eine weitere lokal emissionsfreie, vollelektrische Antriebsoption für nachhaltige Mobilität in Serie anzubieten.

Für die BMW Group bedeutet wirkungsorientiertes Handeln mehr als den Fokus auf die Fahrzeuge der eigenen Marken zu legen. Das Unternehmen betrachtet den gesamten Fahrzeugbestand, der allein in der EU über alle Marken hinweg mehr als 250 Mio. Automobile umfasst. Ein ungenutztes Potenzial zur kurzfristigen Reduzierung von CO₂e-Emissionen liegt in der Erhöhung des Anteils regenerativer, CO₂e-neutraler Kraftstoffe. Mit der B-Otto-Motorengeneration, die die BMW Group seit 2015 schrittweise in ihre Fahrzeuge eingeführt hat, sind die Antriebe für Benzin mit einem Anteil von bis zu 25% Ethanol (E25) freigegeben. Ein breiter Einsatz ist möglich, sobald gesetzliche Rahmenbedingungen geschaffen werden. Für Dieselmotoren bietet HVO100, ein Kraftstoff aus biogenen Reststoffen, bereits heute eine praxistaugliche Alternative mit deutlich geringeren CO₂e-Emissionen. Fahrzeuge der BMW Group mit B-Dieselmotoren (Einführung schrittweise seit 2015) können HVO100 nutzen. Um die Alltagstauglichkeit des alternativen Kraftstoffs zu demonstrieren, setzt die BMW Group seit Anfang 2025 für die erste Werksbefüllung vor der Auslieferung der in Deutschland produzierten Dieselmodelle auf das nichtfossile HVO100. Darüber hinaus hat die BMW Group ein Flottenprojekt gestartet, in dem die Fahrzeuge ausschließlich mit HVO100 betrieben werden sollen. Damit unterstreicht die BMW Group ihre Forderung, neue Fahrzeuge, die ausschließlich und nachweislich mit regenerativen Kraftstoffen betrieben werden, in der CO₂-Flottengesetzgebung mit 0 g/km anzurechnen.

Technologieoffenheit bedeutet für die BMW Group, moderne und effiziente Antriebe über die gesamte Modellpalette einzusetzen. Damit kann sie einen wirksamen und schnell umsetzbaren Beitrag zur Reduzierung der CO₂e-Emissionen leisten.

Die BMW Group setzt auf einen verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen. Frischwasser und Energie werden kontinuierlich überwacht, um den Verbrauch dauerhaft zu senken. Nach dem Prinzip „Re:think, Re:duce, Re:use, Re:cycle“ arbeitet das Unternehmen gemeinsam mit Partnern daran, Materialkreisläufe in der Automobilindustrie zu schließen und Kreislaufwirtschaft in die eigenen Prozesse zu integrieren. Ein zentrales Ziel: Bis 2030 sollen alle weltweit produzierten Automobile der BMW Group im Durchschnitt eine Rezyklatquote von mindestens 25% enthalten – ein wichtiger Schritt zur Verringerung des Einsatzes von Primärmaterial.

Bei ihren ambitionierten Zielen setzt die BMW Group auf ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Das Unternehmen unterstützt, indem es individuelle Stärken und ein produktives Arbeitsumfeld fördert sowie konsequent daran arbeitet, den Frauenanteil in Führungsfunktionen zu erhöhen. Flexible, vernetzte Teams sichern Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz des Unternehmens. In den vergangenen drei Jahren hat die BMW Group weltweit über 1 Mrd. € in die Aus- und Weiterbildung investiert.

Qualifizierung und Kompetenzaufbau zählen für die BMW Group zu den wesentlichen Faktoren der Zukunftssicherung. Ein sichtbares Zeichen ist der 2025 eröffnete Talent Campus in München. Dort können alle Mitarbeitenden der BMW Group neueste Technologien wie Digitalisierung, KI, elektrische Antriebe, Automatisierung und Robotics kennenlernen und lernen, sie gezielt einzusetzen. Entstanden ist ein besonderes Lernökosystem, das auch gesellschaftlich relevante Themen einbezieht – mit Inhalten zu sozialer Kompetenz und Teilhabe.

Mit dem Just-Transition-Ansatz verbindet die BMW Group die Transformation mit der Gestaltung zukunftsfähiger Arbeitsplätze, die in einem produktiven Umfeld Sicherheit und Verlässlichkeit für die Belegschaft gewährleisten sollen. In Veränderungsprozesse bindet das Unternehmen die Belegschaft aktiv ein. Die Mitarbeiterbefragung 2025, an der 90% der Mitarbeitenden teilgenommen haben, zeigt eine hohe Identifikation: 92% sind stolz, bei der BMW Group zu arbeiten. Auch die Werte für Motivation und Vertrauen in die Führung liegen hoch. Unabhängige Analysen bescheinigen dem Unternehmen zudem eine hohe Arbeitgeberattraktivität. So wurde die BMW Group 2025

wiederholt vom Trendence Arbeitgeberranking als attraktivster Arbeitgeber ausgezeichnet.

Zusammenarbeit ist der Schlüssel für Resilienz. Daher arbeitet die BMW Group mit langjährigen, verlässlichen Partnern, die ähnliche Werte teilen. Gemeinsam werden Innovationen entwickelt und neue Technologien erschlossen. Dabei legt die BMW Group in ihrem globalen Lieferantennetzwerk großen Wert auf die Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards – insbesondere auf die Achtung der Menschenrechte. Grundlage sind unternehmenseigene ethische Prinzipien, ergänzt durch regelmäßige Risikoanalysen und Kontrollen.

Eine klare, konsistente Unternehmensstrategie und verantwortungsvolles Handeln bilden die Basis für langfristigen Erfolg und beschreiben den Weg, den die BMW Group mit der NEUEN KLASSE vorgezeichnet hat.

Der folgende Nachhaltigkeitsbericht entspricht den Vorgaben nach ESRS. Er spiegelt das Ergebnis einer Wesentlichkeitsanalyse unter Berücksichtigung der doppelten Wesentlichkeit (Inside-out- und Outside-in-Perspektive) wider. Die ESRS fordern unter anderem, ESG-Themen in wesentlich und nicht wesentlich zu unterteilen. Bei der Beurteilung der Wesentlichkeit berücksichtigt die BMW Group mitigierende, konzernweit implementierte und wirksame Maßnahmen und beurteilt die Wesentlichkeit auf der niedrigsten Nachhaltigkeitsebene (bottom-up). Dennoch können nicht wesentliche Themen nach ESRS für die BMW Group von hoher Bedeutung sein. Auch bei diesen Nachhaltigkeitsthemen(-feldern) steht für die BMW Group rechtskonformes Handeln an oberster Stelle. Die Ergebnisse einer auf ESRS-Basis durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse sind demnach mit anderen Unternehmen nur sehr eingeschränkt vergleichbar. So kann auch bei einem Unternehmen der gleichen Branche das gleiche Nachhaltigkeitsthema aufgrund unterschiedlicher Bewertungsmaßstäbe anders kategorisiert beziehungsweise berichtet sein.

* 7 Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

GRUNDLAGEN UND ALLGEMEINE ANGABEN

94 GRUNDLAGEN DES NACHHALTIGKEITSBERICHTS

95 NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE

95 Geschäftssegmente

95 Mitarbeitende

95 Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

95 Strategische Positionierung Nachhaltigkeitsziele

97 WESENTLICHKEITSANALYSE

97 Vorgehensweise und methodische Basis im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse

99 Vergleich zur Vorperiode und nächste Überprüfung der Ergebnisse

99 Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung klima- sowie umweltbezogener wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen

103 WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT STRATEGIE UND GESCHÄFTSMODELL

103 Beschreibung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihre Verbindung zu Strategie und Geschäftsmodell

105 Aktuelle finanzielle Effekte wesentlicher Risiken und Chancen

105 STAKEHOLDERENGAGEMENT

108 GRUNDZÜGE DER GOVERNANCE DURCH VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

108 Vorstand – Aufgaben, Zusammensetzung, Kompetenzen

111 Aufsichtsrat – Zusammensetzung und Besetzungsziele

112 Aufsichtsrat – Aufgaben und Gremien

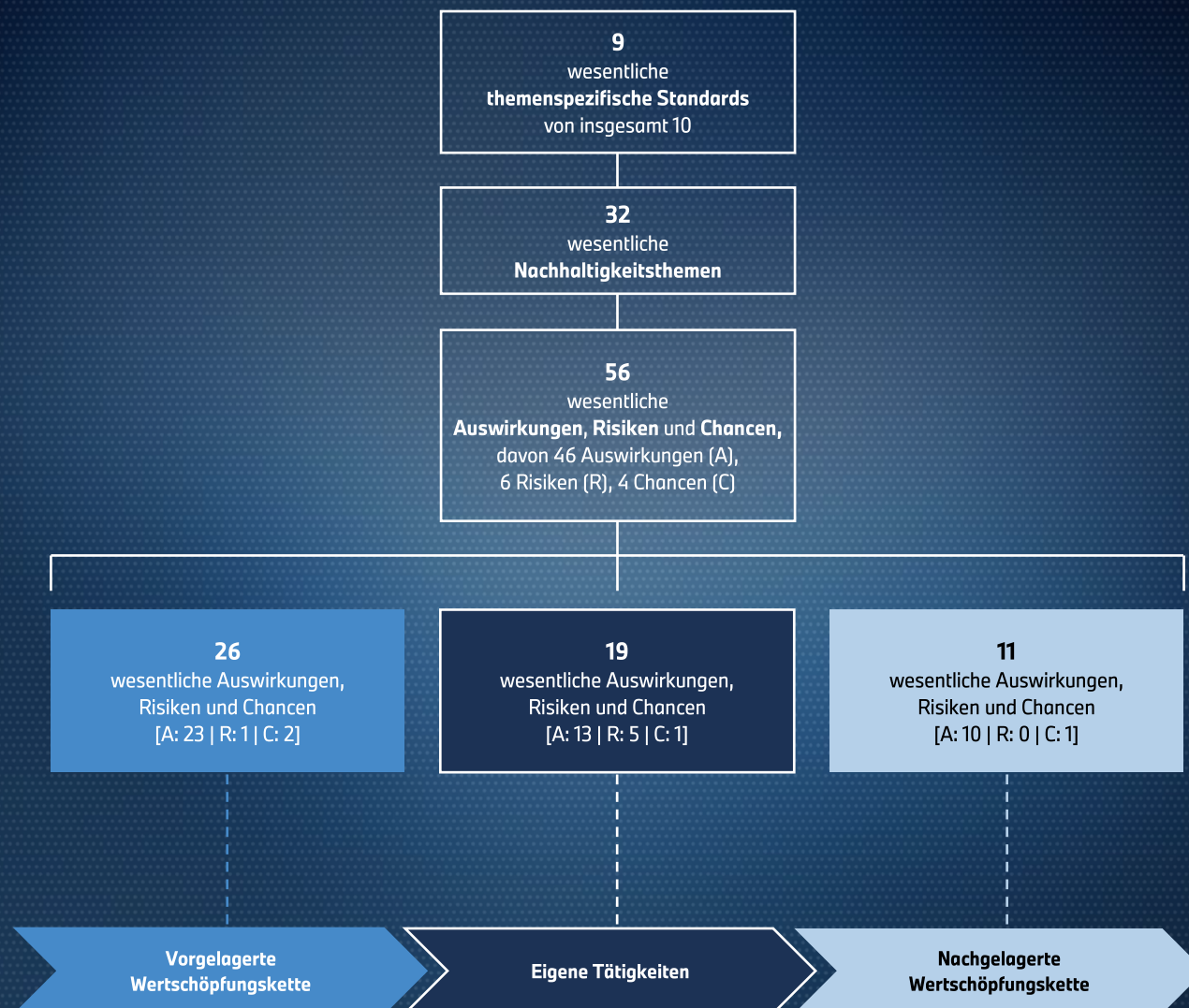
114 VERGÜTUNG VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

114 Vorstand

115 Aufsichtsrat

115 INTERNES KONTROLLSYSTEM FÜR DIE NACHHALTIGKEITSBERICHTERSTATTUNG

115 ERKLÄRUNG ZUR SORGFALTPFLICHT



GRUNDLAGEN DES NACHHALTIGKEITSBERICHTS

ESRS 2 BP-1, BP-2

Mit dem Nachhaltigkeitsbericht werden die Anforderungen an die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung (NFE) nach §§ 289b-e und 315b-c HGB abgedeckt. Er stellt somit die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung für die BMW Group und die BMW AG dar. Sofern nicht anders dargestellt, betreffen alle Informationen sowohl die BMW Group als auch die BMW AG.

Als Rahmenwerk wird wie im Vorjahr vollständig die nach Artikel 29b der Richtlinie 2013/34/EU angenommene Delegierte Verordnung zu Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (European Sustainability Reporting Standards [ESRS]) angewendet. Die verpflichtende Anwendung der ESRS über die nationale Umsetzung der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) in deutsches Recht ist bis zum 31. Dezember 2025 nicht erfolgt. Aufgrund der zukünftig verpflichtenden Anwendung werden die ESRS dennoch für das Geschäftsjahr 2025 auf freiwilliger Basis als Rahmenwerk für die NFE verwendet.

Da für die Stakeholder die Angaben auf Konzernebene relevant sind, wird im Rahmen der NFE für die BMW AG kein gesondertes Rahmenwerk herangezogen. Grundsätzlich werden die für den Konzern beschriebenen Konzepte, Maßnahmen und Ziele auch in der BMW AG verfolgt.

Im Nachhaltigkeitsbericht findet auch die Taxonomie-Verordnung [Verordnung [EU] 2020/852 des Europäischen Rats und des Europäischen Parlaments über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung [EU] 2019/2088], inklusive ihrer Delegierten Verordnungen, Berücksichtigung.

Darüber hinaus werden Angaben aus den SASB-Standards des Sustainable Accounting Standards Board in den Nachhaltigkeitsbericht aufgenommen. Damit werden sektorspezifische Angaben abgedeckt. Diese Angaben sind mit Fußnoten als zusätzliche Angaben gekennzeichnet. Ein Überblick findet sich zudem im [SASB-Index](#).

Für einzelne Datenpunkte wird auf die GRI-Standards 2021 der Global Reporting Initiative (GRI) referenziert.

Der Nachhaltigkeitsbericht wird auf konsolidierter Basis für die BMW Group erstellt. In den Nachhaltigkeitsbericht werden grundsätzlich alle Gesellschaften einbezogen, die auch zum Konsolidierungskreis für den Konzernabschluss der BMW Group gehören. Dementsprechend sind Tochterunternehmen vollständig sowie Joint Operations anteilig enthalten. Analog zum Konzernabschluss werden einzelne Gesellschaften aus Wesentlichkeitsgründen nicht im Nachhaltigkeitsbericht berücksichtigt. Eine Übersicht der einbezogenen Gesellschaften findet sich in der [Aufstellung des Anteilsbesitzes](#). Abweichungen zum Konsolidierungskreis sind bei den entsprechenden Angaben kenntlich gemacht.

Der Nachhaltigkeitsbericht deckt neben den eigenen Geschäftsaktivitäten der BMW Group auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette ab. Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse nach den ESRS hat die BMW Group wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert. Die detaillierte Beschreibung dazu findet sich im Abschnitt [Wesentlichkeitsanalyse](#). Sofern sich die identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der vor- oder nachgelagerten Wertschöpfungskette zuordnen lassen, erstrecken sich die Strategien, mit denen diese angegangen werden sollen, die festgelegten Ziele in Bezug auf die wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte sowie die Maßnahmen, die ergriffen und geplant wurden, um die gesetzten Ziele und Vorgaben der Strategien zu erreichen, auch über die vor- oder nachgelagerte Wertschöpfungskette.

Die ermittelten und zugrunde gelegten Parameter umfassen insofern auch die Wertschöpfungskette, soweit dies rechtlich gefordert oder für die Darstellung und Erklärung eines wesentlichen nachhaltigkeitsbezogenen Sachverhalts sinnvoll ist.

Die BMW Group macht für das Geschäftsjahr 2025 von der Möglichkeit Gebrauch, bestimmte Informationen, die sich auf geistiges Eigentum, Know-how oder die Ergebnisse von Innovationen beziehen, auszulassen (§ 289e HGB). Die Schutzklausel findet Anwendung für die Angaben unter ESRS E1-1.16c) und E1-

3.29c). Die in ESRS 2 BP-1.5e) genannte Schutzklausel findet für das Geschäftsjahr 2025 keine Anwendung.

Die Zeiträume für die Erhebung und Bewertung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen orientieren sich an den Planungszeiträumen der langfristigen Unternehmensplanung. Der Kurzfristzeitraum entspricht dem Berichtsjahr. Für die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen umfasst der mittelfristige Zeithorizont den Zeitraum der Jahre 2026 bis 2031. Dementsprechend erstreckt sich der langfristige Zeithorizont auf den Zeitraum nach 2031. Für die wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen gilt davon abweichend der Zeitraum von 2026 bis 2036 als mittelfristig. Der langfristige Zeitraum beginnt nach dem Jahr 2036.

Die Liste der Angabepflichten und Datenpunkte, die über einen Verweis in den Nachhaltigkeitsbericht aufgenommen wurden, findet sich im [ESRS-Index](#). Die Übersicht aller Datenpunkte, die aus anderen EU-Rechtsvorschriften hervorgehen, ist in der [Liste der Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben](#) enthalten.

Grundsätzlich wird bei allen Kennzahlen ein Vorjahresvergleich dargestellt. Nur in wenigen Ausnahmefällen wird auf die Angabe von Vorjahreswerten verzichtet. Dies ist bei den entsprechenden Kennzahlen angegeben und erläutert. Auch Änderungen bei der Erstellung und Darstellung von Kennzahlen im Vergleich zum Vorjahr sowie die Verwendung von Schätzwerten und daraus resultierende Messunsicherheiten sind bei den betreffenden Kennzahlen vermerkt. Sofern es für die Sachverhalte des Nachhaltigkeitsberichts Beträge im Konzernabschluss gibt, die für das Verständnis der nichtfinanziellen Erklärung erforderlich sind, werden diese ausgewiesen und erläutert.

Wesentliche Fehler in früheren Berichtszeiträumen und entsprechende Korrekturen sind bei der entsprechenden Kennzahl dargestellt.

NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE

ESRS 2 SBM-1

Ziel der BMW Group Strategie ist es, Ökonomie, Ökologie und Gesellschaft in Einklang zu bringen. Die zentralen Handlungsfelder der Strategie sind: ein technologieneutrales Portfolio hocheffizienter Antriebstechnologien mit einem starken Fokus auf die Elektromobilität, Digitalisierung und Nachhaltigkeit in der gesamten Wertschöpfungskette einschließlich der Kreislaufwirtschaft. Die Verankerung der Nachhaltigkeitsdimension in Unternehmensstrukturen und -prozessen erfolgt deshalb übergreifend und holistisch. » [Die BMW Group Strategie](#)

Geschäftssegmente

Das Geschäftsmodell der BMW Group umfasst die Geschäftssegmente: Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen. Eine ausführliche Beschreibung der Segmente sowie deren Produkte, Dienstleistungen und wichtigste Märkte findet sich unter » [Geschäftsmodell und Organisation](#) und » [Segmente](#). Relevante, neu eingeführte Produkte der BMW Group im Jahr 2025 werden zudem in den Kapiteln » [Segment Automobile](#), » [Segment Motorräder](#) und » [Strategische Stoßrichtung – wohin entwickelt sich die BMW Group?](#) dargestellt.

Mitarbeitende

Die BMW Group beschäftigte zum Ende des Berichtsjahres weltweit 155.497* Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Verteilung der Belegschaft nach Regionen ist unter » [Merkmale unseres Personals](#) dargestellt.

Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

Die BMW Group entwickelt und produziert Premiumautomobile und -motorräder und ist Anbieter von Finanzdienstleistungen. Übergreifende Erläuterungen zu den Einflussgrößen auf das Geschäftsmodell und die Steuerung sind im Kapitel » [Die BMW Group Strategie](#) enthalten.

Eine Darstellung der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette sowie der Position der BMW Group in dieser findet sich in der Abbildung zur Wertschöpfungskette.

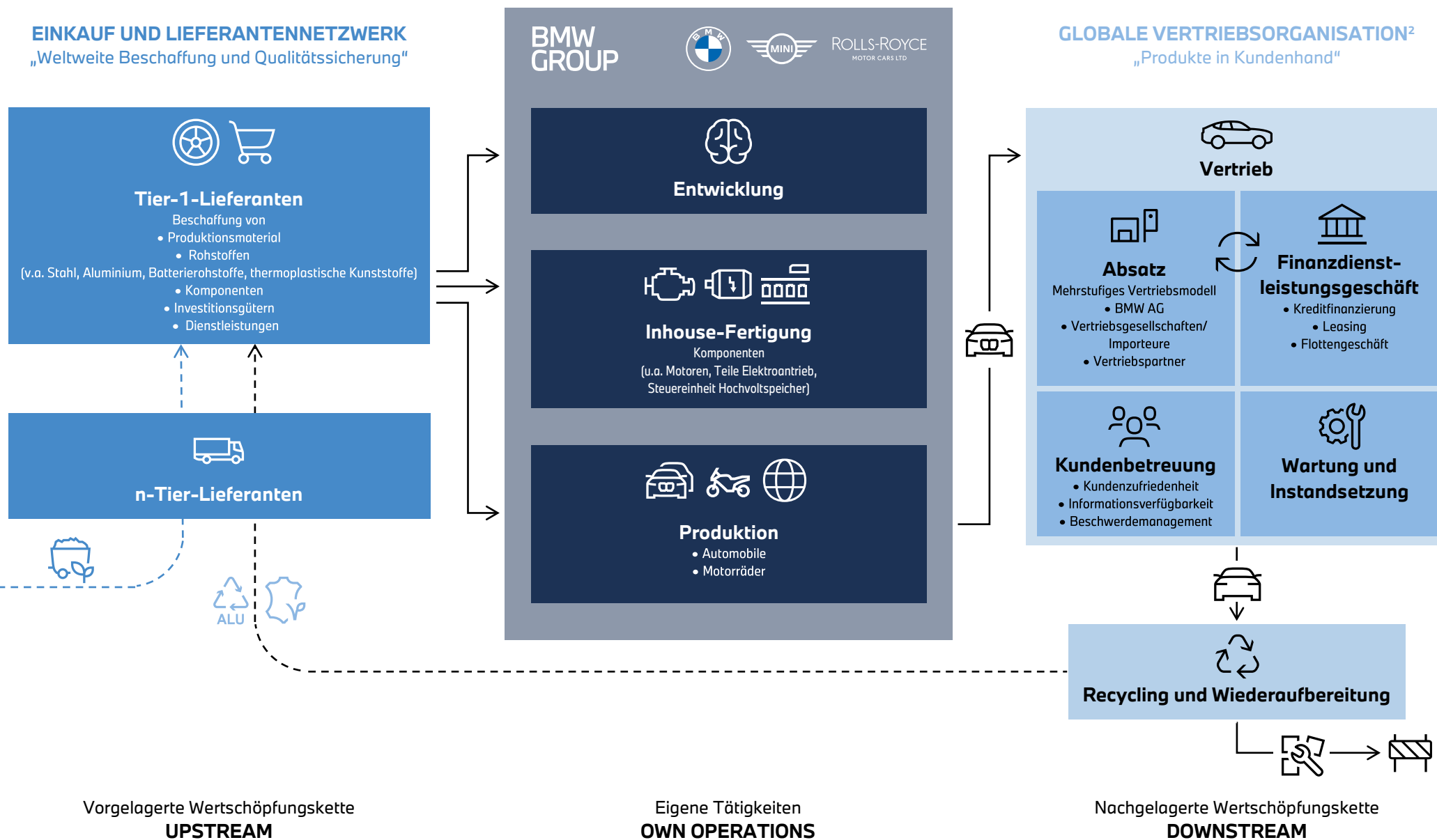
Die vorgelagerte Wertschöpfungskette der BMW Group umfasst das vielschichtige Lieferantennetzwerk, das Produktionsmaterial, Rohstoffe, Komponenten, Investitionsgüter und Dienstleistungen für die Fahrzeug- und Teileproduktion der BMW Group zur Verfügung stellt. Beschreibungen der Ressorts Einkauf und Produktion als auch deren Rolle in der Wertschöpfungskette finden sich in den Kapiteln » [Einkauf und Lieferantennetzwerk](#) und » [Produktionsnetzwerk](#). Das globale Vertriebsnetzwerk der BMW Group als nachgelagerte Wertschöpfungskette dient dem Absatz der produzierten Fahrzeuge, der Kundenbetreuung sowie Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten für Fahrzeuge in Kundenhand. Eine Erläuterung zum Vertriebssystem der BMW Group und den relevanten Kundengruppen und Märkten findet sich in den Kapiteln » [Segmente](#), » [Geschäftsmodell und Organisation](#). Einen Einblick in die Vertriebsstrategie und die Umstellung auf den Direktvertrieb gibt das Kapitel » [Strategische Stoßrichtung – wohin entwickelt sich die BMW Group?](#). Das Recycling und die Wiederaufbereitung von Teilen sowie das Recycling von Fahrzeugen ist im Kapitel » [Maßnahmen und Messgrößen für einen verantwortungsbewussten Ressourceneinsatz](#) beschrieben. Im Recycling und Demontage Zentrum der BMW Group werden jährlich Tausende Fahrzeuge standardisiert demontiert und nach effizienten Methoden verwertet. Das Finanzdienstleistungsgeschäft der BMW Group mit Schwerpunkt auf der Kreditfinanzierung, dem Leasing von Automobilen und Motorrädern der Konzernmarken durch Privatkunden und dem Flottengeschäft ist im Kapitel » [Segment Finanzdienstleistungen](#) dargestellt. Die Nutzung von Fahrzeugen, die im Rahmen des Finanzdienstleistungsgeschäfts verleast sind, und die damit verbundenen Umweltauswirkungen werden unabhängig von der Kategorisierung der Verträge in der Finanzberichterstattung vollständig der nachgelagerten Wertschöpfungskette zugeordnet.

Einen Überblick über den aktuellen und erwarteten Nutzen der Produkte und Dienstleistungen für relevante Interessenträger wie Kunden und Investoren gibt das Kapitel » [Eckpfeiler der Strategie](#). Zur finanziellen Leistung und zum Geschäftsverlauf wird auf die Kapitel » [Ertragslage](#) sowie » [Geschäftsverlauf und Segmente](#) verwiesen. Ein Überblick über die tatsächlichen und potenziellen wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie deren Beziehung zu Geschäftsmodell, Strategie und Wertschöpfungskette der BMW Group findet sich im Kapitel » [Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell](#). Dort finden sich auch Informationen über die Resilienz der Unternehmensstrategie und des Geschäftsmodells der BMW Group in Bezug auf den Umgang mit den wesentlichen Auswirkungen und Risiken sowie der Nutzung der wesentlichen Chancen.

Strategische Positionierung Nachhaltigkeitsziele

Die wichtigsten Nachhaltigkeitsziele werden als integraler Bestandteil der BMW Group Strategie im Abschnitt » [Eckpfeiler der Strategie](#) sowie insbesondere in den Abschnitten » [Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#), » [Energieeffizienz und erneuerbare Energien](#), » [Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung](#) und » [Arbeitskräfte des Unternehmens](#) beschrieben.

* Im Vergleich zum » [bedeutsamsten Leistungsindikator](#) ist gemäß ESRS die Joint Operation Spotlight anteilig enthalten.

Wertschöpfungskette¹¹ Vereinfachte Darstellung nach ESRS. ² Beinhaltet BMW Group Gesellschaften sowie (externe) Partner.

WESENTLICHKEITSANALYSE

ESRS 2 IRO-1, ESRS 2 IRO-2, ESRS 2 IRO-1-E1, E2, E3, E4, E5, G1, ESRS 2 SBM-3

Vorgehensweise und methodische Basis im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse

Die Ableitung wesentlicher Nachhaltigkeitsthemen wurde zum zweiten Mal auf Basis der CSRD und den ESRS durchgeführt. Hierbei wurde das Prinzip der sogenannten „Doppelten Wesentlichkeit“ nach ESRS 1 angewendet. Dabei werden zwei zentrale Perspektiven berücksichtigt:

Auswirkungen (sogenannte Inside-out-Perspektive): Betrachtung der negativen und positiven Auswirkungen der Geschäftsaktivitäten der BMW Group auf Umwelt und Gesellschaft. Diese Perspektive umfasst alle relevanten Stakeholder der BMW Group.

Risiken und Chancen (sogenannte Outside-in-Perspektive): Betrachtung des Einflusses von Nachhaltigkeitsfaktoren auf das Geschäftsmodell der BMW Group. Es werden Risiken und Chancen evaluiert, die sich aus externen Entwicklungen ergeben und finanzielle Effekte auf die BMW Group haben können.

Folgende Schritte werden zur Ermittlung, Bewertung und Priorisierung der Auswirkungen, Risiken und Chancen im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Diese Vorgehensweise nach ESRS 1 gilt für alle Nachhaltigkeitsthemen, einschließlich der Aspekte der Unternehmensführung (ESRS G1), der Biologischen Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4) und der Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (ESRS E5). Weiterführende Beschreibungen zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher klima- und umweltbezogener Auswirkungen, Risiken und Chancen folgen nach diesem allgemeinen Überblick:

1. Identifikation und Bewertung der relevanten Nachhaltigkeitsthemen (Erfassung von Auswirkungen, Risiken und Chancen) für die BMW Group
2. Transparenz hinsichtlich der Erwartungen und Interessen der wichtigsten Stakeholder im Unternehmen sowie Dialog

mit den relevanten und betroffenen externen Stakeholdern der BMW Group

3. Zuordnung der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen zu den entsprechenden Angaben in den themenspezifischen ESRS
4. Validierung der Ergebnisse und Fertigstellung der Wesentlichkeitsanalyse

Für einzelne Nachhaltigkeitsthemen sind der Wesentlichkeitsanalyse noch zusätzliche, wiederkehrende Analysen vorgeschaltet.

Die Identifikation der klimabezogenen physischen und transitorischen Risiken und Chancen erfolgt auf Basis einer Szenarioanalyse [↗ Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung klima- sowie umweltbezogener wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen](#). Die Ergebnisse werden in der Wesentlichkeitsanalyse herangezogen, um die potenziellen und tatsächlichen wesentlichen Risiken und Chancen zu ermitteln und deren Ausmaß zu beurteilen. Die Betrachtung der Chancen und Risiken in der Szenarioanalyse erfolgt in den drei definierten Zeithorizonten [↗ Grundlagen des Nachhaltigkeitsberichts](#).

Für die beiden Perspektiven (Inside-out und Outside-in) wird die folgende Vorgehensweise angewendet:

Schritt 1

Im ersten Schritt zur Identifikation und Bewertung der relevanten Nachhaltigkeitsthemen erfolgt zunächst eine Überprüfung der relevanten Nachhaltigkeitsthemen ausgehend von den bisherigen Wesentlichkeitsanalysen der BMW Group in den Vorjahren unter Berücksichtigung der erweiterten Anforderungen nach ESRS. Zudem wird überprüft, inwiefern neue beziehungsweise zusätzliche nachhaltigkeitsbezogene Themen, zum Beispiel aus den Bereichen Strategie, Vorstandsvergütung, Wettbewerb und Umfeldanalyse, zu ergänzen sind. Das Prüfungsergebnis wird den in den ESRS 1 „Allgemeine Anforderungen“ vorgegebenen Nachhaltigkeitsthemen zugeordnet.

Als Nächstes werden entlang der gesamten Wertschöpfungskette* der BMW Group negative und positive Auswirkungen auf

Umwelt und Gesellschaft für jedes Nachhaltigkeitsthema (zum Beispiel Wasserverbrauch an Produktionsstandorten) formuliert. Ausgangspunkt bilden die bereits im Unternehmen etablierten Sorgfaltspflichtenprozesse in den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance. Diese werden gegebenenfalls um neue Auswirkungen ergänzt, die bis dato noch keinem detaillierten Monitoring unterliegen (zum Beispiel im Bereich Biodiversität). Die Auswirkungen bilden die Basis für die Ableitung von potenziellen Risiken und Chancen (zum Beispiel regulatorische Risiken zur Eindämmung des Wasserverbrauchs in wassersensitiven Gebieten) für das Geschäftsmodell der BMW Group. Hinzu kommen noch nachhaltigkeitsbezogene Risiken und Chancen, die unabhängig von Auswirkungen die BMW Group betreffen können. Solche Risiken und Chancen werden mit den Ergebnissen aus dem unternehmensweiten Risikomanagementprozess abgeglichen (siehe Risikomanagementprozess unter [» Risiko- und Chancenmanagement](#) sowie zur Abgrenzung nichtfinanzieller Risiken nach § 289c HGB [↗ Nichtfinanzielle Risiken im Rahmen der nichtfinanziellen Erklärung \(NFE\)](#)). Jede Auswirkung beziehungsweise Chance sowie jedes Risiko wird in einen zeitlichen Kontext gesetzt: kurzfristig (Geschäftsjahr 2025), mittelfristig (2026 bis einschließlich 2031, für Klimarisiken beziehungsweise -chancen bis einschließlich 2036) und langfristig (> 2031 beziehungsweise für Klimarisiken/-chancen > 2036). Das daraus resultierende Verzeichnis an Auswirkungen, Risiken und Chancen wird in Workshops mit internen und externen Fachexperten validiert. Die Ableitung erfolgt möglichst auf der Ebene der Unter-(Unter-)Nachhaltigkeitsthemen, um eine differenzierte Wesentlichkeitsbeurteilung innerhalb eines themenspezifischen ESRS zu ermöglichen.

Sowohl die vorgelagerte Wertschöpfungskette (Lieferkette) als auch die nachgelagerte Wertschöpfungskette werden in der Wesentlichkeitsanalyse berücksichtigt: Die Wirkung auf Umwelt und Mensch entlang der Lieferkette wird in den Auswirkungen, Risiken und Chancen, die sich auf umweltspezifische oder auf soziale Nachhaltigkeitsthemen beziehen, behandelt.

* Diese umfasst die gesamte Geschäftstätigkeit inkl. aller Standorte und Regionen sowie die Geschäftsbeziehungen der BMW Group.

Die unternehmensführungsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Kontext der Lieferkette beziehen sich dagegen ausschließlich auf das Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken.* Dies umfasst zum Beispiel faires Verhalten gegenüber Lieferanten, transparente Auswahlprozesskriterien und adäquate Zahlungspraktiken.

Der anschließende Bewertungsprozess aller formulierten Auswirkungen, Risiken und Chancen erfolgt durch interne Fachexperten und wird toolbasiert unterstützt. Die Bewertungsskala der einzelnen Bewertungsdimensionen reicht von 1 bis 4. Die Bandbreite in der Gesamtbewertung kann bei Multiplikation mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit demnach zwischen 0,1 bis maximal 4,0 liegen, mit einem Schwellenwert von größer 2 für die Wesentlichkeit einer Auswirkung, eines Risikos oder einer Chance. Der Schweregrad einer negativen oder positiven Auswirkung setzt sich aus dem Produkt des Umfangs (wie weit verbreitet ist die Auswirkung?) und des Ausmaßes (wie schwerwiegend beziehungsweise nützlich ist die Auswirkung?) sowie bei einer negativen Auswirkung zusätzlich der Unumkehrbarkeit (ob und in welchem Umfang kann die negative Auswirkung behoben werden) zusammen. Bei einer potenziellen (negativen oder positiven) Auswirkung wird die Bewertung mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit versehen. Risiken und Chancen werden über die sogenannte finanzielle Wesentlichkeit beurteilt. Potenzielle Risiken beziehungsweise Chancen sind dabei das Produkt aus dem finanziellen Ausmaß und der Eintrittswahrscheinlichkeit. Folgende Kategorien werden herangezogen, um den Einfluss auf das finanzielle Ausmaß zu konkretisieren: finanzielle Performance, strategische Zielgrößen, Reputationseffekt, Lieferkette sowie Compliance. Es müssen dabei nicht zwingend alle Bewertungskategorien evaluiert werden und ausschlaggebend ist immer der größte Wert aus den fünf Bewertungskategorien.

Folgende weitere Bewertungsprämissen werden angewendet:

- Bei Auswirkungen und Risiken werden mitigierende Maßnahmen, die für die BMW Group in der Berichtsperiode schon implementiert und wirksam sind, berücksichtigt.
- Bei Vorliegen von Bewertungsergebnissen von mehreren Bewertern aufgrund segmentspezifischer Unterschiede wird eine Durchschnittsbewertung vorgenommen.

- Bei Grenzfällen von 2 oder knapp darunter sowie bei Extremfällen wird eine nochmalige eingehende Überprüfung der Ergebnisse durchgeführt.
- Bewertungsergebnisse werden, sofern vorhanden, mit externen Quellen oder empirischen Studien (z.B. Branchenverbände, OECD, WHO) belegt.

Ergebnis: Die Unter-(Unter-)Nachhaltigkeitsthemen aus ESRS 1 decken sich mit den bis dato betrachteten Nachhaltigkeitsaspekten der BMW Group. Auf Basis der Unter-(Unter-)Nachhaltigkeitsthemen nach ESRS 1 sowie der Berücksichtigung mitigierender, implementierter Maßnahmen lagen insgesamt fast 500 Auswirkungen, Risiken und Chancen entlang der BMW Group Wertschöpfungskette für die Bewertung vor. Davon wurden über die interne Analyse für das Geschäftsjahr 2025 56 Auswirkungen, Risiken und Chancen als wesentlich für die BMW Group bewertet, die sich 32 Unter-(Unter-)Nachhaltigkeitsthemen zuordnen lassen [↗ Liste wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen](#).

Schritt 2

Im zweiten Schritt werden die betroffenen Stakeholder der BMW Group sowie Nutzer von Nachhaltigkeitsberichten zur Einschätzung der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen eingebunden. Folgende Stakeholdergruppen wurden dabei berücksichtigt, um ein möglichst umfassendes Meinungsbild zu generieren: Lieferanten und sonstige Geschäftspartner, Nichtregierungsorganisationen (NGO), Netzwerkpartner, Vertreter aus Politik und Wissenschaft, Kunden, Investoren sowie Betriebsrat der BMW AG. Die Stakeholder werden unter Einbeziehung ihrer Fachkenntnisse in nach E, S und G klassifizierten Gruppen über die vorliegenden Bewertungsergebnisse informiert und nach ihrer individuellen Einschätzung befragt. Die Befragung erfolgt in strukturierten Interviews, optimalerweise integriert in bestehende Stakeholderformate. Zudem steht die BMW Group zu allen aufgeführten Nachhaltigkeitsaspekten im kontinuierlichen Austausch mit einer Vielzahl externer Stakeholder im In- und Ausland. Diese werden im Rahmen des Stakeholdermanagements übergreifend in den Prozess der Wesentlichkeitsanalyse eingebunden.

[↗ Stakeholderengagement](#)

Ergebnis: Die wesentlichen Unter-(Unter-)Nachhaltigkeitsthemen aus der BMW Group intern durchgeführten

Wesentlichkeitsanalyse wurden durch die befragten Stakeholder(gruppen), deren Teilnehmeranzahl sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich erhöht hat, bestätigt. Hinweise zur Anpassung der Relevanz von Nachhaltigkeitsthemen wurden im Rahmen einer Validierung der Bewertungsergebnisse berücksichtigt.

Schritt 3

Im dritten Schritt wird eine Zuordnung der für die BMW Group relevanten Nachhaltigkeitsthemen zu den einzelnen Angabepflichten der themenspezifischen ESRS vorgenommen. Da für das Geschäftsjahr 2025 keine rechtlich bindende Zuordnungsstruktur vorliegt, wird eine unternehmensindividuelle Zuordnung durchgeführt und extern mittels zweier Beratungsunternehmen validiert. Für die Zuordnung eines wesentlichen Unter-(Unter-)Nachhaltigkeitsthemas zu Angabepflichten im Bereich Strategien, Maßnahmen und Ziele werden die Mindestangabepflichten nach ESRS 2 berücksichtigt sowie die Angabepflichten des jeweils zugehörigen themenspezifischen Standards.

Die Verknüpfung mit einer quantitativen Angabepflicht erfolgt innerhalb eines wesentlichen Unter-(Unter-)Nachhaltigkeitsthemas über die konkrete Formulierung einer wesentlichen Auswirkung, eines wesentlichen Risikos oder einer wesentlichen Chance. Zum Beispiel wird durch die wesentliche Auswirkung zum „Sozialen Dialog“ das Unter-Unter-Nachhaltigkeitsthema „Sozialer Dialog“ wesentlich. Danach erfolgt die Zuordnung der wesentlichen Unter-(Unter-)Nachhaltigkeitsthemen zu den Angabepflichten nach ESRS.

Ergebnis: Mit den 32 wesentlichen Unter-(Unter-)Nachhaltigkeitsthemen (2024: 31), die sich auf 56 wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen verteilen (2024: 85), sind über 500 einzelne Angabepflichten (Datenpunkte) für die BMW Group für das Geschäftsjahr 2025 nach den jeweiligen ESRS verbunden.

* Ansatz der BMW Group für ESRS G1 Nachhaltigkeitsthema "Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken".

Schritt 4

Im vierten Schritt werden die gesamten Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse den relevanten Gremien, insbesondere Vorstand und Prüfungsausschuss der BMW AG, eingehend erläutert und daraus resultierende Schlussfolgerungen mit den Entscheidungsträgern diskutiert. Falls erforderlich, wird daraus eine Anpassung ausgewählter Bewertungsergebnisse vorgenommen.

Ergebnis: Das Resultat der Wesentlichkeitsanalyse für die BMW Group wurde von den Gremien der BMW AG nach Abschluss des Gesamtprozesses inklusive Anpassungen bestätigt.

Vergleich zur Vorperiode und nächste Überprüfung der Ergebnisse

Der Ansatz zur Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse gemäß den ESRS hat sich im Geschäftsjahr 2025 nicht signifikant geändert. Die Ergebnisse zu den wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen haben sich in vier Aspekten geändert. Die tarifvertragliche Abdeckung der eigenen Beschäftigten sowie die angemessene Entlohnung bei den Beschäftigten in der Lieferkette sind neu als wesentlich identifiziert worden. Der Schutz von Kindern wurde unter Produktsicherheit subsumiert und die Anpassung an den Klimawandel für den eigenen Geschäftsbereich durch den Fokus auf die vorgelagerte Wertschöpfungskette als nicht mehr wesentlich bewertet. Eine Überprüfung der Bewertungsergebnisse zu wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen erfolgt im Laufe des Geschäftsjahres 2026 sowie fortlaufend in den kommenden Geschäftsjahren.

Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung Klima- sowie umweltbezogener wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen Klimabezogene Auswirkungen

Die BMW Group verursacht weltweit direkt und indirekt Treibhausgasemissionen durch vorgelagerte Prozesse, die Beschaffung und Verarbeitung von Rohstoffen, Produkten und Dienstleistungen für die Entwicklung, Produktion sowie das Angebot und die Nutzung eigener Produkte und Dienstleistungen.

➤ Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel

Diese Emissionen werden nach den Vorgaben des Greenhouse Gas Protocol und den relevanten Scopes bezüglich ihrer

Signifikanz bewertet, erfasst und gemessen sowie berichtet. Als Automobilhersteller liegen dabei die größten Anteile der Emissionen im Bereich der Herstellung der zugekauften Bauteile sowie im Bereich der Nutzung ihrer Produkte (Scope 3), wobei die Relevanz der Lieferkette aufgrund der zunehmenden Elektrifizierung der Fahrzeugflotte der BMW Group und den dabei verursachten erhöhten Emissionen kontinuierlich steigt. Trotz ihres im Vergleich der absoluten Mengen geringeren Umfangs werden die Emissionen der eigenen Standorte (Scope 1 und 2) aufgrund der direkten Beeinflussbarkeit gemessen und gesteuert. Die Vorgehensweise zur Messung aller als relevant eingestuften Scopes beziehungsweise der Kategorien ist im nichtfinanziellen Berichtswesen der BMW Group verankert [➤ CO₂e-Bilanz der BMW Group](#), [➤ Übersicht Berichterstattung Scope-3-Kategorien](#). Diese Kennzahlen werden bezüglich der Erhebung bei wesentlichen Veränderungen intern geprüft und im Bedarfsfall angepasst. Dabei wird mit Bezug zu den Vorgaben des Greenhouse Gas Protocol ebenfalls überprüft, ob es Änderungen oder Ergänzungen der relevanten Kategorien gibt.

Um die Auswirkung der eigenen Geschäftstätigkeit auf die Emission von Treibhausgasen zu bewerten, hat die BMW Group diese Analysen als festen Prozessbestandteil in die langfristige Unternehmensplanung integriert. Dabei werden die aus den Absatzplanungen resultierenden CO₂e-Emissionen (Fokus Lieferkette, Nutzungsphase sowie eigene Produktion) auf Basis aktueller Prämissen simuliert und den Reduktionszielen gegenübergestellt. Daraus werden die erforderlichen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele abgeleitet und deren Umsetzung initiiert. Die nicht mit Volumen und Antriebsmix korrelierenden Größen werden ebenfalls gesteuert, beispielsweise die Infrastruktur der nicht produktionsrelevanten Standorte.

Vorgehensweise und methodische Basis im Rahmen der klimabezogenen Risiken und Chancen

Klimaveränderungen können sich in unterschiedlicher Form auf das Geschäftsmodell der BMW Group auswirken. Deshalb analysiert das Unternehmen unterschiedliche Klimaszenarien, identifiziert und bewertet klimabezogene Risiken und Chancen und ergreift entsprechende Maßnahmen.

Im Berichtsjahr 2025 wurden alle klimabezogenen Risiken und Chancen der BMW Group hinsichtlich ihrer Sensitivität gegenüber drei Klimaszenarien analysiert. Physische und transitorische Risiken sowie transitorische Chancen wurden mittel- und langfristig betrachtet. Die dabei verwendeten Zeithorizonte decken die in der Wesentlichkeitsanalyse herangezogenen Zeiträume bis inklusive 2036 (mittelfristig) und bis 2050 (langfristig) vollständig ab. Potenzielle kurzzeitige Effekte des Klimawandels sind bereits in den generellen kurzfristigen Risiken der BMW Group enthalten. Beispiele für physische Klimarisiken sind eine zunehmende Häufung und Intensität von akuten Extremwetterereignissen wie Starkregen, Hagel, Stürme und Überschwemmungen sowie längerfristige Änderungen der Temperatur oder der gesamten Niederschlagsmengen. Transitorische Risiken hingegen ergeben sich aus dem Übergang zu einer CO₂-ärmeren Wirtschaft. Hierzu gehören unter anderem regulatorische Risiken, Technologierisiken, Kapital- und Finanzmarktrisiken oder auch Marktrisiken.

Die BMW Group legt zur Identifizierung und Bewertung der physischen klimabezogenen Risiken drei Szenarien zugrunde, die sich an den Szenarien der Shared Socioeconomic Pathways (SSP) des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) orientieren. Hierfür wurde der IPCC-Bericht aus dem Jahr 2023 herangezogen. Diese Klimaszenarien reichen von einem emissionsarmen Szenario mit einer Erderwärmung von < + 2,4 °C (Moderate Erwärmung, SSP1-2.6) über ein mittleres Szenario mit durchschnittlich +2,5°C (Der mittlere Weg, SSP2-4.5) bis hin zu > +4°C (Fossile Entwicklung, SSP5-8.5).

Für die transitorischen klimabezogenen Risiken und Chancen wurde die Methodik der Szenarioanalyse im Berichtsjahr 2025 überarbeitet. Die BMW Group stützt sich bei der Identifizierung und Bewertung auf drei Szenarien der International Energy Agency (IEA). Im Vergleich zu den bisher verwendeten IPCC-Szenarien ermöglicht der Wechsel zu den IEA-Szenarien eine verbesserte Abbildung der Entwicklung der transitorischen Risiken und Chancen. Für die Szenarioanalysen wurden das Net Zero-Emissions-(NZE)-Szenario, das Announced-Pledges-Szenario (APS) sowie das Stated-Policies-Szenario (STEPS) verwendet. Die Analyse stützt sich hierbei auf die Datenbasis des World Energy Outlook (WEO) 2024. Das NZE-Szenario

entspricht einem 1,5°C-Szenario in Übereinstimmung mit dem Pariser Klimaabkommen. Das APS-Szenario geht von der Umsetzung bereits kommunizierter Klimapolitiken aus. Die derzeitigen politischen Rahmenbedingungen sowie ein moderaterer Übergang sind Gegenstand des STEPS-Szenarios. Durch die breite Spanne an Szenarien, die im langfristigen Zeitraum der Unternehmensplanung und darüber hinaus auftreten können, werden plausible Risiken und Unsicherheiten abgedeckt. Sowohl physische als auch transitorische klimabezogene Risiken und Chancen werden in der internen Steuerung sowie im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses berücksichtigt.*

» Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzung

Physische Klimarisiken

Grundlage für das BMW Group Risikomodell zu physischen Klimarisiken in der gesamten Wertschöpfungskette stellen die oben dargestellten drei IPCC-Klimaszenarien dar. Zur Bewertung dieser Szenarien wird für alle relevanten BMW Group und Lieferantenstandorte für den mittel- und langfristigen Zeitraum auf standortspezifische Risikodaten eines externen Versicherungsunternehmens zurückgegriffen.

Für die unterschiedlichen physischen Risiken kommen risikospezifische Daten, wie global verfügbare Wetter- und Klimadaten, ein digitales Höhenmodell und registrierte historische Ereignisse, zur Anwendung. Die räumliche Auflösung ist bestimmt durch die feinste verfügbare Darstellung der jeweiligen Ausgangsdaten.

Die Gefährdungslage durch Klimaveränderungen am jeweiligen BMW Group oder Lieferantenstandort wird sowohl mittel- als auch langfristig (zeitliche Dimension) gemäß den Szenarien (Intensitätsdimension) des weltweit anerkannten IPCC-Reports modelliert. Diese Zeithorizonte decken bezogen auf die physischen klimabezogenen Risiken zum einen den Zeitraum der langfristigen strategischen Unternehmensplanung und zum anderen die erwartete Lebensdauer von Gebäuden und Anlagen ab.

Für die BMW Group können durch physische Klimarisiken Schäden an Vermögenswerten wie Gebäuden, Fahrzeugen oder Teilen entstehen. Aufgrund klimabedingter Ereignisse kann es auch

zu Betriebsunterbrechungen an eigenen Standorten oder an Standorten von Lieferanten kommen. Die physischen Klimarisiken werden im Rahmen der Risikoanalyse standortspezifisch, das heißt basierend auf den Geokoordinaten der relevanten BMW Group Liegenschaften und Lieferantenstandorte, bewertet. Für den jeweiligen BMW Group oder Lieferantenstandort wird auf Basis der zugrunde liegenden standortbezogenen Gefährdungslage, seiner Exposition und objektbezogener Vulnerabilitäten das Klimarisiko beziehungsweise der mittlere jährliche Schadenerwartungswert berechnet.

Physische Klimarisiken verstärken sich für die BMW Group insbesondere im langfristigen Betrachtungszeitraum und darüber hinaus im Rahmen des Szenarios >+4°C (SSP5-8.5). Davon betroffen sind sowohl die Produktionsstandorte der BMW Group als auch Lieferantenstandorte. Im Eintrittsfall könnte dies an einzelnen Standorten zu Produktionsunterbrechungen führen. Aktualisierte Risiken aus den Klimaszenarien werden in der Planung von Neu- und Umbaumaßnahmen berücksichtigt.

Nach Betrachtung der physischen Klimarisiken in den verschiedenen Szenarien wurde die Wesentlichkeit der Risiken in der übergeordneten Wesentlichkeitsanalyse bewertet. Die BMW Group hat Maßnahmen zur Mitigation dieser Risiken in hohem Umfang implementiert, sodass keine physischen Klimarisiken im Sinne der ESRS als wesentlich eingestuft werden. Alle wesentlichen klimabezogenen Risiken sind transitorische Risiken.

Transitorische Klimarisiken und -chancen

Transitorische Risiken und Chancen ergeben sich aus dem Übergang zu einer CO₂-ärmeren Wirtschaft und werden mithilfe von klimabedingten Risikotreibern und qualitativen Experteneinschätzungen für den mittel- und langfristigen Zeitraum bewertet. Sie sind insbesondere dann spürbar, wenn sich Rahmenbedingungen schneller und/oder anders verändern als erwartet

Alle im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten mittel- und langfristigen klimabezogenen Risiken und Chancen fließen in die Szenarioanalyse ein. Diese beziehen sich sowohl auf den eigenen Geschäftsbereich als auch auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette. Es erfolgt eine Simulation der Effekte in den verschiedenen Szenarien und Zeiträumen. Diese

werden den aktuellen Daten aus der langfristigen Unternehmensplanung gegenübergestellt. Auf Basis der Ergebnisse der Szenarioanalyse erfolgt die Bewertung der klimabezogenen Risiken und Chancen im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse.

Die möglichen transitorischen Risiken sind aufgrund schnell eintretender und möglicherweise unvorhergesehener Entwicklungen im Erderwärmungsszenario des Pariser Klimaabkommens mittelfristig am höchsten. Es ist nicht auszuschließen, dass in den nächsten Jahren weltweit noch weitere Maßnahmen ergriffen werden, um das < +1,5°C-Ziel zu erreichen. Wie die Szenarioanalyse zu erkennen gibt, können kurzfristig entschiedene, regulatorische Anforderungen in Kraft treten, die sich auf Produkte, Produktion und Lieferketten auswirken könnten. Dazu gehören auch geänderte Berechnungs- und Offenlegungsvorschriften, die den Zielbeitrag ergriffener Maßnahmen verändern können. Des Weiteren können sich der Wettbewerb und die Nachfrage, vor allem im Bereich der Elektrofahrzeuge, in einem 1,5°C-Szenario verändern. Einige dieser Risiken wurden in der Wesentlichkeitsanalyse gemäß der abschließenden Experteneinschätzung als wesentlich eingestuft.

Die Szenarioanalyse zeigt durch die Ausrichtung auf den 1,5°C-Pfad auch wirtschaftliche Chancen. Diese ergeben sich aus den hierfür notwendigen Anpassungen bei Produkten, Produktionsprozessen und der Wertschöpfungskette. Chancen können sich vor allem aus der steigenden Nachfrage nach emissionsarmen Produkten und dem wachsenden Angebot an elektrifizierten Antriebsvarianten ergeben. Die Szenarioanalyse identifizierte potenzielle Vorteile wie staatliche Förderungen für Elektromobilität, Kostensenkungen durch erneuerbare Energien, Effizienzsteigerungen, Reputationsgewinne sowie die zunehmende Akzeptanz von BEVs. Die Erkenntnisse wurden in die Wesentlichkeitsanalyse einbezogen. Jedoch überschreitet gemäß den Experteneinschätzungen keine der identifizierten Chancen die festgelegte Wesentlichkeitsgrenze.

* Die Zielerreichung der Paris-Konformität ist Bestandteil der langfristigen Unternehmensplanung der BMW Group, wodurch das emissionsarme Szenario Eingang in die Annahmen für den Konzernabschluss gemäß ESRS E1 AR 15 findet.

Aktuell sind durch die Strategie der BMW Group alle Vermögenswerte und Geschäftstätigkeiten mit dem Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft gemäß Paragraf ESRS E1 AR12.d vereinbar.

Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Umweltverschmutzung

Die Ermittlung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen für das Thema Umweltverschmutzung erfolgt übergeordnet im Rahmen der [Wesentlichkeitsanalyse](#). Informationen zu Strategien, Zielen, Maßnahmen sowie Messgrößen werden im Kapitel [Reduzierung von Umweltverschmutzung](#) beschrieben.

Speziell für das Thema Umweltverschmutzung werden Standorte mit einem besonderen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit der BMW Group genauer betrachtet. Je Standort mit besonderem Einfluss wird eine Risikobewertung durchgeführt. Beispielsweise unterlaufen die Standorte des Unternehmens grundsätzlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung und fallspezifisch, je nach Risiken, auch eine Zertifizierung. Standorte mit hohem Risiko und hohem Schadensumfang werden mit Maßnahmen zur Minderung der möglichen Schäden belegt. Neue Standorte werden mit Umweltgutachten (Environmental Due Diligence, Environmental Impact Assessment, Klimarisikobewertungen und bei Bedarf mit Ausgangszustandsbewertungen zur Biodiversität) hinsichtlich Auswirkungen und Risiken bewertet. Daraus abgeleitete Maßnahmen zur Risikominderung werden bei Bedarf umgesetzt. Des Weiteren erfolgt im Rahmen der BMW Group Umwelterklärung sowohl eine qualitative Bewertung der Umweltwirkung von produzierenden Technologien an den verschiedenen Standorten als auch – sofern vorhanden – die Berücksichtigung und Bewertung von Themen zu weiteren Emissionen. Durch diese systematische Herangehensweise stellt die BMW Group sicher, dass die Auswirkungen, Chancen und Risiken umfassend erfasst und entsprechend bewertet werden.

Dies umfasst alle Standorte, die nach nationalen Gesetzen eine Umweltprüfung und -genehmigung (zum Beispiel in Deutschland BImSchG) erfordern. Das sind in der Praxis alle Produktionsstandorte, die Komponentenfertigung, das Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ), Teststrecken und Verteilzentren. Andere Standorte wie Bürogebäude oder Niederlassungen können

länderspezifische Umweltbewertungen erfordern, sind für gewöhnlich aber aufgrund der geringeren Umweltrelevanz im Rahmen von Baugenehmigungen geprüft. Auch diese Baugenehmigungen beinhalten Umweltrelevanzprüfungen nach länderspezifischem Recht.

Eine Liste der wesentlichen Umwelteinflüsse ist für alle Technologien und indirekten Umweltwirkungen (zum Beispiel Pendelverkehr für Mitarbeitende) in der [Umwelterklärung der BMW Group](#) aufgeführt.

Wasserbezogene Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die Wesentlichkeitsanalyse umfasst auch die Identifizierung und Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen. Dabei wird der LEAP-Ansatz¹ verfolgt. Für weitere Umweltmedien wird auf das Kapitel [Ganzheitliches Umweltmanagement innerhalb der BMW Group](#) verwiesen sowie spezifisch für das Thema Wasser auf das Kapitel [Verantwortungsvoller Umgang mit der Ressource Wasser](#).

In der ersten Phase wurden Wasser- und Meeresressourcen identifiziert. Zu den Auswirkungen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen, die bewertet wurden, gehören:

- Wasser: Verbrauch von Oberflächenwasser und Grundwasser sowie Entnahmen und Ableitungen
- Meeresressourcen: Gewinnung und Nutzung dieser Ressourcen und die damit verbundenen wirtschaftlichen Tätigkeiten

In dieser Phase wurden mithilfe des Aqueduct-Atlas² die geografischen Gebiete bestimmt, die von Wasserrisiken betroffen sind, sowie Gebiete, in denen eine Schnittstelle zu Meeresressourcen besteht, die zu wesentlichen Auswirkungen und Abhängigkeiten führen könnten. Berücksichtigt wurden:

- Standorte der BMW Group und der damit verbundenen vor- und nachgelagerten Tätigkeiten entlang der Wertschöpfungskette
- Standorte in Gebieten mit hohem Wasserstress

- Sektoren oder Geschäftsbereiche, die an diesen vorrangigen Orten eine Schnittstelle mit Wasser- oder Meeresressourcen bilden

In der zweiten Phase wurden die Wesentlichkeit der Auswirkungen und Abhängigkeiten bewertet, indem Flusseinzugsgebiete als relevante Ebene für die Standortbewertung herangezogen und mit einer Bewertung des operationellen Risikos kombiniert wurden. Das Unternehmen berücksichtigte dabei die Kriterien der Wasserrahmenrichtlinie 2000/60/EG sowie deren Leitlinien.

Für die im Rahmen der ersten Phase ausgewählten Standorte wurden folgende Schritte unternommen:

- Identifizierung der Geschäftsabläufe und Tätigkeiten, die zu Auswirkungen und Abhängigkeiten von Wasser- und Meeresressourcen führen
- Bewertung des Schweregrads und der Wahrscheinlichkeit der positiven und negativen Auswirkungen

In der dritten Phase wurden die Risiken und Chancen bewertet. Die Grundlage bilden die Ergebnisse der ersten beiden Phasen einschließlich:

- Transitorische Risiken und Chancen: rechtliche und politische Änderungen, technologische Fortschritte, Marktveränderungen und Reputationsrisiken
- Physische Risiken: Wasserknappheit, Wasserstress und Verschlechterung der Wasserqualität
- Chancen: Ressourceneffizienz, Marktdiversifizierung und Finanzierungsmöglichkeiten

¹ LEAP-Ansatz: Vorgehen der Umweltanalyse durch Lokalisieren (Locate), Evaluieren (Evaluate), Beurteilen (Assess), Vorbereiten (Prepare).

² Das Aqueduct-Atlas ist eine Datenbank des WRI (World Resources Institut), in dem Daten unter anderem zu Wasserrisiken und ESG-Risiken als Karte dargestellt werden. Über die Datenbank fand ein Abgleich der BMW Group Standorte mit den Wasserrisikostandorten statt.

Die Analyse ergab, dass der Wasserverbrauch sowohl in den eigenen Betriebsstätten als auch in der vorgelagerten Lieferkette wesentlich ist. Speziell für die eigenen Betriebsstätten wurden bereits mit Beginn der Nachhaltigkeitsziele 2009 Maßnahmen zur Reduzierung des Wasserverbrauchs und zur Nutzung alternativer Wasserquellen wie Regenwasser entwickelt. Zu der Wasserentnahme sowie den Konzepten für eine nachhaltige Wassernutzung wird auf das Kapitel [↗ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk](#) verwiesen.

Die Produktionsstandorte, Versuchsgelände und Joint Operations der BMW Group, die sich in Wasserstressgebieten befinden, sind in der Tabelle aufgeführt.

Standorte nach Wasserstress-Level*

Wasserstress-Level	Standort(e)	Land
Sehr hoher Wasserstress	Granada	Spanien
	Oxnard	USA
	Chennai	Indien
	Rosslyn	Südafrika
Hoher Wasserstress	Berlin	Deutschland
	Leipzig	Deutschland
	Miramas	Frankreich
	Oxford	UK
	Swindon	UK
	Spartanburg	USA
	Woodruff	USA
	Dadong	China
	Tiexi	China
Mittel bis hoher Wasserstress	Rayong	Thailand
	Eisenach	Deutschland
	Wackersdorf	Deutschland
	Goodwood	UK
	San Luis Potosí	Mexiko
Niedriger bis mittlerer Wasserstress	Zhangjiagang	China
	Hams Hall	UK
Niedriger Wasserstress	München	Deutschland
	Dingolfing	Deutschland
	Landshut	Deutschland
	Regensburg	Deutschland
	Eching	Deutschland
	Aschheim	Deutschland
	Steyr	Österreich
	Arjeplog	Schweden
	Araquari	Brasilien
	Manaus	Brasilien
	Debrecen	Ungarn

* Der Anteil des Wasserverbrauchs der nicht herstellungsbezogenen Standorte in Wasserstressgebieten mit Ausnahme der Versuchsgelände ist verhältnismäßig gering. Daher werden die weiteren nicht herstellungsbezogenen Standorte nicht separat aufgelistet.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT STRATEGIE UND GESCHÄFTSMODELL

ESRS 2 SBM-3

Beschreibung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihre Verbindung zu Strategie und Geschäftsmodell

Für den Nachhaltigkeitsbericht 2025 wurden die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen wie im Vorjahr nach den Anforderungen zur doppelten Wesentlichkeit für Nachhaltigkeitsthemen nach den ESRS bewertet. Insgesamt wurden 56 wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert, die dem Geschäftsmodell und den Wirtschaftstätigkeiten der BMW Group sowie der vor- oder nachgelagerten Wertschöpfungskette zugeordnet werden können. Die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen lassen sich zu 32 der unter ESRS 1 vorgegebenen Unter-(Unter-)Nachhaltigkeitsthemen zuordnen (siehe Abbildung).

Eine vollständige Beschreibung und Erläuterung aller identifizierten wesentlichen nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen ist in der [Liste wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen](#) enthalten. Die Übersicht umfasst auch die Darstellung, welchen Effekt die wesentlichen negativen und positiven Auswirkungen auf Menschen und Umwelt haben oder im Falle potenzieller Auswirkungen haben können. Sie zeigt zudem für alle aufgeführten Auswirkungen, Risiken und Chancen, ob diese auch über unternehmensspezifische Angaben adressiert werden. Enthalten sind auch die Zeithorizonte, in denen die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen zu erwarten sind. Ein erheblicher Teil der wesentlichen Auswirkungen ist bereits eingetreten.

Wesentliche Nachhaltigkeitsthemen der BMW Group im Geschäftsjahr 2025 nach ESRS

E (Umwelt)	S (Soziales)	G (Governance)
E1 Klimawandel Anpassung an den Klimawandel > Klimaschutz >>> Energie >>>	S1 Arbeitskräfte des Unternehmens Gesundheitsschutz und Sicherheit > Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit > Vielfalt > Weiterbildung und Kompetenzentwicklung > Sichere Beschäftigung > Sozialer Dialog > Tarifvertragliche Abdeckung >	G1 Unternehmensführung Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten > Korruption und Bestechung – Vermeidung und Aufdeckung, einschließlich Schulung >
E2 Umweltverschmutzung Wasserverschmutzung > Bodenverschmutzung > Mikroplastik >	S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Arbeitszeit > Angemessene Entlohnung > Vereinigungsfreiheit, einschließlich der Existenz von Betriebsräten > Gesundheitsschutz und Sicherheit > Weiterbildung und Kompetenzentwicklung > Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz > Kinderarbeit > Zwangsarbeit >	
E3 Wasser- und Meeresressourcen Wasserverbrauch >>> Wasserentnahme >	S4 Verbraucher und Endnutzer Zugang zu hochwertigen Informationen > Datenschutz > Gesundheitsschutz und Sicherheit >	
E4 Biologische Vielfalt und Ökosysteme Direkte Nutzung >		
E5 Kreislaufwirtschaft Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung >>> Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen > Abfälle >		

Die Vorgehensweise zur Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse hat sich im Vergleich zum Vorjahr nicht signifikant geändert » Vorgehensweise und methodische Basis im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse. Über methodische Verfeinerungen und die Nutzung neuer und zusätzlicher empirischer Evidenz und Erkenntnisse konnte die Anzahl der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen reduziert werden. Zudem wurde eine Verknüpfung ähnlicher beziehungsweise sachlogisch zusammenhängender wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen vorgenommen und bestehende Dopplungen eliminiert. Die Änderungen der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Vergleich zum vorangegangenen Berichtszeitraum sind im Kapitel » Vorgehensweise und methodische Basis im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse dargestellt.

Im Rahmen der Umfeldanalyse werden auch wesentliche nachhaltigkeitsbezogene Auswirkungen, Risiken und Chancen im Hinblick auf ihren Einfluss auf Strategie und Geschäftsmodell bewertet, die zugrunde liegenden Prämissen überprüft und die strategischen Ziele entsprechend ausgerichtet » Umfeldanalyse. Die BMW Group Strategie bildet dabei den Ausgangspunkt für die konsequente Ausrichtung des Unternehmens auf Nachhaltigkeit » Eckpfeiler der Strategie. Die BMW Group leistet mit ihren Produkten einen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung und zielt mit ihren Geschäftsaktivitäten auf eine Verbindung von Ökonomie, Ökologie und Gesellschaft ab. Die zentralen Handlungsfelder der Strategie nehmen dabei entlang der gesamten Wertschöpfungskette wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen auf. Dazu gehören insbesondere alle Antriebstechnologien, einschließlich eines starken Fokus auf Elektromobilität, die Digitalisierung zur Stärkung der Kundeninteraktion und Produkte, die Steigerung der Nachhaltigkeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette, Zirkularität und die Kundenzufriedenheit. Auch die Heterogenität und zunehmende Komplexität der regulatorischen Rahmenbedingungen und sich daraus ergebende wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen werden in der Positionierung und Strategieentwicklung der BMW Group aufgenommen. Ein Überblick, wie der derzeitige und erwartete Einfluss zentraler wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen auf das Geschäftsmodell, die Wertschöpfungskette und die Unternehmensstrategie von der BMW Group berücksichtigt wird, findet sich in den Kapiteln » Positionierung – für was steht die BMW Group?,

» Strategische Stoßrichtung – wohin entwickelt sich die BMW Group?, » Ausrichtung – was treibt die BMW Group an? und » Zusammenarbeit – wie erreicht das die BMW Group?.

Wesentliche Auswirkungen ergeben sich aus der Strategie und dem Geschäftsmodell der BMW Group. Sie entstehen jedoch vor allem aus den Geschäftstätigkeiten und -beziehungen der BMW Group. Dies gilt insbesondere für wesentliche Auswirkungen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. In den Kapiteln » Positionierung – für was steht die BMW Group?, » Strategische Stoßrichtung – wohin entwickelt sich die BMW Group?, » Ausrichtung – was treibt die BMW Group an? und » Zusammenarbeit – wie erreicht das die BMW Group? werden die zentralen strategischen Schwerpunkte und Handlungsfelder in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen dargelegt. Die BMW Group verursacht weltweit direkt und indirekt Treibhausgasemissionen durch vorgelagerte Prozesse, die Beschaffung und Verarbeitung von Rohstoffen, Produkten und Dienstleistungen für die Entwicklung, Produktion sowie das Angebot und die Nutzung eigener Produkte und Dienstleistungen. Mit dem Angebot elektrifizierter Fahrzeuge (BEV, PHEV, FCEV) sowie durch den Ausbau des Einsatzes kostengünstiger CO₂e-freier Energie, unter anderem über PPAs, leistet die BMW Group einen Beitrag zur fortschreitenden Dekarbonisierung » Positionierung – für was steht die BMW Group?. Strategische Maßnahmen zur Reduzierung der weltweiten direkten und indirekten Treibhausgasemissionen können dabei Anpassungen in der Lieferkette bedingen und Anpassungsdruck bei Lieferanten auslösen.

Kreislaufwirtschaft ist ein zentraler Baustein der Strategie der BMW Group. Die Berücksichtigung der Prinzipien der Kreislaufwirtschaft in Geschäftsmodellen und Produkten kann ein wichtiger Aspekt zur verringerten Nutzung natürlicher und knapper Ressourcen sein. Die Verringerung des Primärmaterialeinsatzes zählt auf die Reduzierung von CO₂e-Emissionen und die Erhaltung der Biodiversität ein und mindert die mit dem Abbau und der Verarbeitung von Primärmaterial verbundenen ökologischen und sozialen Auswirkungen. Deshalb unternimmt die BMW Group Schritte, den Anteil recycelter Materialien zu erhöhen » Strategische Stoßrichtung – wohin entwickelt sich die BMW Group?.

In Bezug auf die eigene Belegschaft ist Vielfalt ein wichtiges Element der Wettbewerbsfähigkeit der BMW Group. Das Unternehmen fördert daher ein Arbeitsumfeld, in dem sich die Mitarbeitenden mit ihren unterschiedlichen Stärken und Perspektiven ergänzen und vernetzt zusammenarbeiten können, um optimale Lösungen zu finden. Der Frauenanteil in Führungsfunktionen stellt dabei eine strategische Zielgröße dar. Die BMW Group fördert konsequent ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dabei, sich neue Qualifikationen anzueignen und sich weiterzuentwickeln. Über die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an allen Standorten fördert die BMW Group deren berufliche Weiterentwicklung und den Erhalt ihrer Leistungsfähigkeit » Zusammenarbeit – wie erreicht das die BMW Group?, » Arbeitskräfte des Unternehmens.

Alle weiteren identifizierten wesentlichen Auswirkungen ergeben sich nicht aus der Strategie oder dem Geschäftsmodell der BMW Group und weisen auch keinen signifikanten Einfluss auf deren Weiterentwicklung auf. » Die BMW Group Strategie, » Liste wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen

Durch den Umgang mit wesentlichen Auswirkungen und Risiken und die Nutzung wesentlicher Chancen stärkt die BMW Group ihre Resilienz von Strategie und Geschäftsmodell. Dafür ist es wichtig, Veränderungen im Umfeld frühzeitig zu erkennen, alternative Entwicklungsszenarien zu berücksichtigen, Risiken wirksam zu steuern und Chancen, die sich aus Veränderungen ergeben können, wahrzunehmen » Risiken und Chancen. Die Resilienzanalyse wird daher übergreifend und unter Einbeziehung aller relevanten Themenfelder für die BMW Group durchgeführt. Dies schließt auch Nachhaltigkeitsthemen und damit verbundene Risiken und Chancen mit ein. Auch hierfür bildet die regelmäßig aktualisierte Analyse des Umfelds anhand ausgewählter und relevanter Themenfelder die Grundlage » Umfeldanalyse. Dabei werden auch die politischen und regulatorischen Rahmenbedingungen bewertet » Ökonomie, » Politik. Die Resilienz des Geschäftsmodells gegenüber den Herausforderungen des Klimawandels soll durch die Integration relevanter Risiken und Chancen in die Unternehmensplanung sichergestellt werden.

Mit dem Ausbau der Resilienz in den globalen Lieferketten zielt die BMW Group auf die Verringerung des Einflusses exogener,

insbesondere auch nachhaltigkeitsbezogener Faktoren ab, und fördert einen verantwortungsvollen Rohstoffbezug » Ausbau resilienter Lieferketten, » Rohstoffsicherung und -strategie, » Einkauf von Batteriezellen. Über ein vorausschauendes Risikomanagement wird die Widerstandsfähigkeit des Lieferantennetzwerks gestärkt » Risikomanagement im Einkauf. Mit der Digitalisierung über die gesamte Lieferkette hinweg wird die Basis für ein nachhaltiges und resilientes Lieferkettenmanagement gelegt. » Digitalisierung in der Lieferkette

Die Resilienzanalyse in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme ist im Kapitel 7 Resilienzanalyse der BMW Group hinsichtlich Biodiversität dargestellt.

Aktuelle finanzielle Effekte wesentlicher Risiken und Chancen

Regulatorische Vorgaben führten dazu, dass bestimmte Energiequellen, wie beispielsweise Biogas, nur noch eingeschränkt und mit regulatorischen Unsicherheiten für Emissionsminderungsmaßnahmen eingesetzt werden konnten. Durch Absicherungsaktivitäten wurden jedoch finanzielle Effekte für die BMW Group vollständig vermieden.

Es wurden keine wesentlichen Risiken und Chancen identifiziert, bei denen im Geschäftsjahr 2026 eine erhebliche Eintrittswahrscheinlichkeit für eine wesentliche Anpassung der Buchwerte der im zugehörigen Abschluss ausgewiesenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten bestand.

STAKEHOLDERENGAGEMENT

ESRS 2 SBM-2

Die BMW Group misst dem regelmäßigen, offenen und transparenten Austausch mit ihren Stakeholdern eine hohe Bedeutung bei. Ziel ist es, durch Information und (Dialog-)Angebote Vertrauen zu bilden, Transparenz und Wahrnehmung zu erhöhen und einen Wissenstransfer zu gestalten.

Die im Jahr 2024 überarbeitete 7 Stakeholder Engagement Policy bildet die Grundlage des Stakeholderengagements der BMW Group und unterscheidet dabei zwischen betroffenen Interessenträgern und Nutzern von Nachhaltigkeitsberichten. Betroffene Interessenträger sind direkt oder indirekt von den Unternehmensaktivitäten der BMW Group betroffen, während Nutzer von Nachhaltigkeitsberichten primär Nutzer der allgemeinen Unternehmensberichterstattung, wie zum Beispiel Investoren oder Geschäftspartner, sind.

Die BMW Group fördert den Austausch mit ihren Stakeholdern in allen Geschäftsaktivitäten und steht mit ihnen in einem kontinuierlichen Dialog in Einzelgesprächen, auf Konferenzen oder bei spezifischen Anfragen. Dabei werden auch wesentliche nachhaltigkeitsbezogene Themen wie Klimawandel, der Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft sowie Arbeitsbedingungen im eigenen Geschäftsbereich oder weitere mitarbeiterrelevante Themen erörtert. Abhängig von der Ausgangslage werden unterschiedliche Formen des Engagements gewählt. Im Juni 2025 diskutierten Experten der BMW Group mit Stakeholdern in Brüssel im Rahmen einer Dialogveranstaltung darüber, wie Europa ein stärkerer Teil der weltweiten Batteriezellen-Wertschöpfungskette werden könnte. Im September 2025 tauschte sich die BMW Group im Rahmen der New York Climate Week zum Themenkomplex „De-karbonisierung, Resilienz, Zukunftsfähigkeit“ mit externen Stakeholdern aus. In Workshops wurde diskutiert, wie zum einen Lieferketten, zum anderen Maßnahmen der Kreislaufwirtschaft, aber auch Technologieoffenheit dazu beitragen können, Nachhaltigkeitsziele und Profitabilität in Einklang zu bringen. Neben diesen spezifischen Stakeholderdialogen und Interaktionen beteiligt sich die BMW Group auch an öffentlichen und politischen Diskussionen und steht im regelmäßigen, intensiven Austausch

mit den Kapitalmarktakteuren. Dieser Ansatz hilft, dauerhaft Beziehungen aufzubauen, die BMW Group über ihre Auswirkungen auf (betroffene) Stakeholder zu informieren und Prozesse für zukünftige Aktivitäten des Stakeholderengagements zu verbessern. Die Aufnahme unterschiedlicher externer Perspektiven und Erwartungen ermöglicht die Weiterentwicklung der Strategie » Die BMW Group Strategie und fördert die Innovationskraft der BMW Group.

Die BMW Group nutzt die Rückmeldungen und Ergebnisse aus dem Stakeholderengagement im Rahmen ihrer Umfeld- und Trendanalysen, die in die Weiterentwicklung ihrer Unternehmensstrategie sowie auch Fachstrategien einfließen. So wird die Personalstrategie jährlich durch eine umfangreiche Umfeld- und Unternehmensanalyse überprüft und bei Bedarf entsprechend angepasst. Als Teilbereich der Unternehmensstrategie identifiziert die Marktforschung mithilfe weltweiter Studien Kundenbedürfnisse und Kundenerwartungen. Die Erkenntnisse aus diesen und weiteren Studien und Analysen, in die auch Expertenmeinungen eingehen, sind die Basis strategischer Empfehlungen für das gesamte Unternehmen, einzelne Bereiche und die Marken der BMW Group.

Der Vorstand hält sich regelmäßig in Vorstandssitzungen durch gesonderte Informationsunterlagen oder auch den direkten Austausch mit Stakeholdern wie Investoren oder politischen Entscheidungsträgern zu Stakeholderfeedback und -positionen auf dem Laufenden. Briefings interner Fachstellen ergänzen speziell vor Teilnahmen an größeren Veranstaltungen wie OECD-Konferenzen oder Hauptversammlungen die Informationen an den Vorstand. Auch der Vorsitzende des Aufsichtsrats der BMW AG steht in regelmäßigem Kontakt mit Stakeholdern. Darüber hinaus nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats der BMW AG an der jährlichen Hauptversammlung der BMW AG teil und stehen auch im Rahmen ihrer weiteren Tätigkeiten und Mandate im Austausch mit Stakeholdern.

Ihre wichtigsten externen Stakeholder bezieht die BMW Group in ihre Wesentlichkeitsanalyse ein. Weitere Informationen hierzu finden sich im Abschnitt 7 Vorgehensweise und methodische Basis im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse.

Die Belegschaft der BMW Group wird als wesentliche Stakeholdergruppe aktiv in die künftige Ausrichtung des Unternehmens einbezogen. Im Turnus von zwei Jahren misst die BMW Group im Rahmen einer unternehmensweiten Mitarbeiterbefragung die Leistungsfähigkeit der Organisation und die allgemeine Stimmung in der Belegschaft. 2025 fand erneut eine Befragung mit einer Beteiligungsquote von 90% statt. Eine zentrale Beteiligungsmöglichkeit erhalten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter außerdem durch das betriebsinterne Ideenmanagement, worüber Ideen auch außerhalb des Aufgabenbereichs eingebracht werden können. Die Sorgfaltsprozesse zur Achtung der Menschenrechte und damit einhergehender Umweltstandards gelten für den eigenen Geschäftsbereich, Lieferanten sowie weitere Geschäftspartner. [↗ Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog](#)

Die BMW Group arbeitet vor Ort entweder direkt mit den betroffenen Gemeinschaften oder entsprechenden Vertretern zusammen. Ein Beispiel hierfür ist die Planung des neuen Montagewerks für Hochvoltbatterien in Irlbach-Straßkirchen, bei der die lokalen Stakeholder intensiv eingebunden werden. Durch eine Vielzahl an Maßnahmen hat das Unternehmen Transparenz und Gelegenheit für den Dialog geschaffen, um die Interessen der Anwohner und Gemeinden umfassend zu berücksichtigen. Darüber hinaus gibt es an den BMW Group Standorten Ansprechpartner, die Beziehungen zu lokalen Stakeholdern pflegen und als erste Anlaufstelle dienen. Ein regelmäßiger Austausch mit der Zivilgesellschaft beziehungsweise betroffenen Gemeinschaften und anderen relevanten Akteuren der Lieferkette ist ebenfalls ein wichtiger Bestandteil im Umgang mit kritischen Rohstoffen. Die Berücksichtigung und der Schutz von betroffenen (lokalen) Gemeinschaften sowie im Besonderen indigener Völker wird über den [↗ BMW Group Supplier Code of Conduct](#) auch für die Lieferkette vorausgesetzt. Im Rahmen des verantwortungsvollen Rohstoffmanagements und zur Mitigation von sozialen Folgen werden spezifische Handlungsfelder identifiziert, die in besonderen Fällen auch ein Engagement vor Ort begründen können. Zur Förderung der Einhaltung von Sozial- und Umweltstandards hat die BMW Group entsprechende Sorgfaltsprozesse verankert, sowohl unternehmensweit als auch in den Beziehungen zu Lieferanten und weiteren Geschäftspartnern. Der Bereich Einkauf und Lieferantennetzwerk verantwortet dabei die

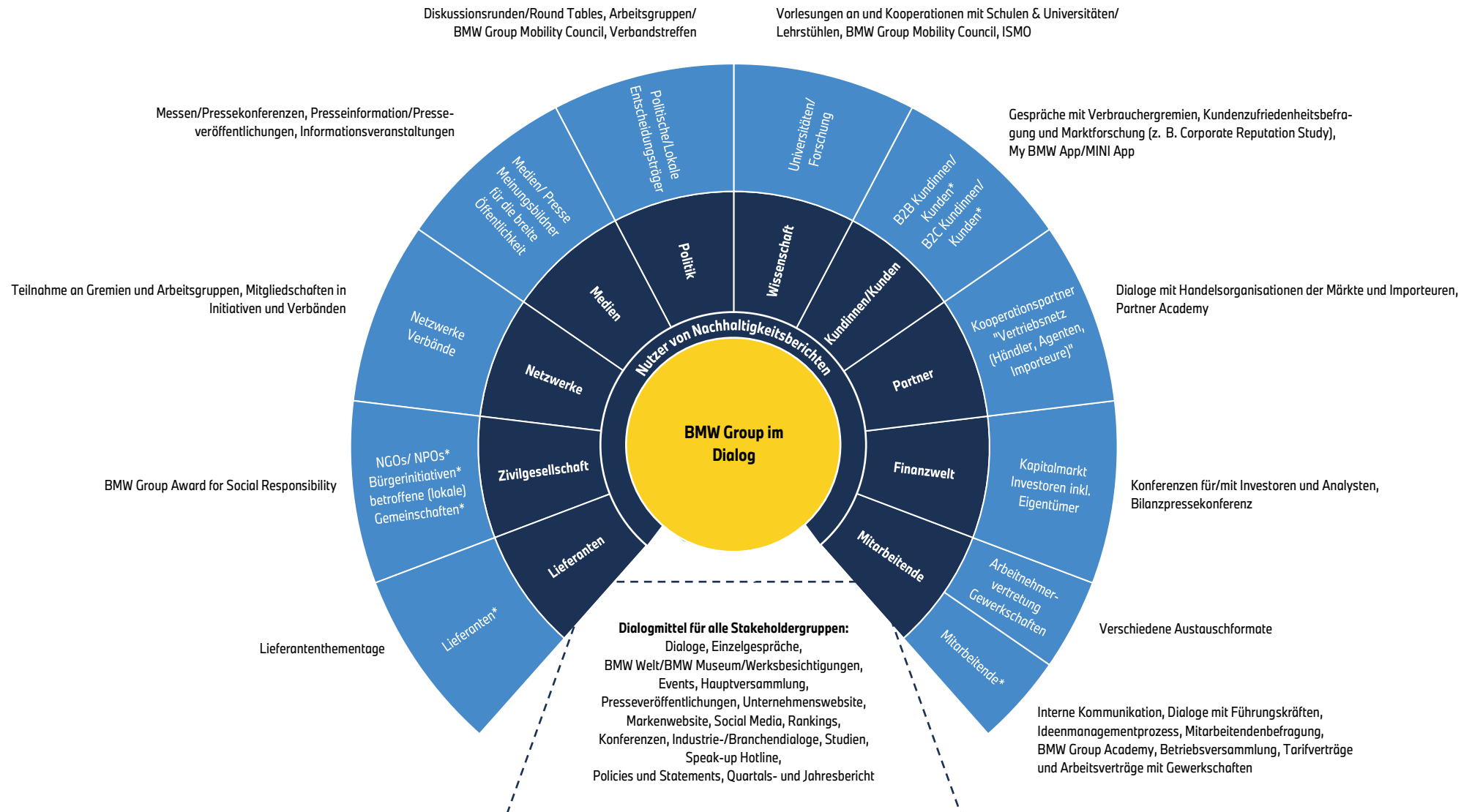
Entwicklung der Verfahren und die Umsetzung der Sorgfaltsprozesse in der Lieferkette. Diese Verantwortung ist durch eine dedizierte Fachabteilung organisatorisch in der Einkaufsstrategie verankert und verstärkt. [↗ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk](#)

Die BMW Group trägt den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen Rechnung und führt daher gezielt die Diskussion mit wissenschaftlichen Experten über Nachhaltigkeitsziele in verschiedenen Formaten. Die International Sustainable Mobility Research Platform (ISMO) ist eine im Jahr 2024 gegründete, internationale Forschungsk Kooperation, der neben der BMW Group mit der University of Cambridge in UK, der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg in Deutschland, der Harvard University in den USA und der Tsinghua University in China insgesamt vier international renommierte Universitäten angehören. Die Zusammenarbeit zielt auf die Nachhaltigkeitsforschung und die Entwicklung wissenschaftlich fundierter Ansätze zur Weiterentwicklung unserer Strategie ab. Der Vorstand der BMW AG engagiert sich aktiv in der Kooperation und nimmt seit 2025 unter anderem zweimal jährlich an Besprechungen der Forschungsergebnisse teil. Die ISMO leistet damit einen wesentlichen Beitrag dazu, die Unternehmensleitung über wichtige Veränderungen im Umfeld zu informieren und unternehmerische Handlungsoptionen auf dem aktuellen Stand der Wissenschaft zu entwickeln.

Weitere regelmäßige Engagements der BMW Group beziehen sich sowohl auf branchenweite als auch branchenübergreifende Initiativen. Dazu zählen unter anderem der Branchendialog Automobilindustrie, der Arbeitskreis Nachhaltigkeit in der Lieferkette im Verband der Automobilindustrie (VDA), die Responsible Business Alliance (RBA) und Drive Sustainability. Zum Teil handelt es sich dabei um Multi-Stakeholder-Initiativen, an denen neben Unternehmen auch Gewerkschaften und NGOs beteiligt sind und stellvertretend die Interessen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette vertreten. Das Engagement in den Initiativen erfolgt kontinuierlich. Eine detaillierte Darstellung der Zusammenarbeit mit Partnern im Lieferantennetzwerk, insbesondere in rohstoffspezifischen und -übergreifenden Initiativen, findet sich im Kapitel [↗ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement](#).

Allen Stakeholdern, von Kunden über Wissenschaft bis hin zu betroffenen Gemeinschaften, steht die Möglichkeit offen, über unterschiedliche Kommunikationskanäle mit der BMW Group in Kontakt zu treten. Neben zentralen E-Mail-Adressen und den [↗ BMW Group Compliance Contact](#) können Hinweisgeber bei Compliance-relevanten Themen die [↗ BMW Group SpeakUP Line](#) nutzen oder sich an die [↗ Ombudsperson](#) wenden. Die BMW Group SpeakUP Line ist in sämtlichen Ländern, in denen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group tätig sind, über lokale Rufnummern sowie online in 70 Sprachen zu erreichen. Sämtliche Hinweise, die über die entsprechenden Kommunikationskanäle an die BMW Group herangetragen werden, werden unter Beachtung der jeweiligen Vorschriften sorgfältig geprüft. Insbesondere beachtet die BMW Group das Verbot, gutgläubige Hinweisgebende zu benachteiligen.

Stakeholdergruppen und beispielhafte Dialogformen



* Betroffene Interessenträger.

GRUNDZÜGE DER GOVERNANCE DURCH VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

ESRS 2 GOV-1, GOV-2

Corporate Governance im Überblick

AUFSICHTSRAT

♀ 30% | ♂ 70% je 10 Vertreter von Anteilseignern und Arbeitnehmern



- Überwachung der Geschäftsführung des Vorstands
- Beratende Begleitung des Vorstands bei wichtigen Fragen der Unternehmensführung

Präsidialausschuss

Prüfungsausschuss

Vergütungsausschuss

Nominierungsausschuss

VORSTAND*

♀ 14% | ♂ 86%



- Gesamtverantwortung Geschäftsführung
- Festlegung Strategie- und Ressourcenrahmen
- Ergreifung Maßnahmen zur Strategieumsetzung

Vorsitzender des Vorstands

Kunde, Marken, Vertrieb

Personal und Immobilien

Finanzen

Produktion

Einkauf und Lieferantennetzwerk

Entwicklung

Vorstandsausschuss
Führungskräfte (VA-F)Vorstandsausschuss
Prozesse und Digitalisierung (VA-D)Vorstandsausschuss
Operations (VA-O)

Nachhaltigkeitsspezifische Unternehmensziele,
Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten in Entscheidungen.

* Jedes Vorstandsmitglied führt eigenverantwortlich das ihr oder ihm zugewiesene Ressort und ist in diesem Umfang auch für wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im jeweiligen Ressort zuständig.

Die BMW AG ist eine Aktiengesellschaft gemäß deutschem Aktiengesetz und verfügt über einen geschäftsführenden Vorstand und einen Aufsichtsrat, der die Geschäftsführung des Vorstands überwacht.

Vorstand – Aufgaben, Zusammensetzung, Kompetenzen

Der Vorstand ist für die Geschäftsführung der BMW AG gesamtverantwortlich. Er legt den Strategie- und Ressourcenrahmen fest und ergreift die Maßnahmen zur Strategieumsetzung. In diesem Kontext beschließt der Vorstand die automobilen Produktstrategie und entscheidet über produkt- und kundenbezogene Themen sowie Sachverhalte von besonderer Bedeutung und Tragweite für die BMW Group. In seinen Sitzungen berücksichtigt der Vorstand bei seinen Entscheidungen die unterschiedlichen Aspekte der Nachhaltigkeit, setzt sich mit den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Geschäftsentwicklung auseinander und überwacht die Zielerreichung der zentralen nachhaltigkeitsbezogenen Indikatoren und Zielsetzungen. Details finden sich in der [Geschäftsordnung des Vorstands der BMW AG](#).

Der Vorstand umfasst zum 31. Dezember 2025 auf Grundlage der Besatzungsprinzipien und unter Einbeziehung der ESRS-Berichtspflichten wie im Vorjahr 14% weibliche und 86% männliche Mitglieder (insgesamt sieben Mitglieder).

Unabhängig von der Gesamtverantwortung des Vorstands führt jedes Vorstandsmitglied das ihr oder ihm zugewiesene Ressort eigenverantwortlich und ist in diesem Umfang auch zuständig für die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im jeweiligen Ressort.

Der Aufsichtsrat hat für die Zusammensetzung des Vorstands im Einklang mit dem DCGK und den gesetzlichen Anforderungen ein Kompetenz- und Diversitätskonzept verabschiedet.

Im Rahmen der Abwägung, welche Persönlichkeit den Vorstand als Gremium am besten ergänzen würde, achtet der Aufsichtsrat darauf, dass unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, sowie die verschiedenen Geschlechter angemessen vertreten sind. Im Rahmen seiner Entscheidung berücksichtigt der Aufsichtsrat auch nachfolgende Aspekte:

- Die Mitglieder des Vorstands sollen über eine langjährige Führungserfahrung verfügen und möglichst Erfahrung aus unterschiedlichen Berufen mitbringen. Es wird eine hinreichende Mischung unterschiedlicher Fach- und Führungskompetenzen angestrebt.
- Mindestens zwei Mitglieder sollen über internationale Führungserfahrung verfügen.
- Mindestens zwei Mitglieder des Vorstands sollen eine technische Ausbildung haben.
- Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über langjährige Erfahrung auf den Kompetenzfeldern individuelle Mobilität, Entwicklung, Produktion, Vertrieb, Finanzen und Personalführung verfügen.

Dem Vorstand müssen mindestens eine Frau und mindestens ein Mann angehören. Der Aufsichtsrat gewährleistet diese Mindestbeteiligung der Geschlechter.

Im Rahmen seiner Tätigkeit befasst sich der Vorstand kontinuierlich mit den Auswirkungen, Risiken und Chancen der Geschäftsentwicklung. Neben der fortlaufenden Berichterstattung zur aktuellen Geschäftsentwicklung informiert sich der Vorstand regelmäßig zum aktuellen Marktumfeld, den finanziellen und nichtfinanziellen Risiken, der Konzernrisikostategie sowie der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems. Ebenso widmet sich der Vorstand mehrmals im Jahr der Entwicklung des Personalbestands, der Diversität sowie laufenden Qualifizierungs- und Umschulungsmaßnahmen im Zuge des Transformationsprozesses [↗ Just Transition – das Konzept zur Entwicklung von Zukunftskompetenzen](#). Über die Compliance Berichterstattung des Chief Compliance Officers erhält der Vorstand in regelmäßigen Abständen Informationen über laufende Compliance Aktivitäten und potenzielle Risiken. Hierbei werden vom Vorstand neben den Prüfungsergebnissen zur Angemessenheit

und Wirksamkeit des Compliance Management Systems (CMS) auch die strukturelle und organisatorische Weiterentwicklung des Group CMS thematisiert und der Stand der Umsetzung unternehmerischer Sorgfaltspflichten zur Achtung der Menschenrechte und damit einhergehender Umweltstandards entlang der Wertschöpfungskette besprochen. Darüber hinaus diskutiert der Vorstand kontinuierlich die Prozesse und Maßnahmen zur Umsetzung neuer regulatorischer Anforderungen und Sicherstellung der externen Berichtsanforderungen im Themenfeld Nachhaltigkeit.

Die Verankerung der Nachhaltigkeitsdimensionen in den Unternehmensstrukturen und -prozessen erfolgt in der BMW Group übergreifend und ganzheitlich im Zusammenwirken der unterschiedlichen Entscheidungsebenen des Unternehmens. Die strukturelle Integration der strategischen Ziele des Unternehmens erfolgt dezentral: In den einzelnen Vorstandsressorts tragen definierte Fachfunktionen die Verantwortung dafür, die Ziele innerhalb der jeweiligen Organisation zu verankern, ihre Erreichung zu messen und die Rückkopplung mit der Strategie sicherzustellen.

Kompetenzmatrix Vorstand

Erfahrung		(Zugang zu) Fachwissen	
In relevanten Märkten		Auf relevanten Kompetenzfeldern	Nachhaltigkeit
Europa		Individuelle Mobilität	 Klimawandel 
USA		Unternehmensstrategie	 Umweltverschmutzung 
China		Technologien	 Wasser- und Meeresressourcen 
Sonstige		Produktion	 Biologische Vielfalt und Ökosysteme 
		Vertrieb	 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft 
		Finanzen	 Eigene Belegschaft 
		Personalführung	 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette 
		Digitalisierung	 Verbraucher und Endnutzer 
		Lieferkette	 Unternehmensführung 
		Entwicklung	

Über ein regelkreisbasiertes Planungs- und Steuerungssystem wird die Strategie in eine jährlich überarbeitete, langfristige Unternehmensplanung überführt. Ihre Erreichung wird durch ein Zielsystem kontrolliert, unter anderem durch die regelmäßige Berichterstattung der für das jeweilige Berichtsjahr gesetzten Ziele und Leistungsindikatoren im Vorstand und Aufsichtsrat. Im Vorstand werden die gesamtstrategischen Ziele der BMW Group hinsichtlich der Nachhaltigkeitsthemen entschieden und die ressortspezifischen Nachhaltigkeitsaktivitäten und -entwicklungen berichtet. Die Funktion Nachhaltigkeit stellt eine übergreifende Steuerung der Nachhaltigkeitsthemen sicher. Sie identifiziert potenzielle Handlungsbedarfe des Unternehmens, definiert die zu erreichenden Ziele und bereitet entsprechende Beschlüsse des Vorstands vor. Die Funktion ist ferner für die Berücksichtigung der Nachhaltigkeitsdimension unter Einbeziehung relevanter wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen bei anstehenden wesentlichen Unternehmensentscheidungen auch auf Vorstandsebene verantwortlich. Dies schließt wichtige Transaktionen mit ein. Sie stellt den Fortschritt bei der Zielführung der übergreifenden Nachhaltigkeitsziele der BMW Group dem Vorstand mindestens dreimal jährlich vor. Die Ziele und Maßnahmen hinsichtlich der Reduzierung von CO₂e-Emissionen in allen Scopes, Kreislaufwirtschaft, Umwelt- und Sozialstandards und sozialer Nachhaltigkeit werden aufgezeigt sowie der strategische und operative Umsetzungsstand diskutiert. Bei Zielabweichungen werden geeignete Maßnahmen erörtert und bei Bedarf entschieden. Darüber hinaus diskutiert der Vorstand, ebenso wie der Aufsichtsrat, jeweils regelmäßig die Weiterentwicklung der verschiedenen Themenschwerpunkte aus der Nachhaltigkeitsstrategie. Dabei fließen die identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen mit ein. Dies hat sowohl informativen Charakter, beinhaltet aber auch Entscheidungsvorlagen, jeweils ausgerichtet an aktuellen thematischen Entwicklungen. Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse, inklusive der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen, werden dem Vorstand durch die Funktion Konzernberichtswesen vorgestellt und von diesem diskutiert. [↗ Wesentlichkeitsanalyse](#), [↗ Liste wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen](#) Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen werden auch im Rahmen der regelmäßigen Überarbeitung der Umfeldanalyse vom Vorstand besprochen.

Der Vorstand setzt die organisatorischen, strukturellen und inhaltlichen Rahmenbedingungen der Unternehmensführung, stellt die Einbindung in die Steuerungs- und Governance-Systeme des Unternehmens sicher und lässt sich über die jeweilige Umsetzung berichten. Dies gilt auch für die Themen „Bekämpfung von Korruption und Bestechung“ sowie „Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten“ [↗ Governance-Informationen](#). Dem Aufsichtsrat wird im Rahmen seiner Überwachungstätigkeit über die Unternehmensführung berichtet.

Darüber hinaus hat der Vorstand der BMW AG zur vertieften und ressortübergreifenden Thematisierung ausgewählter Themenfelder von besonderer Bedeutung die nachfolgenden Ausschüsse mit Vorstandseteiligung eingerichtet:

- **Vorstandsausschuss Prozesse und Digitalisierung (VA-D):** Der VA-D berät und entscheidet ressortübergreifend alle wesentlichen Umfänge zur Verbesserung und Digitalisierung der Unternehmensprozesse der BMW Group sowie hinsichtlich des zielgerichteten Einsatzes von künstlicher Intelligenz (KI) und trägt so entscheidend zur strategiegeleiteten Unternehmensentwicklung bei. In diesem Kontext befasst sich der VA-D mit übergreifenden IT-Projekten, IT-Plattformen und IT-Initiativen sowie den prozessbezogenen und digitalen Performance-Hebeln und Key Performance Indicators (KPIs). Ebenso adressiert der VA-D konsequent Transformationshemmnisse im Unternehmen und definiert Transformationsfokus, -taktung und -ressourcen sowie das finanzielle Steuerungsmodell von Plattformen/Daten. Zudem verantwortet der VA-D die Priorisierung/Finanzierung von Innovationsthemen im Bereich Digitalisierung sowie die strategischen Recruitingmaßnahmen und die Qualifikationsprogramme für einschlägige Kompetenzen.
- **Vorstandsausschuss Führungskräfte (VA-F):** Der VA-F beschäftigt sich mit unternehmensweit relevanten Themen, die die Führungskräfte der BMW Group insgesamt oder individuell betreffen, wie beispielsweise die Führungsstruktur, die Potenzialsituation sowie die Ernennung von Oberen Führungskräften (OFK). Ebenso werden im VA-F durch die jeweiligen Fachfunktionen allgemeine personalrelevante Themenstellungen und Entwicklungen vorgestellt, um

frühzeitig Ableitungen für die zukünftige personalpolitische Ausrichtung treffen zu können. In diesem Zusammenhang hat der VA-F je nach Sachverhalt die Aufgabe eines Entscheidungsgremiums oder eine beratende/empfehlende oder vorbereitende Rolle.

- **Vorstandsausschuss Operations (VA-O):** Der VA-O berät und entscheidet ressortübergreifend über automobiler Produktprojekte nach erfolgter Bestätigung durch den Vorstand. In diesem Kontext befasst sich der VA-O mit der operativen Umsetzung von Fahrzeugprojekten, strategischen Baukästen von der Serienentwicklung bis zum Produktionsstart/der Markteinführung sowie der laufenden Serienproduktion und Weiterentwicklung. Zudem überwacht der VA-O die konsequente Zielführung von Fokus- und Qualitätsthemen der automobilen Produktprojekte und gestaltet ressortübergreifend den prozessualen Rahmen für seinen Verantwortungsbereich.

Im Dezember 2025 wurden die spezifischen Nachhaltigkeitskompetenzen der Vorstandsmitglieder zu den wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen abgefragt. Die Kompetenzmatrix für den Vorstand enthält eine Übersicht über dessen nachhaltigkeitsbezogenes Fachwissen. Dieses umfasst alle Nachhaltigkeitsthemen, bei denen im Rahmen der [↗ Wesentlichkeitsanalyse](#) wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert wurden. Die Beantwortung des Fragebogens liegt in der Verantwortung des jeweiligen Vorstandsmitglieds. Die Angaben der Vorstandsmitglieder werden durch den Bereich Recht, Patente, Group Compliance Management der BMW AG auf Plausibilität geprüft.

Sofern und soweit der Vorstand in bestimmten Bereichen keine eigene detaillierte Fachkenntnis aufweist, kann er direkt auf die Kompetenzen und Erfahrungen der jeweiligen Fachbereiche zugreifen, die über Kenntnisse zu den wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten verfügen. Dem Vorstand steht es zudem frei, jederzeit auf externe Ressourcen wie Schulungen, Experten oder Gutachter zurückzugreifen. Die Sicherstellung der Verfügbarkeit des relevanten Fachwissens und der erforderlichen Fähigkeiten wird laufend überprüft und notfalls werden strukturelle Anpassungen vorgenommen sowie relevantes Fachwissen aufgebaut oder vertieft.

Die Kompetenzmatrix weist zudem die Erfahrungen des Vorstands aus, die für die Sektoren, Produkte und geografischen Standorte der BMW Group relevant sind.

Aufsichtsrat – Zusammensetzung und Besetzungsziele

Der Aufsichtsrat der BMW AG besteht aus zehn von der Hauptversammlung gewählten Vertretern der Aktionäre (Anteilseigner) und zehn nach dem Mitbestimmungsgesetz gewählten Vertretern der Arbeitnehmer. Bei vorzeitiger Mandatsbeendigung rückt für die verbleibende Mandatszeit ein etwaiges Ersatzmitglied nach. Wurde kein Ersatzmitglied gewählt, bestellt das zuständige Gericht auf Antrag ein neues Mitglied für die verbleibende Mandatszeit bzw. bei Vertretern der Aktionäre nur für die Zeit bis zur nächsten Hauptversammlung. Die Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmer setzen sich zusammen aus sieben unternehmensangehörigen Arbeitnehmern, einschließlich eines leitenden Angestellten, und drei Aufsichtsratsmitgliedern, die auf Vorschlag von Gewerkschaften gewählt werden.

Die ESRS enthalten eine eigene Definition der Unabhängigkeit von Mitgliedern des Aufsichtsgremiums, die gleichermaßen für Anteilseigner- und Arbeitnehmervertreter Anwendung findet. Aufsichtsratsmitglieder gelten danach als unabhängig, wenn sie ein unabhängiges Urteil ohne Einfluss von außen und ohne Interessenkonflikte abgeben. „Ohne Interessenkonflikt“ wird näher definiert als das Fehlen eines Interesses, einer Stellung, eines Zusammenschlusses oder einer Beziehung, die aus der Sicht eines vernünftigen und informierten Dritten geeignet wären, ungebührlich Einfluss auf die Entscheidungsfindung zu nehmen oder Voreingenommenheit zu verursachen. Auf Grundlage der ESRS werden im Einklang mit den Kriterien des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) acht Anteilseignervertreter als unabhängig eingestuft. Die zehn Arbeitnehmervertreter sehen wir alle als unabhängig an: Bei den Gewerkschaftsvertretern besteht kein Beschäftigungsverhältnis mit dem Unternehmen und auch keine besondere Beziehung zum Unternehmen oder Vorstand. Den im Unternehmen angestellten Arbeitnehmervertretern wird im Rahmen eines gesetzlich anerkannten Systems der Arbeitnehmervertretung angemessener Schutz vor missbräuchlicher Entlassung und sonstiger ungerechter Behandlung gewährt (§ 15 KSchG, § 103 BetrVG). Insgesamt sind damit 90% der Aufsichtsratsmitglieder unabhängig im Sinne der ESRS.

Der Aufsichtsrat ist so zusammenzusetzen, dass seine Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen verfügen. Der Aufsichtsrat der BMW AG verabschiedet dazu einmal jährlich Besetzungsziele, die sowohl ein Kompetenzprofil als auch ein Diversitätskonzept umfassen:

- Dem Aufsichtsrat sollen mindestens sechs unabhängige Aufsichtsratsmitglieder der Anteilseigner im Sinne der Empfehlungen des DCGK angehören.
- Der Aufsichtsratsvorsitzende, der Vorsitzende des Prüfungsausschusses sowie der Vorsitzende des mit der Vorbereitung von Entscheidungen zur Vorstandsvergütung befassten Ausschusses sollen unabhängig von der BMW AG und vom Vorstand sein. Der Aufsichtsratsvorsitzende soll nicht den Vorsitz im Prüfungsausschuss innehaben.
- Bei der Suche nach qualifizierten Kandidatinnen und Kandidaten für den Aufsichtsrat wird der Fokus auf Persönlichkeiten gerichtet, die das Gremium in seiner Gesamtheit mit Fach- und Führungskompetenzen bestmöglich verstärken würden. Bei der Vorbereitung von Besetzungsvorschlägen soll im Einzelfall gewürdigt werden, inwiefern unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, und eine angemessene Vertretung der Geschlechter der Aufsichtsratsarbeit zugutekommen. Die Berücksichtigung von Frauen bei der Besetzung des Aufsichtsrats liegt in der Verantwortung aller Vorschlags- und Wahlberechtigten.
- Dem Aufsichtsrat sollen insgesamt möglichst vier Mitglieder angehören, die über internationale Erfahrung oder besonderen Sachverstand in einem Markt oder mehreren für das Unternehmen wichtigen Märkten außerhalb Deutschlands verfügen.
- Dem Aufsichtsrat sollen insgesamt möglichst sieben Mitglieder angehören, die über vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen aus dem Unternehmen selbst verfügen, jedoch nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands.
- Dem Aufsichtsrat sollen möglichst drei Mitglieder angehören, die bereits Erfahrung in der Führung oder Überwachung eines anderen mittelgroßen oder großen Unternehmens erworben haben.

- Der Aufsichtsrat soll insgesamt möglichst über Sachverstand auf den folgenden unternehmensrelevanten Kompetenzfeldern verfügen: Unternehmensstrategie, Technologien, Einkauf/Lieferketten, Produktion/Fertigung, Vertrieb/Kundenbedürfnisse, Finanzen/Rechnungslegung/Abchlussprüfung, Kapitalmarkt, individuelle Mobilität, Human Resources/Personalführung, Compliance, IT/Digitalisierung/künstliche Intelligenz, Change Management/Business Transformation. Jedes Aufsichtsratsmitglied soll über Sachverstand auf mindestens einem dieser Kompetenzfelder verfügen.
- Dem Aufsichtsrat sollen insgesamt möglichst drei Mitglieder angehören, die über Expertise hinsichtlich für das Unternehmen bedeutsamer Nachhaltigkeitsfragen verfügen.

Das Geschlechterverhältnis im Aufsichtsrat entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Seit Geltung des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (FüPoG I) 2016 besteht der Aufsichtsrat der BMW AG mindestens zu 30% aus weiblichen Mitgliedern und höchstens zu 70% aus männlichen Mitgliedern. Zum Jahresende 2025 betrug der Anteil der weiblichen Mitglieder im Aufsichtsrat 30% (2024: 30%).

Die BMW AG befragt die Aufsichtsratsmitglieder jährlich zu ihren individuellen Kompetenzen und Fachkenntnissen. Zu den Erfahrungen der Aufsichtsratsmitglieder auf den für die BMW Group relevanten Gebieten wird bereits seit 2022 auf Grundlage des DCGK eine Abfrage durchgeführt, die in Form einer Matrix veröffentlicht wird. Kompetenzen auf den Gebieten der ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit sind Teil dieser Abfrage.

Im Dezember 2025 wurden zusätzlich spezifische Nachhaltigkeitskompetenzen der Aufsichtsratsmitglieder hinsichtlich für das Unternehmen relevante Nachhaltigkeitsaspekte im Sinne der ESRS abgefragt. Die Ergebnisse dazu sowie die Erfahrungen hinsichtlich für die BMW Group wesentlicher Sektoren, Produkte und geografischer Standorte sind in der nachfolgenden Matrix dargestellt. Das nachhaltigkeitsbezogene Fachwissen des Aufsichtsrats, einschließlich Zugang zu derartigem Fachwissen, umfasst alle Nachhaltigkeitsthemen, bei denen im Rahmen der

➤ **Wesentlichkeitsanalyse** wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert wurden.

Die Beantwortung der Fragebögen nach DCGK und ESRS liegt in der Verantwortung des jeweiligen Aufsichtsratsmitglieds. Die Angaben der Aufsichtsratsmitglieder werden durch den Bereich Recht, Patente, Group Compliance Management der BMW AG auf Plausibilität geprüft.

Die Erfahrungen und Kompetenzen der Mitglieder des Aufsichtsrats zu wesentlichen Aspekten der Unternehmenspolitik sowie ihr Fachwissen zu den für das Unternehmen relevanten Nachhaltigkeitsaspekten ergeben sich insbesondere aus ihrer beruflichen oder wissenschaftlichen Ausbildung, aus ihren (haupt-)beruflichen Tätigkeiten sowie aus Leitungs- und Aufsichtsmandaten bei anderen Unternehmen. Darüber hinaus haben sie über Schulungen, Sachverständige und Fachartikel Zugang zu derartigem Fachwissen.

Die BMW AG führt regelmäßig Fortbildungsveranstaltungen für die Mitglieder des Aufsichtsrats durch. Nachhaltigkeitsaspekte sind dabei häufig Thema. Bei Übernahme eines Aufsichtsratsmandats informiert der Bereich Recht, Patente, Group Compliance Management das neue Aufsichtsratsmitglied über wesentliche rechtliche Rahmenbedingungen der Amtsführung und Corporate-Governance-Aspekte. Darüber hinaus unterbreitet das Unternehmen verschiedene Onboarding-Angebote zur Einführung in Themen, die für die Arbeit des Aufsichtsrats wichtig sind. Im Rahmen der Einführung in die Unternehmensstrategie für den Aufsichtsrat wird auch die strategische Ausrichtung hinsichtlich der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen vorgestellt.

Kompetenzmatrix Aufsichtsrat

Erfahrung		(Zugang zu) Fachwissen	
In relevanten Märkten	Auf relevanten Kompetenzfeldern	Nachhaltigkeit	
Europa	Individuelle Mobilität	Klimawandel	
USA	Unternehmensstrategie	Umweltverschmutzung	
China	Technologien	Wasser- und Meeresressourcen	
Sonstige	Produktion	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	
	Vertrieb	Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	
	Finanzen	Eigene Belegschaft	
	Personalführung	Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	
	Digitalisierung	Verbraucher und Endnutzer	
	Lieferkette	Unternehmensführung	

Aufsichtsrat – Aufgaben und Gremien

Der Aufsichtsrat überwacht die Tätigkeiten des Vorstands und begleitet den Vorstand beratend bei wichtigen Fragen der Unternehmensführung und bei der strategischen Weiterentwicklung des Unternehmens. Nachhaltigkeitsthemen, einschließlich der damit zusammenhängenden wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen, sind dabei für den Aufsichtsrat von zentraler Bedeutung:

- In jeder Sitzung stellt der Vorstand im Bericht zur aktuellen Geschäftslage die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der aktuellen Geschäftsentwicklung dar.
- Wesentliche ausgewählte Auswirkungen, Risiken und Chancen der Planungen des Vorstands überwacht der Aufsichtsrat im Rahmen der Behandlung der Unternehmensstrategie, der langfristigen Unternehmensplanung unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten, insbesondere ökologischen und sozialen Gesichtspunkten und Zielsetzungen,

und der Planung der Geschäftsentwicklung für das folgende Geschäftsjahr. Der Aufsichtsrat befasst sich mit allen für den Konzern strategisch bedeutsamen Planungen, Geschäften und Maßnahmen, insbesondere wenn diese die Erfolgsaussichten oder die Risikoposition des Konzerns grundlegend verändern. Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse werden dem Aufsichtsrat vom Vorstand für Finanzen vorgestellt ➤ **Wesentlichkeitsanalyse**. Wesentliche Änderungen der Unternehmens- und Produktstrategie sowie wichtige Transaktionen, die von grundlegender strategischer Bedeutung sind, bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Die langfristige Unternehmensplanung und die Planung der Geschäftsentwicklung für das folgende Geschäftsjahr werden dem Aufsichtsrat jährlich zur Zustimmung vorgelegt.

- Im jährlichen Risikobericht stellt der Vorstand dem Aufsichtsrat ausführlich die aktuelle Risikosituation sowie das Risikomanagement und die Risikostrategie, auch bezogen auf Nachhaltigkeitsaspekte, dar.

Der Aufsichtsrat der BMW AG verfügt gemäß seiner Geschäftsordnung über verschiedene Ausschüsse mit unterschiedlichen Aufgaben [↗ Geschäftsordnung des Aufsichtsrats der BMW AG](#)). Nachhaltigkeitsthemen sind dabei integraler Bestandteil.

Hinsichtlich der Überwachung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sind die Gremien wie folgt involviert:

- Der Präsidialausschuss bereitet Entscheidungen des Aufsichtsrats über die Bestellung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern vor. Er ist außerdem zuständig für Abschluss, Änderung und Aufhebung von Anstellungsverträgen mit Vorstandsmitgliedern sowie die Vorbereitung sonstiger Verträge mit Vorstandsmitgliedern. Der Präsidialausschuss bereitet alle Themen der Aufsichtsratssitzungen vor, soweit diese nicht in den Aufgabenbereich eines anderen Ausschusses fallen. Dies schließt die vorbereitende Befassung mit folgenden Themen und den damit zusammenhängenden Auswirkungen, Risiken und Chancen, auch im Hinblick auf Nachhaltigkeitsaspekte, ein: Unternehmensstrategie, langfristige Unternehmensplanung und Planung der Geschäftsentwicklung für das folgende Geschäftsjahr; Weiterentwicklung der Corporate Governance und Entsprechenserklärung zu den Empfehlungen des DCGK nach § 161 AktG.
- Der Prüfungsausschuss prüft die Rechnungslegung und überwacht den Rechnungslegungsprozess, einschließlich der Berichterstattung zu Nachhaltigkeitsaspekten. Er bereitet die Beschlussfassung des Aufsichtsrats über den Jahresabschluss und den Konzernabschluss vor und erörtert den zusammengefassten Lagebericht inklusive der Nachhaltigkeitsberichterstattung mit dem Vorstand. Auch die Zwischenberichte werden mit dem Vorstand vor deren Veröffentlichung behandelt. Zu den Aufgaben des Prüfungsausschusses gehört weiter die Überwachung der Abschlussprüfung. Im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung der BMW AG und des Konzerns bereitet der Prüfungsausschuss die interne Prüfung durch den Aufsichtsrat vor, entscheidet über eine externe inhaltliche Prüfung und beauftragt diese. Im Rahmen der Überwachung der Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems, einschließlich des

internen Revisionssystems und des Compliance Management Systems, sowie des internen Risikomanagementsystems ist der Prüfungsausschuss in die Überwachung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen intensiv eingebunden. Halbjährlich lässt sich der Prüfungsausschuss ausführlich über Risikomanagement und -strategie sowie die aktuelle Risikosituation und die Risikoauslastung der Risikodeckungsmasse berichten. Die ESG-Risiken sind Teil dieser Berichterstattung. Zu Compliance Themen und der Weiterentwicklung des Compliance Management Systems unter Berücksichtigung der Sorgfaltspflichten des Vorstands berichtet der Chief Compliance Officer dem Prüfungsausschuss zweimal jährlich, dem Aufsichtsrat einmal jährlich.

- Der Vergütungsausschuss bereitet Entscheidungen des Aufsichtsrats über das Vergütungssystem für den Vorstand sowie die regelmäßige Überprüfung des Vergütungssystems vor. Er berücksichtigt dabei Nachhaltigkeitszielsetzungen. Der Vergütungsausschuss überprüft auch die Erreichung der festgelegten Ziele. Die Vorbereitung der Prüfung des Vergütungsberichts sowie die Beauftragung einer etwaigen externen inhaltlichen Prüfung gehören ebenfalls zu seinen Aufgaben.
- Der Nominierungsausschuss bereitet die Wahlvorschläge für Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat an die Hauptversammlung vor und berücksichtigt bei der Auswahl möglicher Kandidaten und Kandidatinnen die unter [↗ Aufsichtsrat – Zusammensetzung und Besetzungsziele](#) dargestellten Besetzungsziele.

Mit Nachhaltigkeitsaspekten haben sich Präsidialausschuss und Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2025 im Rahmen der Unternehmensstrategie sowie regelmäßig im Rahmen aktueller Themen im Bericht zur Geschäftslage beschäftigt. Die Nachhaltigkeitsberichterstattung, einschließlich der Umsetzung der Anforderungen der CSRD und der Prüfung durch den Abschlussprüfer, wurde eingehend im Prüfungsausschuss behandelt. Auch Nachhaltigkeitskennzahlen und die damit verbundenen wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden im Prüfungsausschuss erörtert. Personalstrategische Schwerpunktthemen waren

Gegenstand eines Berichts an Präsidialausschuss und Aufsichtsrat Ende des Jahres.

Nachhaltigkeitsziele sind Bestandteil des Vergütungssystems für den Vorstand. Zu den vom Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2025 festgelegten nachhaltigkeitsbezogenen Zielen der variablen Vergütung des Vorstands gehören insbesondere die Reduktion der CO₂e-Emissionen Scope 1 und 2 sowie Scope 3 Total, die Reduktion der CO₂-Flottenemissionen in der EU, der Absatzanteil an elektrifizierten Fahrzeugen, der absolute Absatz elektrifizierter Fahrzeuge weltweit, die Arbeitgeberattraktivität sowie Investitionen in die Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern. Nähere Informationen zu ESG-Zielsetzungen in der Vorstandsvergütung sind dem Vergütungsbericht zu entnehmen. In der Sitzung im März wird jedes Jahr überprüft, inwieweit die Ziele für das abgelaufene Geschäftsjahr erreicht wurden, und ein entsprechender Beschluss zur Vorstandsvergütung gefasst. Jährlich im September lässt sich der Aufsichtsrat durch den Vorstandsvorsitzenden und den Finanzvorstand über den aktuellen Stand der Zielerreichung bezogen auf maßgebliche ESG-Ziele berichten. Der Prüfungsausschuss befasst sich eingehend mit der Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung. Auch im Rahmen der Berichterstattung zum Jahres- und Konzernabschluss wird die Erreichung wesentlicher ESG-Ziele erörtert.

Grundlegendes zur Unternehmensverfassung wird in der [↗ Erklärung zur Unternehmensführung](#) dargestellt. Sie wird nach Vorbereitung durch den Präsidialausschuss vom Aufsichtsrat durch Beschluss verabschiedet.

VERGÜTUNG VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

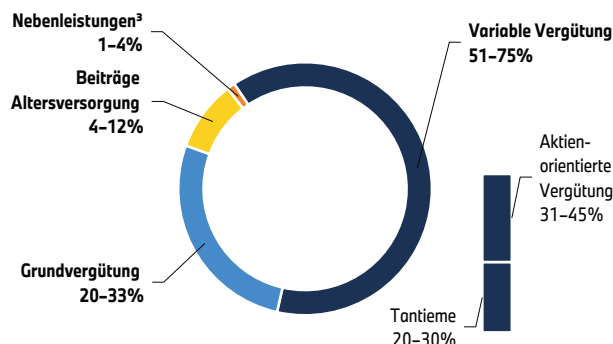
ESRS 2 GOV-3, ESRS E1 GOV-3

Vorstand

Für die Festsetzung und Überprüfung des Vergütungssystems des Vorstands und für die Festsetzung der individuellen Vergütung der Vorstandsmitglieder ist der Aufsichtsrat zuständig. Er legt das Vergütungssystem im Fall wesentlicher Änderungen, mindestens jedoch alle vier Jahre, der Hauptversammlung zur Billigung vor.

Im Geschäftsjahr 2024 hat der Aufsichtsrat das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands überprüft und eine punktuelle Weiterentwicklung für Geschäftsjahre ab 1. Januar 2025 beschlossen. Das weiterentwickelte System wurde der ordentlichen Hauptversammlung am 14. Mai 2025 vorgelegt und mit einer Mehrheit von 96,74% der gültig abgegebenen Stimmen gebilligt.

Übersicht Zielgesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands¹



¹ Dargestellt ist die im Vergütungssystem festgelegte Vergütungsstruktur der Zielgesamtvergütung.

² Ohne eine evtl. Zahlung an neue Vorstandsmitglieder zum Ausgleich von Gehaltsverlusten aus einem vorangehenden Dienstverhältnis und/oder zur Deckung von Umzugskosten.

Die Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands setzt sich aus festen und variablen Bestandteilen zusammen. Die feste, erfolgsunabhängige Vergütung umfasst die Grundvergütung, Nebenleistungen sowie Beiträge zur betrieblichen Altersversorgung. Die variable Vergütung besteht aus der Tantieme und der langfristigen aktienorientierten Vergütung. Der Anteil der variablen Vergütung an der Zielgesamtvergütung liegt bei 51-75% (Vorjahr: 58-66%). Bei einer Zielerreichung von 100% liegt der Anteil der Tantieme an der Zielgesamtvergütung bei 20-30% (Vorjahr: 27-30%), der Anteil der langfristigen aktienorientierten Vergütung bei 31-45% (Vorjahr: 31-36%).

Die Tantieme besteht aus einer Ergebniskomponente und einer Leistungskomponente. Bei einer Zielerreichung von 100% für die Ergebnis- beziehungsweise Leistungskomponente beträgt der Anteil der Ergebniskomponente 70% (Vorjahr: 50%) und der Anteil der Leistungskomponente 30% (Vorjahr: 50%) des Betrags der Tantieme. Die Ergebniskomponente der Tantieme honoriert den Geschäftserfolg im jeweiligen Erdienungsyear, der an finanziellen Kennzahlen gemessen wird. Die Leistungskomponente der Tantieme würdigt die Erreichung bestimmter, vom Aufsichtsrat festgelegter nichtfinanzieller Leistungskriterien. Im Rahmen der langfristigen aktienorientierten Vergütung als variable Langfristkomponente erhalten die Vorstandsmitglieder eine zweckgebundene Barvergütung (Eigeninvestmentbarbetrag). Die Höhe hängt von der Zielerreichung bei der finanziellen Kennzahl Return on Capital Employed (RoCE) im Segment Automobile sowie einem oder mehreren strategischen Fokuszielen im Erdienungsyear ab. Bei einer Zielerreichung von 100% betragen die Anteile der RoCE-Komponente und der Komponente strategische Fokusziele jeweils 50% des Betrags.

Das Vergütungssystem sieht vor, dass für die variable Vergütung auch nachhaltigkeitsbezogene Aspekte bewertet werden. Im Rahmen der Leistungskomponente der Tantieme sind mindestens 50% des Zielbetrags von nachhaltigkeitsbezogenen Zielsetzungen abhängig. Bei der langfristigen Vergütungskomponente gilt, dass mindestens 20% des Zielbetrags der Komponente strategische Fokusziele nichtfinanzielle Leistungskriterien mit Bezug auf Umwelt, Soziales und Governance umfassen. Für die jeweiligen Leistungskriterien der Tantieme und der langfristigen aktienorientierten Vergütung beschließt der Aufsichtsrat

relevante Zielsetzungen für die Bewertung der Leistung. Nachhaltigkeitsbezogene Zielsetzungen können sich etwa auf die Reduktion von CO₂e-Emissionen oder Weiterbildung beziehen.

Nachhaltigkeitsbezogene Leistungskriterien der Tantieme waren für das Berichtsjahr die ökologische Nachhaltigkeit mit den Zielsetzungen CO₂e-Emissionen Scope 1 und 2, CO₂e-Emissionen Scope 3 Total (beides zugleich klimabezogene Zielsetzungen) und dem ESG-Index sowie die soziale Nachhaltigkeit und Governance mit den Zielsetzungen Frauen in Führungspositionen (Kennzahl: Anzahl Frauen in Führungspositionen), Investitionen in Aus- und Weiterbildung (Kennzahl: Volumen in €), Attraktivität als Arbeitgeber (Kennzahl: Platzierung bei Rankings) und Führungsleistung (Kennzahl: Bewertung der Führungsleistung). Zusätzlich wurden im Berichtsjahr im Rahmen des Leistungskriteriums Marktstellung/Wachstum auch die nachhaltigkeitsbezogene Zielsetzungen Absatzanteil elektrifizierter Fahrzeuge und Retail-Performance von batterieelektrischen Fahrzeugen im Wettbewerbsvergleich (beides zugleich klimabezogene Zielsetzungen) sowie Reputation (Corporate Reputation Index) berücksichtigt. Im Rahmen der langfristigen aktienorientierten Vergütung waren die für das Berichtsjahr festgelegten strategischen Fokusziele, die Reduktion der CO₂-Flottenemissionen (EU) sowie der weltweite Absatz vollelektrischer Fahrzeuge, im Umfang von 50% des Zielbetrags dieser Komponente nachhaltigkeits- und klimabezogen.

Bezogen auf die gesamte variable Zielvergütung beträgt der durch das Vergütungssystem vorgegebene nachhaltigkeitsbezogene Mindestanteil rund 12% (2024: 12%). Abhängig von den konkreten jährlichen Zielsetzungen kann der Anteil der variablen Zielvergütung, der von nachhaltigkeitsbezogenen Aspekten abhängig ist, auch höher sein und bis zu rund 41% (2024: 41%) der variablen Zielvergütung betragen.

Für die variable Vergütung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2025 wurden vom Aufsichtsrat bei der Tantieme und der langfristigen aktienorientierten Vergütung die oben genannten klimabezogenen Ziele mit Bezug zur Verringerung von Treibhausgasemissionen gesetzt und die Zielerreichung nach Abschluss des Geschäftsjahres ermittelt.

Der Anteil der klimabezogenen Vergütung an der gesamten gewährten und geschuldeten Vergütung für das Geschäftsjahr 2025 beträgt rund 26–28% (2024: rund 17–18%).

Aufsichtsrat

Die Vergütungsregelung für den Aufsichtsrat ist in § 16 der Satzung der BMW AG niedergelegt und gibt sowohl das Vergütungssystem als auch den konkreten Rahmen für die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats vor.

Zur Sicherung der Unabhängigkeit des Aufsichtsrats bei der Überwachung und Beratung des Vorstands ist die Vergütung des Aufsichtsrats als Festvergütung zuzüglich eines Sitzungsgeldes ausgestaltet und nicht von Nachhaltigkeitsaspekten abhängig.

Die Vergütung des Aufsichtsrats wird von der Hauptversammlung beschlossen. Die seit dem Geschäftsjahr 2020 geltende Regelung wurde zuletzt von der ordentlichen Hauptversammlung 2025 am 14. Mai 2025 mit einer Mehrheit von 98,94% der gültig abgegebenen Stimmen bestätigt.

INTERNES KONTROLLSYSTEM FÜR DIE NACHHALTIGKEITSBERICHTERSTATTUNG

ESRS 2 GOV-5

Das Interne Kontrollsystem (IKS) der BMW Group deckt unter anderem Risiken und Kontrollen bezogen auf die Berichterstattung zu Nachhaltigkeitsaspekten ab. Die übergreifende Darstellung des IKS, einschließlich der relevanten Punkte für die Nachhaltigkeitsberichterstattung, ist im Kapitel »Internes Kontrollsystem« dargestellt.

ERKLÄRUNG ZUR SORGFALTSPFLICHT

ESRS 2 GOV-4

Kernelemente der Sorgfaltspflicht

- a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell
- b) Einbindung betroffener Interessenträger in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht
- c) Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen
- d) Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen

- e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation

Absätze im Nachhaltigkeitsbericht

- ↗ Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
- ↗ Grundzüge der Governance durch Vorstand und Aufsichtsrat
- ↗ Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat
- ↗ Vorgehensweise und methodische Basis im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse
- ↗ Stakeholderengagement
- ↗ Grundzüge der Governance durch Vorstand und Aufsichtsrat
- ↗ Vorgehensweise und methodische Basis im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse
- ↗ Klimabezogene Auswirkungen
- ↗ Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Umweltverschmutzung
- ↗ Wasserbezogene Auswirkungen, Risiken und Chancen
- ↗ Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
- ↗ Übergangsplan zur Erreichung der Netto-Null-Emissionen bis 2050
- ↗ Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel als wichtige Bestandteile der Unternehmensstrategie
- ↗ Umgesetzte Maßnahmen und Messgrößen für eine ganzheitliche CO₂e-Reduzierung
- ↗ Reduzierung von Umweltverschmutzung
- ↗ Wassermanagement und Wasserschutz
- ↗ Maßnahmen und Messgrößen zur Verringerung des Wassereinsatzes
- ↗ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
- ↗ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement
- ↗ Maßnahmen zum Schutz der biologischen Vielfalt
- ↗ Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit
- ↗ Chancengleichheit in der Belegschaft
- ↗ Chancengleichheit in der Vergütungssystematik
- ↗ Datensicherheit und Datenschutz
- ↗ Gesundheitsschutz und Sicherheit
- ↗ Weg zur Erreichung der CO₂e-Reduktionsziele
- ↗ Umgesetzte Maßnahmen und Messgrößen für eine ganzheitliche CO₂e-Reduzierung
- ↗ Vorbereitung auf Net Zero
- ↗ Treibhausgasemissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette
- ↗ Nutzung eines internen CO₂-Preises zur Bewertung von Fahrzeugprojekten
- ↗ Reduzierung von Umweltverschmutzung
- ↗ Maßnahmen und Messgrößen zur Verringerung des Wassereinsatzes
- ↗ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
- ↗ Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit
- ↗ Chancengleichheit in der Belegschaft
- ↗ Datensicherheit und Datenschutz
- ↗ Gesundheitsschutz und Sicherheit
- ↗ Chancengleichheit in der Vergütungssystematik

UMWELTINFORMATIONEN

117 KLIMASCHUTZ UND ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

118 Klimaresilienz des Geschäftsmodells

118 Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel als wichtige Bestandteile der Unternehmensstrategie

119 Übergangsplan zur Erreichung der Netto-Null-Emissionen bis 2050

121 Weg zur Erreichung der CO₂e-Reduktionsziele

123 Umgesetzte Maßnahmen und Messgrößen für eine ganzheitliche CO₂e-Reduzierung

132 GANZHEITLICHES UMWELTMANAGEMENT INNERHALB DER BMW GROUP

133 ENERGIEEFFIZIENZ UND ERNEUERBARE ENERGIEN

134 Energiemanagement

134 Energieziele

135 Effizienzmaßnahmen und Energiemix

137 REDUZIERUNG VON UMWELTVERSCHMUTZUNG

139 VERANTWORTUNGSVOLLER UMGANG MIT DER RESSOURCE WASSER

140 Wassermanagement und Wasserschutz

141 Wasserbedarf in der Produktion erneut gesenkt

141 Maßnahmen und Messgrößen zur Verringerung des Wassereinsatzes

143 ENGAGEMENT FÜR DEN SCHUTZ DER BIODIVERSITÄT

144 Hohe Bedeutung intakter Ökosysteme

144 Ganzheitlicher Ansatz zu Nachhaltigkeitszielen

144 Maßnahmen zum Schutz der biologischen Vielfalt

145 Resilienzanalyse

146 KREISLAUFWIRTSCHAFT UND RESSOURCENNUTZUNG

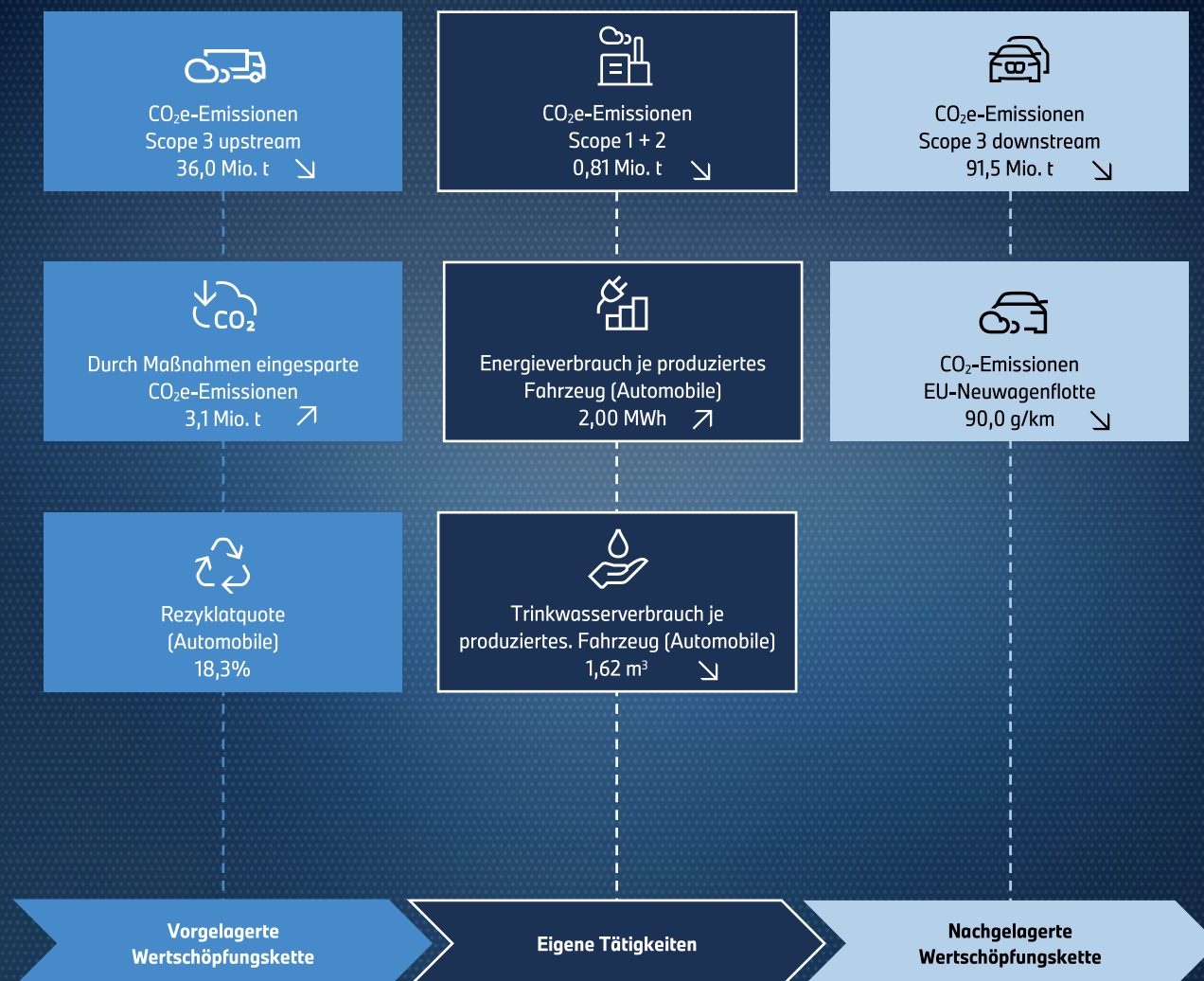
148 Ganzheitlicher Ansatz für den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

148 Ziele auf dem Weg zur Kreislaufwirtschaft

150 Maßnahmen und Messgrößen für einen verantwortungsbewussten Ressourceneinsatz

154 Effektives Abfallmanagement

155 EU-TAXONOMIE



KLIMASCHUTZ UND ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Unter(-Unter)-Thema	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Durch Treibhausgasemissionen aus vorgelagerten Prozessen, wie der Beschaffung und dem Einkauf von Rohstoffen, Produkten und Dienstleistungen für die Herstellung, Entwicklung und das Angebot eigener Produkte und Dienstleistungen (Scope 3, Upstream) sowie dem Transport von Waren zum Standort, trägt die BMW Group zum Klimawandel bei.	Negative Auswirkung	Klimaschutz		– Klimastrategie der BMW Group	– Reduzierung von mindestens 40 Mio. t CO ₂ e in 2030 gegenüber Basisjahr 2019 für Scope 1, Scope 2 und Scope 3 (Ziel 2030: 108,6 Mio. t CO ₂ e) sowie mindestens weiterer 20 Mio. t CO ₂ e in 2035 gegenüber 2030	– Produktion und BMW Standorte: Energieeffizienzmaßnahmen und der Ausbau erneuerbarer Energien – Lieferkette: Einsatz von Grünstrom* und von Sekundärmaterialien
Durch Treibhausgasemissionen in nachgelagerten Prozessen, hauptsächlich durch die Verwendung verkaufter Produkte (Scope 3, Downstream) und durch den Transport von Waren im Vertrieb und in der eigenen Logistik, trägt die BMW Group zum Klimawandel bei.	Negative Auswirkung	Klimaschutz				– Transportlogistik: Ausbau des Innovations- und Infrastrukturmanagements für Logistikmaßnahmen
Die BMW Group emittiert Treibhausgasemissionen durch Prozesse im eigenen Geschäftsbereich (Scope 1 und 2) und trägt damit zum Klimawandel bei.	Negative Auswirkung	Klimaschutz				– Nutzungsphase: Konsequente Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und weitere Effizienzsteigerung konventioneller Antriebe
Die Anpassungsbemühungen der BMW Group können Anpassungen in der Lieferkette erforderlich machen, die negative Auswirkungen auf Lieferanten oder Gemeinschaften haben können.	Negative Auswirkung	Anpassung an den Klimawandel				– Kontinuierliche Steigerung der Nutzung von Ladestrom aus CO ₂ e-freier Erzeugung
Neue oder sich ändernde regulatorische Anforderungen könnten zu steigenden Kosten führen oder eine Anpassung der Abläufe in der Lieferkette erforderlich machen.	Risiko	Klimaschutz				
Durch das Angebot von BEVs, wasserstoffbetriebenen und Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeugen sowie einem Ladenetzwerk ermöglicht die BMW Group der Gesellschaft eine umweltfreundliche Alternative zum klassischen Verbrenner (Nutzung von Grünstrom vorausgesetzt).	Positive Auswirkung	Klimaschutz		– Antriebsstrategie	– Nicht vorhanden	– Ausbau des Antriebsportfolios – Erhöhung des BEV-Anteils (BEV: Battery Electric Vehicle) und Effizienzsteigerungen in den weiten Antriebstechnologien

 Upstream wesentlich  Eigene Tätigkeiten wesentlich  Downstream wesentlich

* Definition des Begriffs Grünstrom siehe [Glossar](#).

Klimaresilienz des Geschäftsmodells

ESRS E1-SBM-3

Die BMW Group arbeitet aktiv an der Resilienz ihres Geschäftsmodells mit dem Ziel, den Herausforderungen des Klimawandels zu begegnen. Durch eine umfassende Berücksichtigung in Strategie und Planung, Entwicklung (Produkte und Produktionstechnologien), Einkauf (Rohstoffe und globale Beschaffungsmärkte), Produktion (Standorte und Kooperationen), Vertrieb sowie Finanzen (Profitabilität und Liquidität) und Personal (Qualifizierung) ist es der BMW Group möglich, die kurz-, mittel- und langfristig erforderlichen Anpassungen des Geschäftsmodells an den Klimawandel abzuleiten, zu bewerten und die nötigen Maßnahmen in allen Bereichen ihrer Geschäftstätigkeit zu adressieren. Dazu überprüft und aktualisiert das Unternehmen regelmäßig die zugrunde liegenden Klimaszenarien und Prämissen, um die Auswirkungen auf das eigene Geschäftsmodell sichtbar zu machen. Die Bewertung der Resilienz erstreckt sich in der BMW Group über die gesamte Wertschöpfungskette (eigene Standorte, Lieferantenstandorte und Vertriebsstandorte) und erfolgt auf Basis der internen Risikoberichterstattung. Unter Berücksichtigung der Chancen und Risiken aus dem Klimawandel wird die Unternehmensplanung (Planungszeitraum zwölf Jahre) jährlich aktualisiert. Dabei werden physische und transitorische Klimarisiken in der Szenarioanalyse betrachtet. Weitere Erläuterungen zur Klimarisikoanalyse sind in der [Wesentlichkeitsanalyse](#) zu finden.

Die Tragfähigkeit des Geschäftsmodells soll durch operative Maßnahmen, die kontinuierliche Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie sowie die übergeordnete Unternehmensstrategie dauerhaft gewährleistet werden. Unsicherheiten in den zugrunde liegenden Prämissen (im Wesentlichen regulatorische Anforderungen, Kundenerwartungen, technologische Weiterentwicklungen und makroökonomische Trends) werden fortlaufend erfasst und Anpassungen zeitnah vorgenommen. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen in diese operativen Maßnahmen sowie die Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie als integraler Teil der Unternehmensstrategie ein. Die Integration der Nachhaltigkeitsziele in die Unternehmensplanung erfolgt auf Basis aktueller Prämissen und Szenarien (unter anderem International-Energy-Agency-Szenarien für die Energieerzeugung, CO₂e-

Emissionen der vorgelagerten Wertschöpfung). Ausgehend von der Absatz- und Volumenplanung greifen sämtliche Folgeprozesse ineinander. Durch die Simulation möglicher Auswirkungen dieser Planung können frühzeitig erforderliche Maßnahmen ergriffen werden. Annahmen zu Technologien, Kundenverhalten und Nachfrageentwicklung werden als Planungsprämissen berücksichtigt. Dabei existieren insbesondere im Bereich von Kundenverhalten und -nachfrage verbleibende Unsicherheiten, die durch eine regelmäßige Überprüfung reduziert werden. Das Gleiche gilt für geplante Maßnahmen zur CO₂e-Reduzierung, wie weitere Effizienzsteigerungen oder die fortschreitende Elektrifizierung des Produktportfolios. Auch sie gehen als Prämissen in die Planung ein. Hierzu werden die globalen Absatzprognosen der Märkte und das geplante Produkt- und Antriebsportfolio als wesentliche Faktoren berücksichtigt. Dadurch wird in der Resilienzanalyse im Rahmen der Planungsprozesse jährlich auf einem aktuellen Prämissen- und Prognosestand der gesamte Planungszeitraum überprüft, der resultierende Handlungsbedarf abgeleitet und in der Finanzplanung berücksichtigt. Unter diesen zugrunde gelegten Annahmen ist das Geschäftsmodell der BMW Group resilient gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels sowie den damit verbundenen Anpassungen.

Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel als wichtige Bestandteile der Unternehmensstrategie

ESRS E1-2

Die BMW Group sieht in der Vereinbarkeit ökonomischer, ökologischer und gesellschaftlicher Belange die Grundlage ihres wirtschaftlichen Erfolgs. Daher hat das Unternehmen die wesentlichen Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel in seiner Unternehmensstrategie verankert [Eckpfeiler der Strategie](#). Die strategischen Handlungsfelder Elektrifizierung, Digitalisierung und Nachhaltigkeit/Kreislaufwirtschaft sind darauf ausgerichtet, die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Als weltweit tätiges Unternehmen steht die BMW Group auch zu Aspekten des Klimawandels im kontinuierlichen Austausch mit einer Vielzahl von Stakeholdern im In- und Ausland. Dies schließt betroffene Gemeinschaften vor Ort und indigene Völker ein. Rückmeldungen der Stakeholder werden berücksichtigt und fließen in die

Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie mit ein [Stakeholderengagement](#), [Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk](#).

Die BMW Group Strategie inklusive der Fachstrategien, unter anderem die Nachhaltigkeitsstrategie, werden vom Vorstand bestätigt. Die CO₂e-Strategie berücksichtigt das Greenhouse Gas Protocol, [wissenschaftsbasierte](#) Ziel- und Umsetzungspfade sowie alle relevanten Veränderungen im regulatorischen Umfeld. Die Zielerreichung wird regelmäßig überprüft. Notwendige Maßnahmen werden in den zuständigen Unternehmensgremien und im Vorstand erörtert und hinsichtlich ihrer Aktualität und Wirksamkeit beschlossen. Spezifische Entscheidungen, wie die übergeordneten Ziele zur Reduzierung von CO₂e-Emissionen, Kreislaufwirtschaft und weitere, werden in themenspezifischen Sitzungen des Vorstands behandelt. In den jeweils zuständigen Fachabteilungen aus Einkauf, Entwicklung, Produktion, Personal und Vertrieb werden Teilaspekte der Strategien über Zielprozesse umgesetzt. Gemäß den etablierten Zielsetzungsprozessen und dem Zielerreichungsmonitoring werden die Ziele in der Organisation bis auf die einzelnen Umsetzungsebenen heruntergebrochen. Dabei werden die Ziele bei Bedarf in spezifischen und konkreten Vorgaben detailliert (zum Beispiel in den Fahrzeugprojekten und bis auf Bauteilebene).

Diese abgestimmte Vorgehensweise und die Integration aller externen und internen Anforderungen ermöglichen es der BMW Group, aus den Strategien detaillierte Leitlinien und Anweisungen zu erstellen, zu implementieren und fortlaufend zu aktualisieren. Dabei werden die Aspekte Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel sowie Energienutzung und Energieeffizienz integriert. Dies reicht von Leitlinien der Entwicklungsarbeit (zum Beispiel Design for Circularity) über Prozessvorgaben im Einkauf bis zu Richtlinien und vergabespezifischen Vorgaben zur CO₂e-Reduzierung für das Lieferantennetzwerk.* Darüber hinaus werden durch entsprechende Vorgaben interne Prämissen festgelegt mit der Maßgabe, die strategischen Ziele umzusetzen.

* Hierunter fasst die BMW Group Maßnahmen, die CO₂e-Emissionen reduzieren, wie die Nutzung von Grünstrom, Sekundärrohstoffeinsatz, neue Herstellungsverfahren von Rohstoffen oder Produkt beziehungsweise Materialinnovationen, wie zum Beispiel Biomaterialien. Kompensationsmaßnahmen zählen entsprechend nicht dazu.

Zur Anpassung an den Klimawandel werden die unternehmensweit geltenden Vorgaben kontinuierlich weiterentwickelt und, unter anderem mithilfe der Richtlinien zur Planung der Infrastruktur, umgesetzt. Ein Beispiel dafür ist die vom Vorstand bestätigte Planungsprämisse zum Betrieb neuer Standorte unter Verzicht auf fossile Energieträger. Auf der Grundlage einschlägiger Richtlinien und Vorgaben, wie dem Greenhouse Gas Protocol oder **7 wissenschaftsbasierten Ansätzen** zur Reduzierung von CO₂e-Emissionen, wird die Umsetzung definiert. Seit 2024 ist im Prozessablauf für die langfristige Unternehmensplanung die Berücksichtigung und Simulation der Auswirkungen auf die absoluten CO₂e-Emissionen der BMW Group integriert. Die Wechselwirkungen zwischen Volumen, Antriebsmix und Lieferkette in den Planungsprozessen werden noch transparenter dargestellt, indem bereits in den Szenarien für die Volumen- und Ergebnisplanung Auswirkungen auf die CO₂e-Emissionen angemessen berücksichtigt werden.

Neben der CO₂e-Strategie analysiert die BMW Group im Rahmen ihrer langfristigen Unternehmensplanung zudem die aktuellen und zukünftigen regulatorischen Vorgaben zu Emissionen und Antriebstechnologien. Dazu gehören detaillierte strategische Markt- und Antriebsprognosen als Teil der Volumenplanung, in denen die Entwicklung von CO₂-Flottengrenzwerten, Schadstoffemissionen (inklusive Bremsen/Reifenabrieb), Quoten für elektrifizierte Fahrzeuge sowie mögliche Zulassungsverbote für einzelne Antriebstechnologien aufmerksam verfolgt und antizipiert werden. Im Rahmen des Prozesses zur Aktualisierung der langfristigen Unternehmensplanung wird auf jährlicher Basis fortlaufend unter anderem die Fahrzeugvolumenplanung inklusive des Antriebsmixes des BMW Group Portfolios aktualisiert. Ziel ist es, die Emissionen in der Nutzungsphase der Fahrzeuge konsequent weiter zu reduzieren und gleichzeitig den sich wandelnden Marktanforderungen gerecht zu werden. Somit bleibt die konsequente Weiterentwicklung des Antriebsportfolios einer der Hauptansätze zur Reduzierung der CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase. **7 Eckpfeiler der Strategie**

Zudem berücksichtigt die BMW Group bei ihrer strategischen Planung neben den regulatorischen Vorgaben auch die regions- und marktspezifischen Rahmenbedingungen. Dazu gehört insbesondere die Verfügbarkeit und der Ausbau der

Ladeinfrastruktur für elektrifizierte Fahrzeuge, der Anteil erneuerbarer Energien sowie das Angebot an alternativen Kraftstoffen. In die Analysen fließt auch eine gegebenenfalls marktabhängige Kundenakzeptanz für unterschiedliche Antriebskonzepte ein. Dabei spielen Gesamtkostenüberlegungen (Total Cost of Ownership) wie Kaufanreize für elektrifizierte Fahrzeuge, Fahrzeugbesteuerung oder Energiekosten im laufenden Betrieb eine Rolle. Die Erkenntnisse daraus werden sorgfältig bewertet und fließen schließlich in die Gestaltung des optimalen Antriebsmixes für die jeweiligen Märkte ein.

Die BMW Group erfüllt in den Hauptabsatzmärkten EU, USA und China sowie weiteren Märkten die regulatorischen Anforderungen zum CO₂-Flottenverbrauch unter Berücksichtigung aller regulatorischen Flexibilität, zum Beispiel des Kaufs von CO₂-Credits. Ändern sich regulatorische CO₂-Vorgaben, wird ermittelt, ob die aktuelle Planung im Rahmen der jährlichen strategischen Antriebsprognose anzupassen ist, beziehungsweise zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen sind. So wird sichergestellt, dass die regulatorischen Vorgaben erfüllt werden.

Übergangsplan zur Erreichung der Netto-Null-Emissionen bis 2050

ESRS E1-1, E1-4

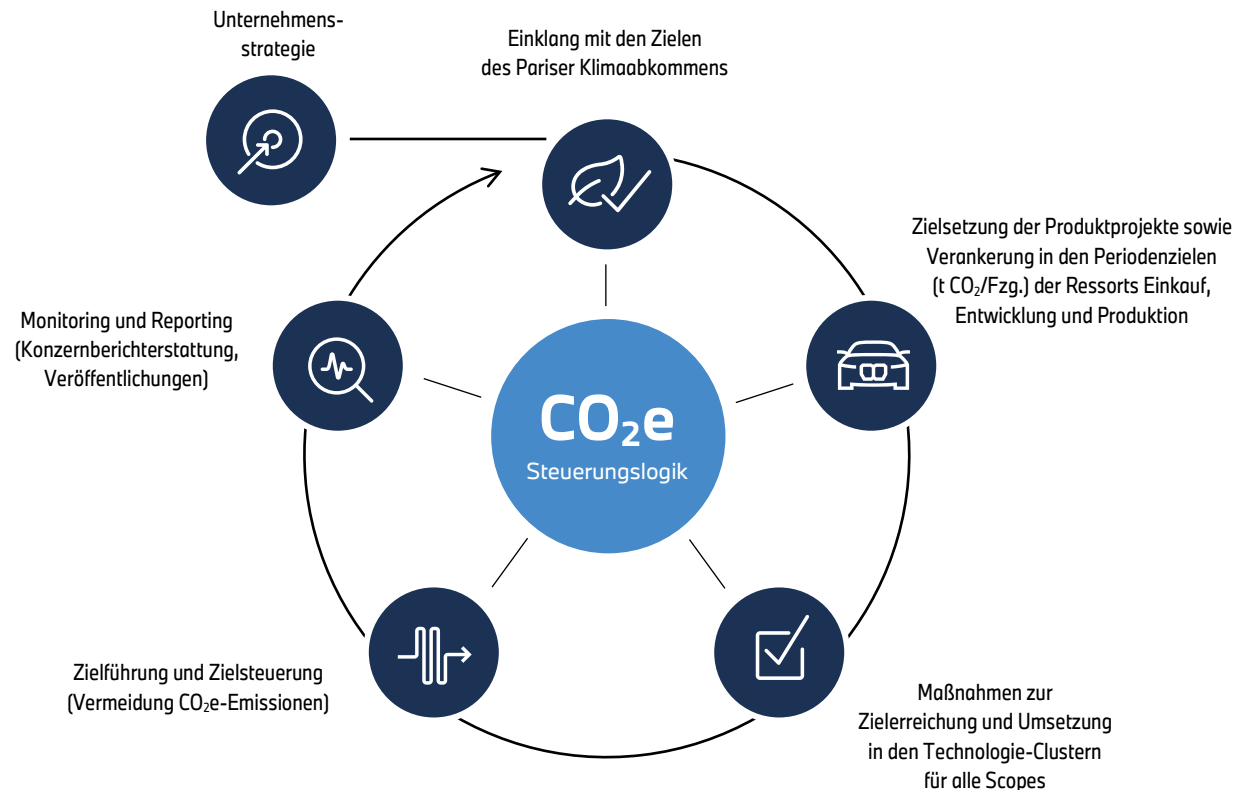
Die BMW Group beabsichtigt, bezüglich ihrer CO₂e-Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette bis spätestens 2050 Net Zero (Netto-Null) zu erreichen. Das bedeutet, dass die nach den Reduzierungsmaßnahmen verbleibenden und nicht vermeidbaren CO₂e-Emissionen maximal 10% der absoluten Emissionen des Basisjahres 2019 entsprechen und ab diesem Zeitpunkt durch permanente Kohlenstoffsenken neutralisiert werden müssen. Diese Methodik basiert auf anerkannten Definitionen und Vorgaben, unter anderem aus den ESRS und der Science Based Targets initiative (SBTi). Dabei erwarten wir, dass rund 99% der verbleibenden Gesamtemissionen auf Scope 3 entfallen werden. Die restlichen etwa 1% liegen bei Scope 1 und 2 **7 Vorbereitung auf Net Zero**. Der zur Erreichung der Net-Zero-Emissionen aufgestellte Übergangsplan für den Klimaschutz umfasst zunächst CO₂e-Reduzierungsziele bis 2030, die sich ebenfalls auf das Basisjahr 2019 beziehen. Diese sogenannten Near-Term Targets (NTT) für das Zieljahr 2030 beschreiben die handlungsleitenden

Zielvorgaben zur Festlegung der erforderlichen Maßnahmen. Diese Near-Term Targets stehen im Einklang mit dem Pariser Klimaabkommen zur Begrenzung der globalen Erderwärmung.* Ab dem Berichtsjahr 2024 erfolgte die Umstellung der CO₂e-Ziele von relativen auf absolute Werte.

Für die Ableitung der Ziele zur Reduzierung von CO₂e-Emissionen für das Jahr 2030 wurden je Scope **7 wissenschaftsbasierte, sektorübergreifende Methoden** in Anlehnung an die Vorgehensweise der SBTi angewandt. Betrachtungsumfang sind dabei die Emissionen entsprechend den relevanten Kategorien des Greenhouse Gas Protocol. Als Grundlage dienten prozentuale, jährliche CO₂e-Reduzierungsziele, die sich auf das Vergleichsjahr 2019 als repräsentatives Basisjahr beziehen, das hinsichtlich der Rahmenbedingungen wie Absatzvolumen, Emissionen in den Scopes und verfügbaren Technologien belastbare und vergleichbare Werte liefert. Durch das systematische Vorgehen stellt die BMW Group sicher, dass die Klimaziele für das Jahr 2030 auf einer soliden Datenbasis und unter Berücksichtigung relevanter Faktoren entwickelt wurden. Die CO₂e-Ziele sind im Steuerungssystem der BMW Group verankert.

* Gemäß ESRS E1-1-16.g ist die BMW Group nicht von den sogenannten Paris-abgestimmten EU-Referenzwerten ausgenommen, da dies lediglich auf Finanzdienstleistungsunternehmen zutrifft.

CO₂e-Steuerungslogik



Für Scope 1 und 2* wurde ein 1,5°C-konformer CO₂e-Pfad festgelegt und in der Unternehmensstrategie verankert. Dies entspricht einer Reduzierung der CO₂e-Emissionen um 4,2% pro Jahr gegenüber 2019. Mit der Berichterstattung 2025 und beginnend ab der Zielsetzung im Jahr 2026 sind alle in der CO₂e-Bilanz berichteten Kategorien von Scope 1 und 2 vollständig im entsprechenden Reduktionspfad abgebildet. Für Scope 3 (Erworbenene Waren und Dienstleistungen [exklusive Customer Support Umfänge], Transportlogistik, Nutzungsphase) wurde für das Segment Automobile aufgrund der engen Wechselbeziehungen zwischen Lieferkette und Nutzungsphase ein gemeinsames Ziel ermittelt und festgelegt. Die Zielableitung basiert auf den Standards eines wissenschaftlich anerkannten Well-Below-Two-Degree-Ansatzes gemäß SBTi. Dies entspricht einer Reduzierung der CO₂e-Emissionen um 2,5% pro Jahr gegenüber 2019. Die BMW Group nutzt eine ganzheitliche Betrachtungsweise, die die CO₂e-Emissionen von Fahrzeugen über den gesamten Lebenszyklus berücksichtigt.

Auf Basis der zum Zeitpunkt der Zielberechnung gültigen Prämissen für Scope 3 erfüllt der Zielwert für 2030 die Anforderungen des Well-Below-Two-Degree-Ansatzes der SBTi, liegt jedoch mit Bezug zu einem idealen 1,5°C-Pfad nach Maßgabe und Methodik unabhängiger Organisationen um etwa 35% über diesen theoretischen Zielwerten.

Zur Erreichung der CO₂e-Ziele werden die Dekarbonisierungshebel spezifisch je Scope ermittelt, bewertet, entschieden und umgesetzt.

Die erwarteten CO₂e-Emissionen aus der Unternehmensplanung werden mit den Scope-spezifischen Zielen abgeglichen. Die daraus abgeleiteten Maßnahmen sollen gewährleisten, dass durch jährliche Zielpfade die CO₂e-Vorgaben des Unternehmens bis 2030 erreicht werden.

* Das kombinierte Scope-1- und -2-Ziel umfasst alle in der CO₂e-Bilanz berichteten Kategorien. Das Basisjahr 2019 beinhaltet auch die Emissionen durch Auftragsfertigung („Insourcing“). Die Scope-2-Emissionen gehen mit der marktbasierten Berechnung in das Ziel ein. Mit der Berichterstattung 2025 und für die Zielsetzung 2026 umfassen die zielgeführten Umfänge auch Standorte ohne operative Kontrolle, aber keine anteiligen biogenen Emissionsanteile mehr. Der Reduktionspfad der zielgeführten Umfänge wurde entsprechend angepasst.

Ein strukturierter Prozess, bei dem die geplanten Emissionen kontinuierlich mit den Zielvorgaben abgeglichen und entsprechende Maßnahmen definiert werden, trägt maßgeblich dazu bei, die Klimaziele des Unternehmens fristgerecht zu erfüllen.

Die beschriebenen Maßnahmen sind fest in der Klimastrategie als integraler Bestandteil der BMW Group Strategie verankert. Aus den geplanten Produkt- und Infrastrukturmaßnahmen kann kurzfristig über einen Zeitraum von sechs Jahren ein Ausblick auf die vermiedenen beziehungsweise reduzierten CO₂e-Emissionen gegeben werden. Aus der Volumen- und Absatzplanung sowie der langfristigen Unternehmensplanung erfolgt jährlich eine Aktualisierung der erwarteten Emissionen für Scope 1 und 2 sowie Scope 3 (Erworbene Waren und Dienstleistungen [exklusive Customer Support Umfänge], Transportlogistik, Nutzungsphase jeweils für das Segment Automobile). Die Darstellung der für das Produktportfolio relevanten Nachhaltigkeitsaspekte, wie zum Beispiel die Elektrifizierungsstrategie, sowie die Vernetzung zur kontinuierlichen Strategiearbeit erfolgt jährlich im Rahmen der Unternehmensplanung, die durch Vorstand und Aufsichtsrat freigegeben wird. Durch die laufende Durchführung dieser Prozesse wird sichergestellt, dass die Unternehmensstrategie und die CO₂e-Reduktionsziele aufeinander abgestimmt sind und diese so umgesetzt werden können.

Die langfristige Unternehmensplanung der BMW Group orientiert sich am Zielsystem des Unternehmens. Auf diese Weise werden die in der Planung enthaltenen Ziele mit den strategischen Zielen der BMW Group regelmäßig abgeglichen. Die für die Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele relevanten Entscheidungen, insbesondere die Absatzplanung und das Produktportfolio, werden in spezifischen Entscheidungsvorlagen beziehungsweise in Entscheidungsgremien der BMW Group bestätigt.

Für Investitions- und Betriebsausgaben, die zu einer Ausweitung taxonomiekonformer Wirtschaftstätigkeiten führen oder die Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten ermöglichen, erstellt die BMW Group einen Investitionsplan (CapEx-Plan), der sich aus der Langfristplanung der BMW Group ableitet **➤ EU-Taxonomie**. Die Höhe der Investitionen, die zur Erreichung der CO₂e-Ziele benötigt werden, leitet sich großteils daraus ab. Dabei werden auch spezifische

Umfänge finanziert, beispielsweise für die Entwicklung von Technologien, die direkt zur Umsetzung des Übergangsplans beitragen.*

Die Fortschritte des Umsetzungsplans, resultierend aus den Maßnahmen je Scope, spiegeln sich in den erreichten Emissionsreduzierungen wider und bilden damit auch die Grundlage für dessen Weiterentwicklung.

Weg zur Erreichung der CO₂e-Reduktionsziele

ESRS E1-4

Die BMW Group steht zu den Pariser Klimaschutzzielen und leistet mit eigenen ambitionierten Zielen ihren Beitrag zur Dekarbonisierung. Dazu treibt das Unternehmen mit nachweisbaren, stetigen Verbesserungen die Reduzierung von CO₂e-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.

Im Jahr 2024 wurden die bereits 2021 eingeführten, relativen Ziele (ausgedrückt als Reduzierung je Fahrzeug) für Scope 1 und 2 (BMW Group Standorte) und Scope 3 (Erworbene Waren und Dienstleistungen, Transportlogistik, Nutzungsphase jeweils für das Segment Automobile) auf absolute Werte in t CO₂e umgestellt. Der Gesamtzielsanspruch für die BMW Group blieb bei dieser Umstellung bestehen und berücksichtigt die Wachstumsprognosen sowie die Wechselwirkungen der Scopes. Es wurden in der Herleitung der Ziele keine künftigen Entwicklungen, zum Beispiel Veränderungen des Absatzvolumens oder neue Technologien, als Prämissen für die Zielableitung vorausgesetzt.

Die BMW Group beabsichtigt damit, im Jahr 2030 ihre zielgeführten CO₂e-Emissionen über alle Scopes gegenüber dem Basisjahr 2019 um mindestens 40 Mio. t CO₂e reduziert zu haben, von 150,1 Mio. t auf 108,6 Mio. t. Für die Ziele wurden **➤ wissenschaftsbasierte, sektorübergreifende Methoden** zugrunde gelegt, die sich an der Vorgehensweise der SBTi orientieren. Anspruch der BMW Group ist es, ausschließlich nach wissenschaftlich anerkannten Methoden vorzugehen. Aus diesem Grund hat sich die BMW Group im Jahr 2020 der SBTi angeschlossen und zu diesem Zeitpunkt ihre relativen Dekarbonisierungsziele validieren

lassen. Eine bis voraussichtlich in das zweite Quartal 2026 laufende Überarbeitung der SBTi Guidelines sowie die bis dahin gültigen Interimsvorgaben (unter anderem die Anforderung eines Commitments zum Ausstieg aus der Verbrennertechnologie bis 2035) stehen einer Validierung der absoluten Ziele gegenwärtig entgegen.

Unabhängig davon hat die BMW Group für die weitere Ausplanung erstmals den Pfad für das Zieljahr 2035 beschrieben. In der konsequenten Fortsetzung des Zielanspruchs sollen dazu im Jahr 2035 gegenüber 2030 mindestens weitere 20 Mio. t CO₂e reduziert werden. Diese Zielsetzung geht über die bis 2030 vorgesehene Reduzierung hinaus und setzt einen höheren Anspruch, da für die Erreichung des Net-Zero-Ziels eine ambitioniertere CO₂e-Minderung erforderlich ist.

Bei der Zieldefinition für den 1,5°C-konformen CO₂e-Pfad der Scope-1- und -2-Emissionen sowie dem Well-Below-Two-Degree-Ansatz für Scope 3 des Segments Automobile (Erworbene Waren und Dienstleistungen [exklusive Customer Support Umfänge], Transportlogistik, Nutzungsphase) sind die Erwartungen der Stakeholder bei der Zieldefinition über die Methodiken der Reduzierungspfade eingeflossen. Darüber hinaus sind die in den relevanten Märkten gültigen CO₂-Flottengesetzgebungen in der Nutzungsphase maßgeblich.

Die Berücksichtigung der Scope-3-Kategorien für die Ist-Berichterstattung sowie die Zielführung orientiert sich an den Vorgaben aus dem Greenhouse Gas Protocol. Neben der absoluten Höhe und dem Anteil an den Gesamtemissionen wird auch die direkte Beeinflussbarkeit als Kriterium herangezogen.

* Auf eine Quantifizierung erheblicher Geldbeträge von CapEx und OpEx, die außerhalb des CapEx-Planes für die Durchführung der ergriffenen oder vorgesehenen Maßnahmen erforderlich sind, wird gemäß ESRS 1-106 aus Geheimhaltungsgründen verzichtet.

Aufgrund dieser Vorgehensweise werden die Scope-3-Kategorien Erworbene Waren und Dienstleistungen, Transportlogistik sowie Nutzungsphase sowohl berichtet als auch für das Segment Automobile in der Zielführung berücksichtigt. Die Customer Support Umfänge der Kategorie Erworbene Waren und Dienstleistungen sind nicht Teil der Zielführung. Die zielgeführten Umfänge erreichen somit eine Abdeckung von mehr als 93% aller berichteten Scope-3-Emissionen. Die zusätzlichen Umfänge, die berichtet werden, sind wegen der verhältnismäßig geringen absoluten Größe (Geschäftsreisen, Mitarbeiterberufsverkehr, Globales Vertriebspartnernetz) oder einer nicht unmittelbaren Beeinflussbarkeit durch die BMW Group (Investitionsgüter, Entsorgung) nicht im zielgeführten Umfang enthalten.

Für die direkten (Scope 1) und indirekten (Scope 2) Emissionen wurde ein absolutes Ziel von 0,646 Mio. t CO₂e bis 2030 festgelegt.* Dies entspricht einer Verringerung um 46,2% gegenüber den Emissionen im Basisjahr 2019 (1,202 Mio. t CO₂e). Für Scope 2 liegt der Zielableitung die marktbasierte Methodik zugrunde. Dabei werden die tatsächlichen Emissionen des genutzten Stroms berücksichtigt anstatt der Werte regionaler Strommixe. Anteilig verteilen sich die berichteten Emissionen zu circa drei Viertel auf Scope 1 und circa einem Viertel auf Scope 2.

In der eigenen Produktion sollen vor allem Energieeffizienzmaßnahmen und die Nutzung erneuerbarer Energien zur Zielerreichung beitragen. Um fossile Brennstoffe zunehmend zu ersetzen, kommen unterschiedliche Technologien zum Einsatz. Dazu zählen vor allem standortspezifisch Geothermie, erneuerbare Fernwärme und Wärme aus Strom (Power-to-Heat). Im neuen Werk in Debrecen (Ungarn) wird beispielsweise der gesamte Lackierereiprozess mit Strom statt mit Erdgas betrieben. Dies senkt die CO₂e-Emissionen spürbar, auch wenn dadurch der Stromverbrauch zunimmt. An allen Produktionsstandorten deckt das Unternehmen den gesamten Strombezug mit Grünstrom. Des Weiteren deckt beispielsweise das neue Werk Debrecen (Ungarn) seinen Energiebedarf im Regalbetrieb ohne fossile Energieträger. Entsprechend den Anteilen der Scopes an den Gesamtemissionen tragen die Dekarbonisierungshebel zur gesamten Zielerreichung bei.

Für die Scope-3-Emissionen des Segments Automobile, bezogen auf Erworbene Waren und Dienstleistungen (exklusive Customer Support Umfänge), Transportlogistik und die Nutzungsphase, wurde ein absolutes Ziel von 108,0 Mio. t CO₂e für 2030 definiert. Dies entspricht einer Verringerung um 27,5% gegenüber den berichteten Emissionen im Basisjahr 2019 (148,9 Mio. t CO₂e).

In der Lieferkette sind die größten Hebel bei CO₂e-reduzierenden Maßnahmen der Einsatz von Grünstrom sowie die Verwendung von Sekundärmaterialien und von Rohstoffen aus CO₂e-reduzierter Herstellung (zum Beispiel Stahl und Aluminium). In der Transportlogistik trägt der Ausbau des Innovations- und Infrastrukturmanagements für Logistikmaßnahmen zur Minderung der Emissionen bei. Im Bereich der Nutzungsphase liegt der größte Hebel in der Elektrifizierung des Produktportfolios über alle Marken hinweg. Zusätzlich werden andere Antriebstechnologien wie Wasserstoff weiterentwickelt und sukzessive in das Angebot integriert, wie voraussichtlich ab dem Jahr 2028 der BMW iX5 Hydrogen. Ergänzt wird dies durch die weitere Effizienzsteigerung der Antriebe. Zudem ist es unser Ziel, die Nutzung zunehmend dekarbonisierten Ladestroms nachweisbar zu machen und zusätzlich zu steigern.

So wird der größte absolute Anteil an der Reduzierung der berichteten CO₂e-Emissionen bis 2030 mit über 90% durch Maßnahmen in Scope 3, Nutzungsphase, erzielt (unter anderem durch die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte [Automobile]). Die weiteren Reduzierungsanteile werden im Wesentlichen durch Maßnahmen in der Lieferkette und der Logistik erreicht.

Am Beispiel des LCA-Vergleichs (Life Cycle Assessment) aktueller vollelektrischer Fahrzeuge zeigen sich bereits realisierte Potenziale. Mit der Batterietechnologie in den Fahrzeugen der NEUEN KLASSE (sechste Generation) sollen die Emissionen in der Lieferkette für die Batteriezelle nochmals um rund ein Drittel gegenüber der fünften Generation reduziert werden. Durch die Nutzung von Grünstrom in ausgewählten Prozessschritten können die CO₂e-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus weiter reduziert werden. Gegenüber vergleichbaren Fahrzeugkonzepten mit Verbrennungsmotor können die CO₂e-Emissionen in Scope 3 um bis zu drei Viertel reduziert werden.

Unabhängig von der Antriebstechnologie leistet insbesondere die Dekarbonisierung in der Lieferkette bedeutende Beiträge zur Zielerreichung. Vollelektrische Fahrzeuge können zu einer Steigerung der Emissionen in der Lieferkette führen. Hauptgrund dafür ist der im Vergleich zu konventionellen Antriebskonzepten höhere Product Carbon Footprint (PCF) des Hochvoltspeichers. In der Lieferkette und im Herstellungsprozess der Komponenten setzt die BMW Group daher auf Grünstrom in ausgewählten Prozessschritten und den Einsatz von Sekundärmaterialien sowie technischen Maßnahmen, die entwickelt wurden, um den CO₂e-Zuwachs in der Lieferkette zu begrenzen. Hohe Reduzierungsbeiträge resultieren aus Vereinbarungen mit Rohstofflieferanten für Aluminium, Stahl und Edelmetalle sowie mit Lieferanten für Räder und Hochvoltspeicherzellen. Für weitere Materialgruppen wie Glas und Kunststoffe wird insbesondere durch den Einsatz von Grünstrom der CO₂e-Fußabdruck der Lieferkette reduziert.

Durch den Einsatz von Materialien mit CO₂e-reduzierten Herstellungsprozessen oder höheren Anteilen an Sekundärmaterialien können beispielsweise die CO₂e-Emissionen bei Aluminium um bis zu 80% und bei Stahl um bis zu 70% reduziert werden, unter anderem durch das Direktreduktionsverfahren in der Stahlerzeugung. CO₂e-reduzierende Maßnahmen sind bereits in der fünften Batteriegeneration umgesetzt und wurden durch die Einführung der sechsten Generation in der NEUEN KLASSE deutlich ausgeweitet.

* Das kombinierte Scope-1- und -2-Ziel umfasst alle in der CO₂e-Bilanz berichteten Kategorien. Das Basisjahr 2019 beinhaltet auch die Emissionen durch Auftragsfertigung („Insourcing“). Mit der Berichterstattung 2025 und für die Zielsetzung 2026 umfassen die zielgeführten Umfänge auch Standorte ohne operative Kontrolle, aber keine anteiligen biogenen Emissionsanteile mehr.

Bei der Operationalisierung der Emissionsziele für die Scopes 1 und 2 sowie Scope 3 berücksichtigt das Unternehmen die Entwicklung der wichtigsten Kundensegmente und Antriebstechnologien sowie Prognosen zur Dekarbonisierung der Lieferketten und Energieerzeugung. Bei der Formulierung der Ziele und der Überprüfung der Zielerreichung werden CO₂e-Gutschriften (Zertifikate) nicht berücksichtigt. Es werden ausschließlich die tatsächlichen Reduzierungsmaßnahmen angerechnet.

Grundsätzlich gibt es bei der Zielerreichung Unsicherheiten, die zum Teil nicht oder nicht vollständig durch die BMW Group beeinflussbar sind. So könnte sich zum Beispiel der Anteil voll-elektrischer Fahrzeuge (BEV) abweichend von den aktuellen Annahmen entwickeln. Die Verfügbarkeit einer entsprechenden Ladeinfrastruktur sowie Anreize zum BEV-Erwerb haben Einfluss auf die Nachfrage. Im Berichtsjahr wurde erneut deutlich, dass der BEV-Markt weltweit fragmentiert bleibt. Die Märkte entwickeln sich mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Externe Einflüsse, wie der Wegfall von Anreizen, haben eine erhebliche Auswirkung. Die Flexibilität im eigenen Produktionsnetzwerk versetzt die BMW Group jedoch in die Lage, auf diese Entwicklungen zu reagieren. Ein höheres Gesamtvolumen oder ein höherer Anteil von Fahrzeugen mit Verbrennungsantrieb würden dabei zusätzliche Anstrengungen bei der Dekarbonisierung der Lieferkette erforderlich machen, um die gesetzten CO₂e-Ziele für Scope 3 zu erreichen. Der Eintritt geopolitischer Risiken kann die Erreichung der Klimaziele ebenfalls wesentlich beeinflussen.

In der Lieferkette können externe, marktspezifische Entwicklungen dazu führen, dass die Dekarbonisierung gerade bei energieintensiven Vorleistungen anders als geplant verläuft. Vor allem in der Produktion CO₂e-intensiver Rohstoffe wie Stahl und Aluminium sowie in den folgenden Wertschöpfungsstufen der Lieferkette können nicht alle Einflussgrößen zur Dekarbonisierung unmittelbar beeinflusst werden. Des Weiteren könnten die für die Berechnung der berichteten Emissionen in der Nutzungsphase von elektrifizierten Fahrzeugen zugrunde gelegten ambitionierten Prognosen der International Energy Agency (IEA) verfehlt werden, wenn zum Beispiel der Ausbau der erneuerbaren Energien nicht schnell genug vorankommt. Demgegenüber kann für die Kunden durch zusätzliche Maßnahmen, wie die Bereitstellung CO₂e-frei erzeugten Ladestroms, eine Verbesserung bei

den Scope3-downstream-Emissionen (Nutzungsphase) erreicht werden. Schließlich können sich Änderungen in gesetzlich vorgegebenen Mess- und Bewertungsverfahren auf die Ziele der BMW Group und deren Erreichung auswirken.

Umgesetzte Maßnahmen und Messgrößen für eine ganzheitliche CO₂e-Reduzierung

ESRS E1-3, E1-6, E1-7, E1-8

Die übergeordneten CO₂e-Ziele sind bei allen Scopes die Grundlage für die Festlegung konkreter Maßnahmen, die in der Unternehmens- und der Produktstrategie sowie in den Fachstrategien (unter anderem Einkauf, Entwicklung, Produktion, Vertrieb) verankert werden. Aus den übergeordneten Unternehmenszielen werden spezifische Ziele und Umsetzungsschritte abgeleitet.

Die Maßnahmen zur Reduktion der Emissionen werden spezifisch je Scope ermittelt, bewertet, entschieden und umgesetzt. Vor allem in der eigenen Produktion (Scope 1 und 2) werden stufenweise fossile Energieträger substituiert und die Energieeffizienz kontinuierlich gesteigert, um den Energiebedarf weiter zu reduzieren. Die Emissionen in der Produktion werden dabei hauptsächlich durch die Maßnahmen zur Energieeffizienz und die Nutzung von erneuerbaren Energien reduziert **↗ Energieeffizienz und erneuerbare Energien**. Im Berichtsjahr haben insbesondere Maßnahmen aus dem Vorjahr, wie die Umstellung von fossiler Fernwärme auf Fernwärme aus Holzhackschnitzeln im Werk in Steyr (Österreich) zu einer Reduktion beigetragen. Aufgrund des konsequenten, jährlichen Reduzierungsanspruchs werden regelmäßig neue Maßnahmen zur Entscheidung gebracht, um einen zusätzlichen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Im Berichtsjahr 2025 konnte durch neu implementierte Maßnahmen gegenüber dem Vorjahr eine zusätzliche Reduzierung von rund 11.000 t CO₂e (2024: 38.000 t CO₂e/–71,1%) erreicht werden. Dazu zählen Einsparungen aus dem Hochlauf der geothermischen Wärmelieferung in einem Werk in Shenyang (China) sowie der Wärmelieferung aus Holzhackschnitzeln im Werk Dingolfing (Deutschland). Des Weiteren wird der Strombezug für Dienstwagen an BMW Group Liegenschaften unter anderem in Deutschland durch den Bezug von Grünstrom in Form von Herkunftsnachweisen gedeckt. Die Wirkung der Maßnahmen für das langfristige Net-Zero-Ziel werden in dieser Kennzahl nur im

Implementierungsjahr gezählt. Der Großteil der Einsparungen wird langfristig in den Folgejahren wirksam, wenn die Maßnahmen im kompletten Jahr effektiv sind.

Der überwiegende Teil der Gesamtemissionen der BMW Group entfällt auf Scope 3 in den Kategorien Erworbene Waren und Dienstleistungen, Transportlogistik und Nutzungsphase. Dementsprechend zielen die Maßnahmen zur CO₂e-Reduzierung insbesondere auf diese Bereiche ab.

Die BMW Group hat die Reduzierung von CO₂e-Emissionen in der Lieferkette als ein wesentliches Kriterium bei der Auftragsvergabe an Lieferanten etabliert. Bereits seit 2021 ist der Einsatz von Grünstrom verpflichtend sowohl bei direkten Lieferanten (Tier 1) als auch bei Prozessen in der Vorproduktion (n-Tier) zur Herstellung von CO₂e-intensiven Bauteilen und Materialien (unter anderem Stahl, Aluminium und Batterierohstoffe wie Nickel). Zu den weiteren Maßnahmen zählt der Einsatz von Sekundärmaterialien. Auf diese Weise leistet das Unternehmen einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung der Lieferkette. In Zusammenarbeit mit einem spezialisierten externen Dienstleister überprüft die BMW Group die Wirksamkeit von CO₂e-reduzierenden Maßnahmen in der Serienproduktion jährlich. Im Berichtsjahr konnten durch überprüfte, umgesetzte Maßnahmen die berichteten Emissionen der Lieferkette um rund 3,1 Mio. t CO₂e (2024: 2,8 Mio. t CO₂e/+12,4%) verringert werden. Für die Folgejahre wird erwartet, dass durch Maßnahmen in der Lieferkette CO₂e-Emissionen erneut reduziert werden können. Seit 2024 werden neue Lieferanten mit CO₂e-reduzierenden Maßnahmen wie Grünstrom und Sekundärmaterial bezüglich ihrer konformen Umsetzungskonzepte vor der Serienproduktion überprüft.

Darüber hinaus wird das Supply Chain Program der NGO CDP genutzt, um die Leistungsfähigkeit der Lieferkette in Bezug auf die Verringerung von CO₂e-Emissionen zu beurteilen. Die teilnehmenden Lieferanten werden dadurch unterstützt, Ziele zur CO₂e-Reduzierung zu definieren, sie in ihre Geschäftsprozesse zu integrieren und regelmäßig über die erreichten Fortschritte zu berichten.

Zudem verwendet die BMW Group für ausgewählte Bauteile bei der Herstellung ihrer Fahrzeuge naturbasierte Materialien. Beispielsweise werden für ausgewählte Komponenten wie Verkleidungsteile und Sitzbezüge der Fahrzeuge nachwachsende und recycelte Rohstoffe eingesetzt. Außerdem wird beispielsweise im BMW iX3¹ als erstem Fahrzeug der NEUEN KLASSE in den textilen Sitzbezügen 100% Sekundärmaterial im Garn genutzt.

Mit der zunehmenden Elektrifizierung des gesamten Produktportfolios über alle Automobilmarken leistet die BMW Group einen wichtigen Beitrag CO₂e-Emissionen in der Nutzungsphase weiter zu reduzieren. Ergänzend werden etablierte Antriebstechnologien mit dem Ziel höherer Effizienz (EfficientDynamics-Technologien) weiterentwickelt und neue Technologien für die Erweiterung des Angebots implementiert, wie zum Beispiel die Wasserstoff-Antriebstechnologie. Der verstärkte Einsatz von Grünstrom beim Laden elektrifizierter Fahrzeuge bietet weitere Potenziale bei der Dekarbonisierung. Die BMW Group ist aktiv am Ausbau der Ladeinfrastruktur beteiligt und engagiert sich weltweit, um diesen zu unterstützen. Zusätzlich unterstützt die BMW Group die Entwicklung und den Einsatz von nachhaltigen Treibstoffen. [➤ Innovationen und Produkttechnologien](#)

Die Umsetzung der Maßnahmen, deren Finanzierung sowie die Messung der Zielerreichung sind Bestandteil der langfristigen Unternehmensplanung. Die Berücksichtigung der Maßnahmen in der Finanzplanung stellt sicher, dass für deren Umsetzung in den relevanten Perioden eine adäquate Mitteldeckung vorliegt.

Auch innerhalb ihres weltweiten Produktions- und Vertriebsnetzwerks verfolgt die BMW Group das Ziel, Transporte emissionsreduziert durchzuführen. Dabei findet die Prämisse der Technologieneutralität, analog zum Fahrzeugangebot der BMW Group, ebenso in der Logistik zur Dekarbonisierung eingesetzter Verkehrsträger Anwendung. So wird entsprechend der individuellen Anforderungen die beste Technologie genutzt.

Mehr als die Hälfte der Fahrzeuge verlässt die Werke der BMW Group auf dem Schienenweg. In Deutschland wird für einen Teil der von der BMW Group durchgeführten Bahntransporte in der Transportlogistik Grünstrom eingesetzt. Darüber hinaus fahren seit 2023 im Stammwerk München LKW mit Biokraftstoffen zweiter Generation (zum Beispiel HVO100, hergestellt aus Rest- und Abfallstoffen) sowie zunehmend schwere Nutzfahrzeuge mit vollelektrischem Antrieb. In der Produktionsversorgung in Deutschland und UK wird zudem in mehreren Serien-Transportprozessen Bio-LNG (Bioflüssiggas) auf der Straße eingesetzt. Daneben ist die BMW Group seit 2022 an dem Forschungsprojekt „H2Haul“ (H₂-Brennstoffzellen-LKW) sowie an dem Forschungsprojekt „HyCET“ (H₂-Verbrennungsmotoren-LKW) beteiligt, um langfristig den Einsatz von Wasserstoff in LKW zu befähigen und frühzeitig Erfahrungen zu sammeln. Im Rahmen des H2Haul-Projektes fahren seit 2025 zwei mit gasförmigem Wasserstoff betriebene Brennstoffzellen-LKW auf mehreren Strecken zwischen Leipzig, Landsberg und Nürnberg (Deutschland). Außerdem wurden für die operative Phase dieser Fahrzeuge zwei 700-bar-Wasserstoff-Tankstellen in Leipzig und Hormersdorf in Betrieb genommen.

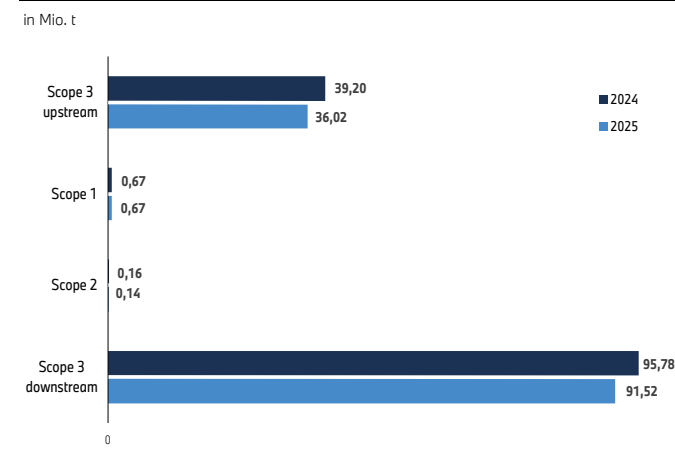
Die Umsetzung dieser Maßnahmen zur CO₂e-Reduzierung ist zunächst auf die Jahre 2030 und 2035 ausgerichtet. Die Maßnahmen reichen jedoch in vielen Bereichen deutlich darüber hinaus, wie zum Beispiel die Anpassung des Produktportfolios oder auch die Befähigung zum Betrieb neuer Standorte ohne die Nutzung fossiler Energieträger. Damit steuert die BMW Group konsequent auf dem Pfad des Pariser Klimaabkommens. [➤ Übergangsplan zur Erreichung der Netto-Null-Emissionen bis 2050](#)

Treibhausgasemissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette

Die absoluten CO₂e-Emissionen werden für das Berichtsjahr spezifisch je Scope und je relevanter Kategorie ausgewiesen. Die Ermittlung und Darstellung der Emissionen erfolgen gemäß den Vorgaben des Greenhouse Gas Protocol und nutzen anerkannte Emissionsfaktoren je Scope und Kategorie. Diese werden im Rahmen der jährlichen Datenerhebung überprüft und gegebenenfalls aktualisiert.

Im Jahr 2025 betragen die CO₂e-Emissionen der BMW Group, exklusive biogene CO₂-Emissionen 128.352.902 t CO₂e (2024: 135.821.526 t CO₂e/-5,5%).² Die CO₂e-Emissionen in Scope 1 und 2 umfassen insgesamt 811.420 t CO₂e (2024: 836.963 t CO₂e/-3,1%) sowie 127.541.482 t CO₂e (2024: 134.984.563 t CO₂e/-5,5%) in Scope 3.² Der überwiegende Anteil entfällt mit 99,4% auf die Scope 3 CO₂e-Emissionen, wobei 28,1% auf Scope 3 upstream und 71,3% auf Scope 3 downstream entfallen.

CO₂e-Emissionen der BMW Group²



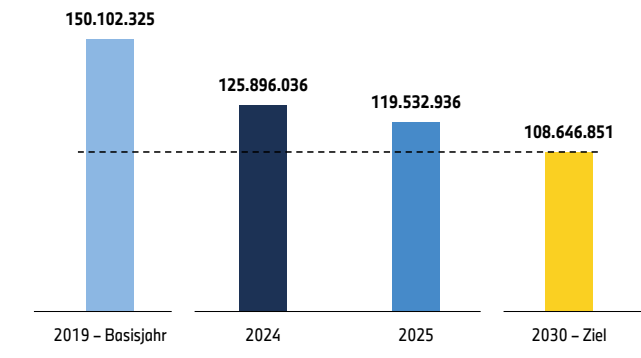
¹ [➤ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.](#)

² Scope-2-Emissionen gemäß marktbasierter Methode. Aufgrund von Anpassungen an einzelnen Scope-3-Kategorien (Erworbene Waren und Dienstleistungen, Geschäftsreisen) sowie der erstmaligen Berichterstattung der Kategorien Investitionsgüter und Globales Vertriebspartnernetz wurden die Vorjahreswerte rückwirkend angepasst (Differenzen zu den korrigierten Vorjahreswerten: Gesamt: 4.687.325 t CO₂e; Scope 3: 4.687.325 t CO₂e; Scope 3 Upstream: 4.100.290 t CO₂e; Scope 3 Downstream: 587.035 t CO₂e). Weitere Informationen siehe [➤ ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen.](#)

Die BMW Group nutzt eine ganzheitliche Betrachtungsweise, die die CO₂e-Emissionen von Fahrzeugen über den gesamten Lebenszyklus berücksichtigt und mit ambitionierten Zielen alle Wertschöpfungsstufen adressiert. Die Abbildung zeigt die zielgeführten CO₂e-Emissionen* der BMW Group über alle Scopes hinweg. Im Berichtsjahr liegen diese Emissionen unter dem Vorjahresniveau und auf dem definierten Zielpfad bis 2030. Die zielgeführten Emissionen für Scope 1 und 2 betragen 811.420 t CO₂e (2024: 836.963 t CO₂e/–3,1%) und für Scope 3 118.721.516 t CO₂e (2024: 125.059.073 t CO₂e/–5,1%).

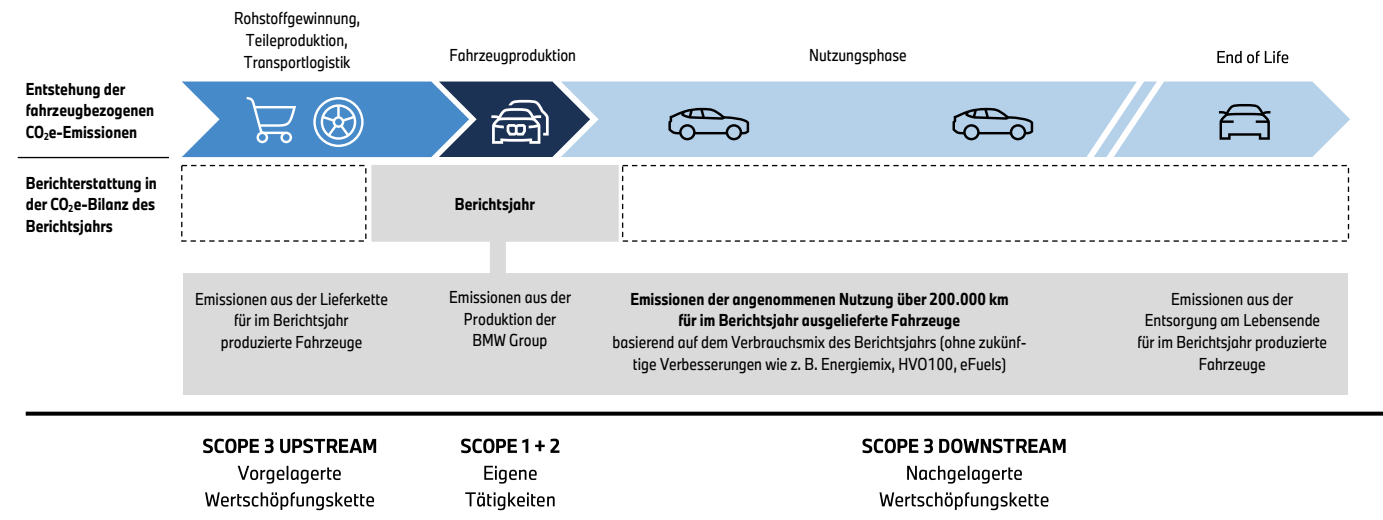
CO₂e-Emissionen Zielerreichung 2030 (Scope 1, 2 und 3)*

in t



Die folgenden schematischen Abbildungen verdeutlichen die Entstehung und Erfassung der fahrzeugbezogenen CO₂e-Emissionen. In Scope 1 und 2 werden die im Berichtsjahr in der BMW Group entstandenen Emissionen berichtet. Dagegen werden in Scope 3 sämtliche Emissionen im Berichtsjahr erfasst, die entlang der Lieferkette, in der Nutzungsphase über den angenommenen Lebenszyklus eines Fahrzeugs (200.000 km) sowie zum End-of-Life entstehen. Für diese Scope-3-Emissionen erfolgt die Berichterstattung im Jahr der Produktion beziehungsweise der Auslieferung. Bei der [Kennzahlenermittlung](#) für zukünftig entstehende Emissionen aus der Nutzung der Fahrzeuge werden die im Berichtsjahr gültigen Prämissen (beispielsweise Energiemix) zugrunde gelegt.

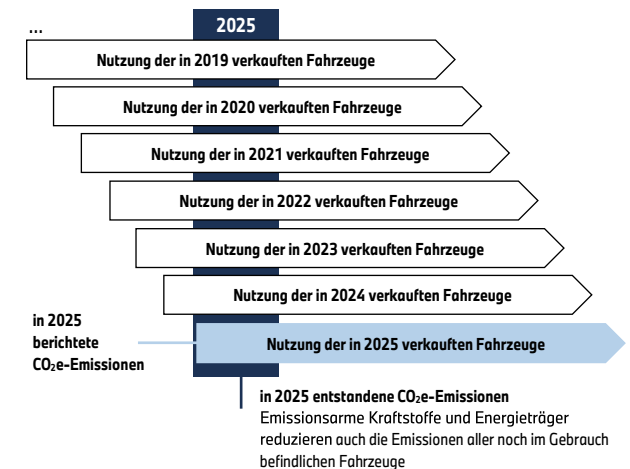
Entstehung und Erfassung der CO₂e-Emissionen eines Fahrzeugs



Mögliche zukünftige Entwicklungen während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs (voraussichtlicher Lebenszyklus) bleiben aktuell unberücksichtigt. Dazu gehören beispielsweise ein verstärkter Einsatz von eFuels, Carbon Neutral Fuels (CNF, zum Beispiel HVO100) oder eine Verbesserung im Energiemix. Zu den Themen eFuels und CNF finden sich weitere Informationen im Kapitel [Innovationen und Produkttechnologien](#).

Der Einsatz von emissionsarmen Kraftstoffen und Energieträgern in der Nutzungsphase kann auch die Emissionen aller noch im Gebrauch befindlichen Fahrzeuge reduzieren, jedoch werden diese Einsparungen nicht berichtet. Hingegen kommen technologische Verbesserungen der Fahrzeuge zunächst nur in Neufahrzeugen zum Tragen und wirken somit erst verzögert auf die tatsächlich entstehenden Emissionen.

CO₂e-Emissionen in der Nutzungsphase (Scope 3)



Vereinfachte Darstellung

* Die zielgeführten Emissionen umfassen die vollständigen marktbasierten Scope-1- und -2-Emissionen der BMW Group sowie die Scope-3-Kategorien des Kernsegments Automobile, Erworbenene Waren und Dienstleistungen (ohne Customer Support Umfänge), Transportlogistik und Nutzungsphase. Prüfungsniveau der Jahre 2024 und 2025 mit hinreichender Sicherheit.

Neben den absoluten CO₂e-Emissionen betrachtet die BMW Group auch ihre CO₂-Flottengrenzwerte in der Nutzungsphase. In der EU lagen die durchschnittlichen CO₂-Flottenemissionen unter Berücksichtigung regulatorischer Vorgaben und gemäß WLTP deutlich unter dem für die BMW Group im Berichtsjahr gültigen Grenzwert. Damit setzt sich der Trend der vergangenen Jahre fort, angetrieben durch die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und den Einsatz innovativer Technologien.

Flottenemissionen BMW Group^{1,2}

in g CO ₂ /km	2025	2024	Veränderung in %
Flottenemissionen EU ³	90,0	99,5	- 9,5
Grenzwert für die BMW Group	92,9	130,1	- 28,6
Unterschreitung (+)	2,9	30,6	-
Flottenemissionen Welt ⁴	175,7	185,0	- 5,0
Flottenemissionen China	153,6	141,9	8,2
Flottenemissionen USA ⁵	111,8	114,6	- 2,4

Im US-Markt wurden die regulatorischen GHG-Flottenverbrauchsvorgaben auch im Berichtsjahr erfüllt. Dafür wurden selbst erzeugte Credits sowie Credits aus dem Bestand aus Vorjahren eingesetzt. Die BMW Group hat für das Berichtsjahr keine Credits von anderen Herstellern erworben. Die Vorgaben wurden somit ausnahmslos durch selbst erzeugte Credits und die Nutzung von Bestandscredits erfüllt. Hierbei haben Aktualisierungen des Fahrzeugportfolios zu einer Verringerung der Emissionen beigetragen.

Auch in China erfüllte die BMW Group die dort geltenden regulatorischen CAFC-Flottenverbrauchsvorgaben unter anderem durch den Kauf von Credits.

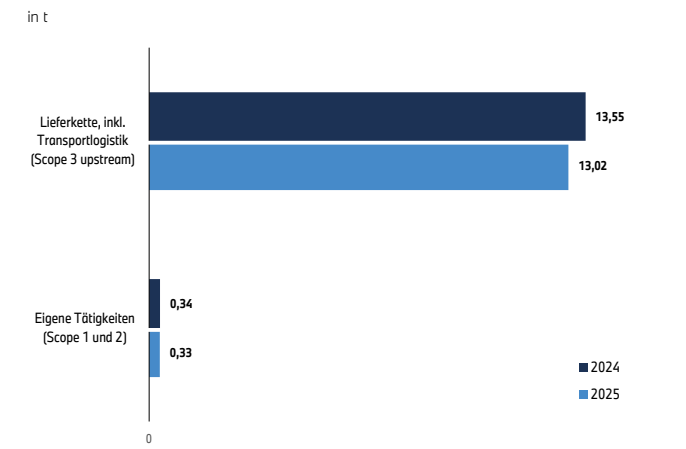
Die weltweiten CO₂e-Flottenemissionen der BMW Group sind im Berichtsjahr weiter gesunken. Bei der Berechnung der Emissionskennzahl berücksichtigt die BMW Group wie in den Vorjahren die volumengewichteten CO₂e-Flottenemissionen (inklusive Vorkettenemissionen für Kraftstoff und Ladestrom) in der EU, den

USA und in China und normiert sie nach WLTP. Diese drei Kernmärkte und Regionen bilden mit einem Anteil von ungefähr 80% an den Auslieferungen der BMW Group eine verlässliche Basis für die Berechnung der weltweiten durchschnittlichen CO₂e-Flottenemissionen.

Die BMW Group engagiert sich in Verbänden und darüber hinaus eigenständig in politischen Debatten über künftige Anforderungen zur CO₂-Gesetzgebung in den einzelnen Märkten. Das Unternehmen befürwortet die Entwicklung harmonisierter nationaler und internationaler Regulierungen. Vergleichbare Vorgaben schaffen verlässliche sowie planbare Rahmenbedingungen und leisten einen wichtigen Beitrag, den Auswirkungen des Klimawandels wirksam zu begegnen. Die [Interessenvertretung](#) informiert unter anderem über die wichtigsten klimapolitischen Positionen und Aktivitäten der BMW Group.

Gemäß den Vorgaben der ESRS werden die absoluten CO₂e-Emissionen ins Verhältnis zu den Nettoumsatzerlösen gesetzt. Diese sogenannte [Treibhausgasintensität](#) liegt für das Berichtsjahr 2025 bei 974 t CO₂e/Mio. € (2024: 966 t CO₂e/Mio. € / +0,8%) gemäß der marktbasierten Methode und bei 982 t CO₂e/Mio. € (2024: 974 t CO₂e/Mio. € / +0,8%) gemäß der standortbasierten Methode.⁶ Informationen zu Umsatzentwicklungen finden sich im Kapitel [Finanzielle Leistung](#). Die BMW Group erwartet, dass durch die gesetzten Ziele in den kommenden Jahren eine Verringerung dieser Berichtsgröße erreicht wird. Die Höhe der Treibhausgasintensität kann sich jedoch unter anderem durch Veränderungen des Umsatzes entgegen dieser Erwartung entwickeln. Die relativen Berichtsgrößen liegen im Berichtsjahr 2025 für die CO₂e-Emissionen Scope 1 und 2 bei 0,33 t je produziertes Fahrzeug (2024: 0,34 t je produziertes Fahrzeug / -2,9%) sowie für die CO₂e-Emissionen der Lieferkette bei 13,02 t je produziertes Fahrzeug (2024: 13,55 t je produziertes Fahrzeug / -3,9%).⁷ Veränderungen im Produktionsvolumen können dabei Einfluss auf diese Berichtsgrößen nehmen [Produktionsnetzwerk](#).

CO₂e-Emissionen je produziertes Fahrzeug (Automobil)⁷



Die Aufgliederung der Emissionen in alle Scopes und in die relevanten Kategorien zeigt die detaillierte CO₂e-Bilanz der BMW Group. Die biogenen CO₂-Emissionen werden im Anschluss separat dargestellt.

¹ Weitere Informationen siehe [ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#).

² Prüfungsniveau: mit hinreichender Sicherheit.

³ EU-27-Staaten zuzüglich Norwegen und Island.

⁴ Bestandteil der berechneten Emissionen sind die Vorkettenemissionen bei der Kraftstoffbereitstellung.

⁵ Zu Vergleichszwecken umgerechnet von g/mi in g/km.

⁶ Aufgrund von Anpassungen an einzelnen Scope-3-Kategorien (Erworbene Waren und Dienstleistungen, Geschäftsreisen) sowie der erstmaligen Berichterstattung der Kategorien Investitionsgüter und Globales Vertriebspartnernetz wurde der Vorjahreswert rückwirkend angepasst (Differenzen zu den korrigierten Vorjahreswerten: 33 t CO₂e [marktbasierte Methode] und 33 t CO₂e [standortbasierte Methode]).

⁷ Prüfungsniveau: mit hinreichender Sicherheit. Zusätzliche Angabe. Aufgrund der Umstellung der CO₂e-Ziele im Jahr 2024 wurde die Methodik zur Ermittlung der Kennzahl (Scope 1 und 2) geändert und an die Berichterstattung der absoluten Werte angeglichen. Der Vorjahreswert wurde rückwirkend angepasst (Differenz zu dem korrigierten Vorjahreswert: 0,07 t). Weitere Informationen siehe [ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#).

CO₂e-Bilanz¹

in t CO ₂ e	2025	2024	Basisjahr: 2019	Abweichung zum Vorjahr in %	2030	Jährlich % des Ziels/Basisjahr
Emissionen gesamt (marktbasiert)²	128.352.902	135.821.526	i.W. zielgeführt	- 5,5	i.W. zielgeführt	-
Emissionen gesamt (standortbasiert)	129.450.269	136.962.076	-	- 5,5	-	-
SCOPE 1: DIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN						
Emissionen gesamt²	667.275⁶	672.542	zielgeführt	- 0,8	zielgeführt	-
BMW Group Standorte ²	576.437	572.972	zielgeführt	0,6	zielgeführt	-
Dienstwagen ^{2,3}	86.389	95.087	zielgeführt	- 9,1	zielgeführt	-
Unternehmenseigene Flugzeuge ²	4.450	4.482	zielgeführt	- 0,7	zielgeführt	-
Anteil der Scope-1-GHG-Emissionen aus regulierten ETS (in %)	54,6	53,5	-	2,0	-	-
SCOPE 2: INDIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN						
Emissionen gesamt (marktbasiert)²	144.145⁶	164.421	zielgeführt	- 12,3	zielgeführt	-
Strom-/Wärme-/Kältebezug der BMW Group Standorte (marktbasiert) ^{2,4}	128.633	150.508	zielgeführt	- 14,5	zielgeführt	-
Strombezug Dienstwagen (BEV) (marktbasiert) ^{2,3,4}	15.512	13.913	zielgeführt	11,5	zielgeführt	-
Emissionen gesamt (standortbasiert)	1.241.512	1.304.971	-	- 4,9	-	-
SCOPE 1 + SCOPE 2 (MARKTBASIERT): ZIELABLEITUNG⁵						
Emissionen gesamt Scope 1 + 2	811.420⁶	836.963		-		
abzüglich nicht zielgeführte Umfänge	-	- 35.490		-		
zuzüglich anteilige biogene Emissionen	-	8.324		-		
Reduktionspfad zielgeführte Umfänge	811.420⁶	809.797⁶	1.202.325	-	646.851	4,2

¹ Aufgrund von Anpassungen an einzelnen Scope-3-Kategorien (Erworbene Waren und Dienstleistungen, Geschäftsreisen) sowie der erstmaligen Berichterstattung der Kategorien Investitionsgüter und Globales Vertriebspartnernetz wurden die Vorjahreswerte rückwirkend angepasst (Differenzen zu den korrigierten Vorjahreswerten: Emissionen gesamt [marktbasiert]: 4.687.325 t CO₂e, Emissionen gesamt [standortbasiert]: 4.687.325 t CO₂e). Weitere Informationen siehe [ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#).

² Die markierten Kategorien sind Teil der zielgeführten Umfänge.

³ Die Emissionen der Dienstwagen (Scope 1 und 2) sind anteilig auch unter Pendelnde Arbeitnehmer [Mitarbeiterberufsverkehr] und Verwendung verkaufter Produkte [Nutzungsphase] erfasst. Eine systemseitige Abgrenzung ist aktuell nicht möglich.

⁴ Die Emissionen der Dienstwagen (Scope 2) sind anteilig auch unter Strom-/Wärme-/Kältebezug BMW Group Standorte erfasst. Eine systemseitige Abgrenzung ist aktuell nicht möglich.

⁵ Das kombinierte Scope-1- und -2-Ziel umfasst alle berichteten Kategorien. Das Basisjahr 2019 beinhaltet auch die Emissionen durch Auftragsfertigung („Insourcing“). Die Scope-2-Emissionen gehen mit der marktbasierten Berechnung in das Ziel ein. Mit der Berichterstattung 2025 und für die Zielsetzung 2026 umfassen die zielgeführten Umfänge auch Standorte ohne operative Kontrolle, aber keine anteiligen biogenen Emissionsanteile mehr. Der Reduktionspfad der zielgeführten Umfänge wurde entsprechend angepasst (Differenzen zu den korrigierten Vorjahreswerten: 2019: 20.325 t CO₂e, 2030: 11.851 t CO₂e). Unter Berücksichtigung dieser Anpassung entspricht der vergleichbare zielgeführte Wert für das Jahr 2024 836.963 t CO₂e.

⁶ Prüfungsniveau: mit hinreichender Sicherheit.

CO₂e-Bilanz¹

in t CO ₂ e	2025	2024	Basisjahr: 2019	Abweichung zum Vorjahr in %	2030	Jährlich % des Ziels/Basisjahr
SCOPE 3: INDIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN						
Emissionen gesamt²	127.541.482	134.984.563	i.W. zielgeführt	- 5,5	i.W. zielgeführt	-
Erworbene Waren und Dienstleistungen ^{2, 3, 4}	31.709.908	33.482.268	i.W. zielgeführt	- 5,3	i.W. zielgeführt	-
Investitionsgüter ⁵	1.624.952	2.465.544	-	- 34,1	-	-
Vorgelagerter Transport und Vertrieb [Transportlogistik] ^{2, 6}	2.451.399	2.931.346	i.W. zielgeführt	- 16,4	i.W. zielgeführt	-
Geschäftsreisen ⁷	63.456	141.522	-	- 55,2	-	-
Pendelnde Arbeitnehmer [Mitarbeiterberufsverkehr] ⁸	171.959	182.833	-	- 5,9	-	-
Verwendung verkaufter Produkte [Nutzungsphase] ^{2, 8}	89.538.674	93.652.616	i.W. zielgeführt	- 4,4	i.W. zielgeführt	-
Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer [Entsorgung] ³	1.425.073	1.541.400	-	- 7,5	-	-
Franchises [Globales Vertriebspartnernetz] ⁹	556.061	587.035	-	- 5,3	-	-
SCOPE 3: ZIELABLEITUNG¹⁰						
Emissionen gesamt Scope 3	127.541.482	134.984.563		-		
abzüglich nicht zielgeführte Umfänge	- 8.819.966	- 10.024.719		-		
zuzüglich anteilige biogene Emissionen	-	99.229		-		
Reduktionspfad zielgeführte Umfänge	118.721.516¹¹	125.059.073¹¹	148.900.000	-	108.000.000	2,5

¹ Aufgrund von Anpassungen an einzelnen Scope-3-Kategorien (Erworbene Waren und Dienstleistungen, Geschäftsreisen und Transportlogistik) sowie der erstmaligen Berichterstattung der Kategorien Investitionsgüter und Globales Vertriebspartnernetz wurden die Vorjahreswerte rückwirkend angepasst (Differenz zu dem korrigierten Vorjahreswert: Scope 3: 4.687.325 t CO₂e). Weitere Informationen siehe [ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#).

² Die markierten Kategorien sind im Wesentlichen Teil der zielgeführten Umfänge.

³ Energieverbräuche (unterer Heizwert) der Kategorie Erworbene Waren und Dienstleistungen sowie der Kategorie Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer [Entsorgung] werden basierend auf Ökobilanzen repräsentativer Fahrzeuge der Produktlinien nach ISO 14040/44 ermittelt: 115,9 TWh in der Kategorie Erworbene Waren und Dienstleistungen sowie 0,93 TWh in der Kategorie Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer [Entsorgung].

⁴ Aufgrund der Integration der Customer Support Umfänge wurde der Vorjahreswert rückwirkend angepasst (Differenz zu dem korrigierten Vorjahreswert: 1.590.000 t CO₂e).

⁵ Im Zuge der erstmaligen Berichterstattung wurde ein Vergleichswert für das Vorjahr ermittelt. Dieser basiert auf den für das Jahr 2024 relevanten Emissionsfaktoren.

⁶ Subsumiert die Kategorie Nachgelagerter Transport gemäß Greenhouse Gas Protocol.

⁷ Aufgrund geänderter Annahmen zur Betankung von Mietwagen sowie der Anpassung der Emissionsfaktoren für das Vorjahr infolge einer fehlerhaften Bereitstellung der Emissionsfaktoren durch einen externen Anbieter wurde der Vorjahreswert rückwirkend angepasst (Differenz zu dem korrigierten Vorjahreswert: 44.747 t CO₂e).

⁸ Die Emissionen der Dienstwagen (Scope 1 und 2) sind anteilig auch unter Pendelnde Arbeitnehmer [Mitarbeiterberufsverkehr] und Verwendung verkaufter Produkte [Nutzungsphase] erfasst. Eine systemseitige Abgrenzung ist aktuell nicht möglich.

⁹ Im Zuge der erstmaligen Berichterstattung wurde ein Vergleichswert für das Vorjahr ermittelt. Dieser basiert auf der Erhebung von Verbrauchsdaten für das Jahr 2024 sowie den für das Jahr 2024 relevanten Emissionsfaktoren.

¹⁰ Das Scope-3-Ziel beinhaltet zum aktuellen Zeitpunkt nur das Segment Automobile für die Kategorien Erworbene Waren und Dienstleistungen (exklusive Customer Support Umfänge), Vorgelagerter Transport und Vertrieb [Transportlogistik] und Verwendung verkaufter Produkte [Nutzungsphase]. Im Basisjahr 2019 sowie Zieljahr 2030 sind biogene Emissionsanteile in dem Wert der Kategorie Erworbene Waren und Dienstleistungen enthalten.

¹¹ Prüfungsniveau: mit hinreichender Sicherheit.

Biogene Emissionen¹

in t CO ₂	2025	2024	Veränderung in %
Gesamt	4.763.721	4.760.281	0,1
Scope 1	43.839	52.648	- 16,7
Scope 2 (marktbasiert) ²	41.838	21.942	90,7
Scope 3	4.678.044	4.685.690	- 0,2

Bezogen auf die berichteten Scope-3-Emissionen wurden bei der Festlegung der relevanten Kategorien die Bewertungskriterien des Greenhouse Gas Protocol zugrunde gelegt und auf Basis von Größe und Anteil, Messbarkeit, Beeinflussbarkeit und Risikograd die Entscheidung zur Berichterstattung getroffen. [↗ Übersicht Berichterstattung Scope-3-Kategorien](#)

Die Scope-3-Kategorien Aktivitäten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie, Abfall, angemietete oder geleaste Sachanlagen, Verarbeitung verkaufter Produkte, vermietete oder verleaste Sachanlagen sowie Investitionen werden aus Wesentlichkeitsgründen nicht berichtet, da auf sie insgesamt weniger als 3% der gesamten Emissionen entfallen beziehungsweise diese nicht signifikant sind. Die BMW Group fokussiert sich daher auf die bezüglich ihrer absoluten Höhe relevanten Umfänge sowie auf diejenigen, die durch das Unternehmen direkt beziehungsweise indirekt beeinflussbar sind. Die berücksichtigten, signifikanten Kategorien umfassen damit rund 98% der gesamten Scope-3-Emissionen der BMW Group.

Die BMW Group vertreibt ihre Produkte über ein Vertriebspartnernetz in über 140 Ländern. Da dies Teil der nachgelagerten Wertschöpfungskette ist, zählen die damit verbundenen Aktivitäten zu den Scope-3-Emissionen der BMW Group. Die BMW Group berichtet die CO₂e-Emissionen des globalen Vertriebspartnernetzes erstmals für das Geschäftsjahr 2025. Diese Kategorie umfasst die CO₂e-Emissionen der Standorte von Vertriebspartnern für BMW und BMW Motorrad, MINI und Rolls-Royce Motor Cars. Um eine kontinuierliche Verbesserung sicherzustellen, wurden im Berichtsjahr Potenziale zur CO₂e-Reduktion im Vertriebspartnernetz identifiziert und bewertet. Darauf aufbauend werden zukünftig marktindividuelle Konzepte für entsprechende Maßnahmen entwickelt. Zudem wurde ein mit der übergeordneten BMW Group Strategie kompatibler Reduktionspfad abgeleitet, der als Vorbereitung einer möglichen Integration in das Zielsystem dient.

Die Berechnung der Treibhausgasemissionen der BMW Group basiert auf anerkannten Datenquellen und Methoden. Dazu gehört beispielsweise die spezialisierte Software „LCA for Experts“, die für die Analyse der Wertschöpfungskette genutzt wird und zur Berechnung unter anderem die Global-Warming-Potential-(GWP)-Werte des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) nutzt. Bis zur Verfügbarkeit von zuverlässigen Primärdaten, etwa auf Basis der gemessenen Emissionen in der Lieferkette durch die Zulieferer selbst, werden Sekundärdaten aus Datenbanken zugrunde gelegt. Diese Werte werden in ausgewählten Fällen durch genauere Sekundärdaten angepasst, soweit Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂e-Emissionen betreffend der Lieferanten nachweisbar sind.

Eine unternehmensübergreifende Vergleichbarkeit der Emissionsdaten ist derzeit noch nicht gegeben. Zu diesem Zweck fehlen bislang allgemein anerkannte Standards sowohl für die Automobilindustrie als auch industrieübergreifend. Die BMW Group hat langfristig das Ziel, eine realdatenbasierte CO₂e-Bilanzierung zu entwickeln. Erste Schritte wurden bereits mit dem Projekt Catena-X unternommen. Informationen zu den Systemgrenzen (vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette), zur Bewertung nach markt- und standortbasierten Methoden sowie zu den Erhebungsmethoden werden im [↗ Glossar](#) erläutert.

¹ Aufgrund von Anpassungen bei der Berechnung der biogenen Scope-1-Emissionen der BMW Group Standorte sowie an einzelnen Scope-3-Kategorien (Erworbenene Waren und Dienstleistungen, Geschäftsreisen) und der erstmaligen Berichterstattung der Scope-3-Kategorien Investitionsgüter und Globales Vertriebspartnernetz wurden die Vorjahreswerte rückwirkend angepasst (Differenzen zu den korrigierten Vorjahreswerten: Gesamt: 135.385 t CO₂, Scope 1: 9.689 CO₂ t, Scope 3: 125.695 t CO₂). Weitere Informationen siehe [↗ ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#).

² Die biogenen Scope-2-Emissionen (standortbasiert) betragen 206.925 t CO₂ (2024: 187.517 t CO₂/+10,3%)

Übersicht Berichterstattung Scope-3-Kategorien

Scope-3-Kategorien	Berichterstattung 2025	Begründung Berichterstattung	Anmerkungen
Erworbene Waren und Dienstleistungen	Berichterstattung	Signifikanter Anteil an Scope-3-Emissionen, mess- und beeinflussbar	
Investitionsgüter	Berichterstattung	Signifikanter Anteil an Scope-3-Emissionen, begrenzt mess- und beeinflussbar	
Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)	Keine Berichterstattung	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen, begrenzt mess- und beeinflussbar	
Vorgelagerter Transport und Vertrieb [Transportlogistik]	Berichterstattung	Signifikanter Anteil an Scope-3-Emissionen, mess- und beeinflussbar	
Abfallaufkommen in Betrieben	Keine Berichterstattung	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen, begrenzt mess- und beeinflussbar	
Geschäftsreisen	Berichterstattung	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen, mess- und beeinflussbar	
Pendelnde Arbeitnehmer [Mitarbeiterberufsverkehr]	Berichterstattung	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen, mess- und beeinflussbar	
Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Teilweise Berichterstattung	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen, begrenzt mess- und beeinflussbar	Geleaste Infrastruktur in den Emissionen der BMW Group Standorte (Scope 1), beziehungsweise Strom-/Wärme-/Kältebezug BMW Group Standorte (Scope 2) berücksichtigt
Nachgelagerter Transport	Berichterstattung	Enthalten in „Vorgelagerter Transport und Vertrieb [Transportlogistik]“	
Verarbeitung verkaufter Produkte	Keine Berichterstattung	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen, begrenzt mess- und beeinflussbar	
Verwendung verkaufter Produkte [Nutzungsphase]	Berichterstattung	Signifikanter Anteil an Scope-3-Emissionen, mess- und beeinflussbar	
Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer [Entsorgung]	Berichterstattung	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen, begrenzt mess- und beeinflussbar	
Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Teilweise Berichterstattung	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen, mess- und beeinflussbar	Emissionen der Nutzung von BMW Group Fahrzeugen, die im Rahmen des Finanzdienstleistungsgeschäfts verleast sind, sind in „Verwendung verkaufter Produkte [Nutzungsphase]“ berücksichtigt. Die Erhebung der Emissionen von Fremdmarkenfahrzeugen, die im Rahmen des Finanzdienstleistungsgeschäftes verleast sind, ist ab dem Geschäftsjahr 2026 geplant.
Franchises [Globales Vertriebspartnernetz]	Berichterstattung	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen, mess- und beeinflussbar	
Investitionen (Beteiligungen)	Keine Berichterstattung	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen, begrenzt mess- und beeinflussbar	

Nutzung eines internen CO₂-Preises zur Bewertung von Fahrzeugprojekten

Zur Bewertung von Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase wird in der Entwicklung von Fahrzeugprojekten (Automobile) ein interner CO₂-Preis als Schattenpreis genutzt.

Als Basis für die Ermittlung dieses CO₂-Preises dient die gültige Flottenregulatorik in der EU. Sie sieht bei einer Zielverfehlung für jede verkaufte Einheit Strafzahlungen in Höhe von 95 € je Gramm CO₂ vor. Der Wert wird über eine angenommene Laufleistung von 200.000 km auf einen kalkulatorischen Preis von 475 € pro Tonne CO₂ (2024: 475 € pro Tonne CO₂) umgerechnet. Mithilfe der erwarteten Fahrzeugemissionen und ihrem Einfluss auf die Flotte der BMW Group erfolgt die Steuerung von Fahrzeugprojekten direkt über die Auswirkung in g CO₂/km.

Die Höhe möglicher Strafzahlungen ist für die Bewertung von Maßnahmen geeignet, da sie unmittelbar die Kosten darstellen, die bei einer Zielverfehlung entstehen würden. Die Kosten der CO₂-Maßnahmen können somit direkt den möglichen Strafzahlungen gegenübergestellt und für die Umfänge aus der Nutzungsphase zugrunde gelegt werden. Der interne CO₂-Preis findet damit für 100% der Scope-3-CO₂e-Emissionen der Nutzungsphase (Automobile) Anwendung, das heißt, er wird für 86.558.680 t CO₂e (2024: 90.667.226 t CO₂e/-4,5%) im Berichtsjahr 2025 angewendet. Das entspricht 67,4% (2024: 66,8%/+1,0%) der gesamten berichteten CO₂e-Emissionen der BMW Group.

In der Lieferkette werden demgegenüber die Maßnahmen zur Zielerreichung je Materialgruppe nach den erforderlichen CO₂-Minderungsmengen und den dafür notwendigen Vermeidungskosten gesteuert. Der Prozess wird mit Beteiligung der Ressorts Einkauf und Lieferantennetzwerk, Entwicklung sowie Finanzen jährlich durchgeführt. Analog dazu werden die Maßnahmen zur Zielerreichung in Scope 1 und 2 nach den spezifischen Vermeidungskosten gesteuert. Die kontinuierliche Abstimmung gewährleistet, dass auch Anforderungen aus veränderten Rahmenbedingungen zuverlässig berücksichtigt und Mitigationsmaßnahmen in der Lieferkette optimiert werden.

In der Finanzberichterstattung werden interne CO₂-Preise nicht verwendet. Dies gilt auch für die Bewertung der Nutzungsdauer und des Restwerts der Vermögenswerte, für die Wertminderung von Vermögenswerten sowie für die Bemessung des beizulegenden Zeitwerts von durch Unternehmensübernahmen erworbenen Vermögenswerten. Die Unternehmensplanung enthält demgegenüber Volumen- und Preisprämissen für Emissionsrechte aus dem EU-Emissionshandelssystem (ETS). Diese Prämissen werden damit auch im Rahmen der Prüfung der Werthaltigkeit (Impairmenttest) von Vermögenswerten im Segment Automobile berücksichtigt.

Vorbereitung auf Net Zero

Für die Erreichung von Net Zero bis spätestens 2050 und der damit verbundenen Reduzierung der CO₂e-Emissionen über alle Scopes innerhalb der Wertschöpfungskette um mindestens 90% gegenüber dem Basisjahr 2019 legt die BMW Group den Schwerpunkt auf die Dekarbonisierung der gesamten Wertschöpfungskette. Alle zum Zeitpunkt des Net-Zero-Ziels technisch nicht weiter reduzierbaren Emissionen (maximal 10% der gesamten CO₂e-Emissionen des Basisjahrs) müssen ab diesem Zeitpunkt durch permanente Kohlenstoffsinken neutralisiert werden.

Um den Aufbau derartiger Kohlenstoffsinken schon jetzt voranzutreiben, unterstützt das Unternehmen seit 2024 die Entwicklung neuer Methoden permanenter CO₂e-Bindung, unter anderem durch den Kauf von Zertifikaten aus Biokohleprojekten.

Dazu wurden in Zusammenarbeit mit Partnern wie Atmosfair und Firstclimate im Berichtsjahr erneut Umfänge im Gegenwert von 25.000 t permanent gespeichertem CO₂e finanziert. Hierdurch soll die Skalierung vielversprechender Carbon-Dioxide-Removal-Technologien (CDR) frühzeitig und wirkungsvoll gefördert werden, um auch das Teilziel der Neutralisierung von maximal 10% zum Zeitpunkt Net Zero der BMW Group bis spätestens 2050 vorzubereiten.

Die BMW Group unterstützt diese Projekte freiwillig, eine Anrechnung auf die CO₂e-Reduzierungsziele des Unternehmens erfolgt nicht. Die Projekte werden von unabhängigen Institutionen nach internationalen Standards (zum Beispiel CSI/EBC C-Sink) zertifiziert und müssen strenge Qualitätskriterien erfüllen, unter anderem die Zusätzlichkeit und Dauerhaftigkeit der erzielten CO₂e-Speicherung.

Stilllegungen von CO₂e-Zertifikaten im Berichtsjahr*

	2025	2024	Veränderung in %
Gesamt (in t CO₂e)	25.000	25.000	-
Anteil von CO ₂ e-Senken-Projekten (Removals) (in %)	100	100	-
Anteil von CO ₂ e-Reduktionsprojekten (Reduction Projects) (in %)	-	-	-
Senken-Typ Biokohle (in %)	100	100	-
Anerkannter Qualitätsstandards CSI/C-Sink (in %)	100	100	-
Anteil von Projekten innerhalb der EU (in %)	-	-	-
Anteil von Projekten mit Corresponding adjustments (in %)	-	-	-
Für die Zukunft geplante Stilllegungen von CO₂e-Zertifikaten (in t CO₂e)			
Bis einschließlich Berichtsjahr 2026	24.000 – 30.000	46.000 – 57.500	-

* Weitere Informationen siehe [ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#).

GANZHEITLICHES UMWELTMANAGEMENT INNERHALB DER BMW GROUP

ESRS E1-2, E3-1, E4-1, MDR-P

Der Schutz der Umwelt ist eine wichtige Säule der BMW Group Nachhaltigkeitsstrategie und umfasst alle Stufen des Fahrzeuglebenszyklus – von der Lieferkette über die Produktion bis zum Ende der Produktnutzung. Von Anfang an bezieht die BMW Group ökologische Effekte in ihre Planungen und Aktivitäten ein und bewertet die umweltbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Im weltweiten Produktionsnetzwerk der BMW Group sind Energie- und Ressourceneffizienz sowie die Kontrolle des Ressourcenverbrauchs seit Jahrzehnten im Umweltmanagement organisatorisch verankert. Steuerungsgrößen in der Umweltpolitik sind neben den CO₂e-Emissionen, der Energie- und Trinkwasserverbrauch, der Abfall zur Beseitigung sowie Lösemittellemissionen. Darüber hinaus wird die Biodiversität standortbezogen analysiert.

Die Umweltpolitik thematisiert die übergreifend für die BMW Group als wesentlich identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen im Bereich Wasser, Energie und Klimawandel in den eigenen Liegenschaften [↗ Liste wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen](#). Grundlage des Handelns sind Gesetze, Verordnungen und Normen. An allen Produktionsstandorten der BMW Group ist ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 implementiert (am neuen Standort Debrecen [Ungarn] ist die Zertifizierung für das Jahr 2026 geplant). Darüber hinaus sind alle deutschen sowie österreichischen Werkstandorte nach dem Umweltmanagementsystem EMAS zertifiziert. Konkretisiert werden die Anforderungen dieser Regelwerke in verbindlichen Vorgaben, wie den BMW Group Richtlinien und Anweisungen, dem Management-Handbuch der BMW Group (für Qualität, Umweltschutz, Arbeitssicherheit, Ergonomie, Gesundheitsmanagement und Konzernsicherheit inklusive

Informationsschutz), in Prozessbeschreibungen und Verfahrensanweisungen sowie in Arbeits- und Betriebsanweisungen. Der Überwachungsprozess der Umweltpolitik erfolgt über jährliche interne und externe Audits, die für die Erfüllung der genannten Regelwerke verpflichtend sind.

Verantwortungsbewusstsein für die Umwelt wird bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern durch Informationen sowie Schulungen gefördert und weiterentwickelt. Die Umweltpolitik der BMW Group setzt ein umweltbewusstes Denken und Handeln in der gesamten Organisation voraus und unterstützt dieses. So trägt die Belegschaft dazu bei, die umweltorientierte Leistung der BMW Group zu verbessern. Führungskräfte als Vorbild und eine zielgerichtete Aus- und Weiterbildung sind die Basis. Vorschläge und Ideen zur Verbesserung der betrieblichen Abläufe und somit auch zum Thema Umweltschutz werden über das interne Ideenmanagement „cre8“ geprüft.

Der Vorstand trägt die Gesamtverantwortung für die Umsetzung der Umweltpolitik. Die Führungskräfte tragen besondere Verantwortung dafür, die Umwelt- und Energiepolitik umzusetzen und vorzuleben sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Sinne dieser Aufgabe zu motivieren. Umweltschutzschulungen sind für Führungskräfte verpflichtend. Im Rahmen der Delegationskette geht die Betreiberverantwortung an das Standort-Management über. Jede Anlage, jedes Gebäude und jede Fläche sind einem verantwortlichen Betreiber zugeordnet. Dieser trägt die Verantwortung für die Produkte, Verfahren, Anlagen und technischen Systeme in seinem Bereich. Unterstützt und beraten werden Betreiber und die Belegschaft an den jeweiligen Standorten durch Umweltschutzfachstellen. Hier sind die Umweltmanagementbeauftragten sowie die Betriebsbeauftragten für Abfall, Gewässerschutz und Immissionsschutz tätig, deren Aufgabe es ist, im Sinne der Umweltziele möglichst umweltverträgliche Produktionsprozesse durchzuführen. Zur Wahrnehmung der Betreiberverantwortung gibt es unterschiedliche Instrumente wie zum Beispiel Betreiberbegehungen, regelmäßige Besprechungskreise und eine Notfallkommunikation.

Auf Unternehmensebene berät die Abteilung Strategie, Planung, Umweltschutz und Energiemanagement das Netzwerk der dezentralen Umweltschutzfachstellen. Unter ihrer Leitung finden regelmäßige Treffen der Umweltmanagementbeauftragten der Werke im Lenkungskreis Umweltschutz statt. Der Lenkungskreis koordiniert konzernweit die Umweltschutzaktivitäten im Bereich der Produktion sowie für wesentliche Nicht-Produktionsstandorte. Gleichzeitig sind an den Standorten technologieübergreifende Energiekreise etabliert, deren Aufgabe in der kontinuierlichen Optimierung des Energieverbrauchs im laufenden Produktionsbetrieb liegt. Das Ziel ist es, Auswirkungen auf die Umwelt zu minimieren.

Der BMW Group ist es wichtig, auch über die Werksgrenzen hinaus Menschen und Umwelt durch verantwortungsbewusstes Handeln zu schützen. Sie erweitert daher ihren Einfluss auf die gesamte Wertschöpfungskette über Partnerschaften und Dialogformen in Politik, Wirtschaft und externe Partner wie Auftraggeber, Lieferanten, Vertragspartner und NGOs. Als weltweit tätiges Unternehmen steht die BMW Group zu Umweltaspekten auch im kontinuierlichen Austausch mit einer Vielzahl von Stakeholdern im In- und Ausland und somit auch mit betroffenen Gemeinschaften vor Ort, einschließlich indigenen Völkern. [↗ Stakeholderengagement](#), [↗ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk](#)

In unterschiedlichen Formen wird die Öffentlichkeit über die Umweltziele und Maßnahmen informiert und mit verschiedenen Adressaten auf Veranstaltungen, Tagungen, Vorträgen und Werkführungen in den Dialog getreten. Insbesondere Veröffentlichungen, Broschüren und Umwelterklärungen der einzelnen Standorte, der BMW Group Bericht sowie Internetauftritte der BMW Group und der Werke tragen zur Transparenz unseres Handelns bei.

ENERGIEEFFIZIENZ UND ERNEUERBARE ENERGIEN

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Unter(-Unter)-Thema	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Das Netzwerk aus Vertriebspartnern und Standorten von Drittanbietern verbraucht Energie, somit natürliche Ressourcen und trägt zum Klimawandel bei.	Negative Auswirkung	Energie	➤	– Nicht vorhanden	– Nicht vorhanden	– Nicht vorhanden
Das Lieferantennetzwerk verbraucht Energie, somit natürliche Ressourcen und trägt zum Klimawandel bei.	Negative Auswirkung	Energie	➤	– Klimastrategie der BMW Group ➤ <u>Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel als wichtige Bestandteile der Unternehmensstrategie</u>	– Reduzierung von mindestens 40 Mio. t CO ₂ e in 2030 gegenüber Basisjahr 2019 für Scope 1, Scope 2 und Scope 3 (Ziel 2030: 108,6 Mio. t CO ₂ e) sowie mindestens weiterer 20 Mio. t CO ₂ e in 2035 gegenüber 2030 ➤ <u>Weg zur Erreichung der CO₂e-Reduktionsziele</u>	– Lieferkette: Einsatz von Grünstrom* und von Sekundärmaterialien ➤ <u>Umgesetzte Maßnahmen und Messgrößen für eine ganzheitliche CO₂e-Reduzierung</u>
Die Herstellung der Produkte der BMW Group sowie der Betrieb von Verwaltungsstandorten (einschließlich der Errichtung der Produktions- und Verwaltungsgebäude) verbrauchen Energie, wobei insbesondere die ineffiziente Energienutzung zu einer unnötigen Entnahme natürlicher Ressourcen führt und zum Klimawandel beiträgt.	Negative Auswirkung	Energie	➤	– Energiepolitik – Umweltpolitik ➤ <u>Ganzheitliches Umweltmanagement innerhalb der BMW Group</u>	– Reduzierung des Energieverbrauchs je Fahrzeug (Automobil) um 25% bis 2030	– Energieeffizienzmaßnahmen durch Betriebsoptimierung in der Produktionstechnik und der Gebäudetechnik – Ersatz alter, ineffizienter Anlagen durch neue, effizientere Anlagen – Entwicklung neuer, effizienterer und umweltschonender Prozesse – Substitution fossiler Energieträger durch erneuerbare Energieträger
Der Abschluss von Stromdirektlieferverträgen aus erneuerbaren Energieerzeugungsanlagen führt zu einem verstärkten Ausbau der Produktionskapazitäten für erneuerbare Energien und spart Ressourcen und Emissionen.	Positive Auswirkung	Energie	➤			
Einschränkungen bei der Nutzung bestimmter Energiequellen stellen für die BMW Group ein Risiko aufgrund regulatorischer Restriktionen dar, die deren Anwendung auf bestimmte Sektoren beschränken oder eine physische Lieferung erfordern können. Diese Einschränkungen könnten zu höheren Betriebskosten führen, da einige Energiequellen nicht für Emissionsminderungsmaßnahmen genutzt werden können.	Risiko	Energie	➤			
Die Umstellung auf umweltfreundliche Betriebsabläufe kann signifikante Anpassungskosten verursachen, was zu höheren Betriebskosten (OpEx) und erheblichen Investitionsausgaben (CapEx) führen kann, z. B. für Energieeffizienzmaßnahmen, Elektrifizierung, Dekarbonisierung und digitale Transformation. Diese finanziellen Belastungen könnten die Liquidität und Rentabilität beeinträchtigen.	Risiko	Energie	➤			

➤ Upstream wesentlich ➤ Eigene Tätigkeiten wesentlich ➤ Downstream wesentlich

* Definition des Begriffs Grünstrom siehe ➤ Glossar.

Die BMW Group misst dem Energieverbrauch und der Energieeffizienz unternehmensweit eine hohe Bedeutung bei. Zielvorgaben und Maßnahmen zur Verringerung des Energieverbrauchs sind ambitioniert und berücksichtigen neben den Energiekosten gleichermaßen die Reduktion von CO₂e-Emissionen durch den verstärkten Einsatz erneuerbarer Energiequellen. Basis ist die unmittelbare Verantwortung des Unternehmens in der Produktion. Zugleich ist der Einsatz von Grünstrom für direkte Lieferanten (Tier-1-Lieferanten) und bei Prozessen in der Vorproduktion (n-Tier-Lieferanten) zur Herstellung von CO₂e-intensiven Bauteilen und Materialien ein Kriterium für Neuvergaben. Das Thema Energie ist für die BMW Group in allen Wertschöpfungsstufen wesentlich. Die Effekte des Energieverbrauchs in der Lieferkette sowie in der nachgelagerten Wertschöpfungskette werden im Kapitel [7 Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#) als wichtige Bestandteile der Unternehmensstrategie gesondert dargestellt.

Energiemanagement

ESRS E1-2, MDR-P

Durch die konzernweit gültige Energiepolitik weist die BMW Group im Energiemanagement den zentralen Strategieabteilungen, den regionalen Steuerstellen sowie den Standorten auf lokaler Ebene klare Rollen mit entsprechender Verantwortung sowie Zielen und Berichtspflichten zu. Dies dient der Eindämmung von identifizierten unmittelbaren Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit dem Thema Energie in den eigenen Liegenschaften. Das Energiemanagement umfasst neben der Strukturplanung und Anlagenauslegung auch den Einkauf von Energie und technischer Ausstattung sowie die Bewirtschaftung des Immobilienportfolios.

In der BMW Group gelten die Regelungen zum Energiemanagement unternehmensweit für alle wichtigen energiebezogenen Prozesse und Immobilien. Die Vorgaben gelten somit für alle geografischen Gebiete und alle Standorte, die sich in der operativen Kontrolle der BMW Group befinden. Die Gesamtverantwortung für das Energiemanagement trägt der Vorstand und wird über alle organisatorischen Ebenen weitergegeben.

In den meisten Liegenschaften setzt die BMW Group Grünstrom ein. Ein Baustein dafür sind Photovoltaikanlagen an den eigenen Standorten. Im Jahr 2025 wurden weitere Photovoltaikanlagen in den Werken in Regensburg (Deutschland), Dingolfing (Deutschland) und Debrecen (Ungarn) errichtet. Darüber hinaus wurde an weiteren Standorten der Bau zusätzlicher Photovoltaikanlagen auf den Weg gebracht. Extern bezogene Energie (Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung) kommt aus Direktlieferverträgen für regenerative Energien (25%) (2024: 23%/+8,7%), unter anderem von Power Purchase Agreements (PPAs) und Herkunftsnachweisen (62%) (2024: 62%). Diese belegen den regenerativen Ursprung der bezogenen Energie.

Klare interne Vorgaben regeln zudem die Beschaffung und den Einsatz von Biomethan im Einklang mit den regulatorischen Rahmenbedingungen. Die Wärmeversorgung wird schrittweise auf alternative Quellen wie Biomasse, Geothermie und Power-to-Heat umgestellt. So wurde beispielsweise in einem Werk in Shenyang (China) eine Geothermieranlage in Betrieb genommen. Im Werk Dingolfing (Deutschland) wurde zudem ein Holzhackschnitzelheizwerk in Betrieb genommen.

Die Umsetzung und durchgängige Nachverfolgung von Vorgaben aus der Umwelt- und Energiepolitik führen dazu, dass Risiken, wie kurzfristig verschärfte Umweltvorschriften oder steigende Energiepreise, mitigiert werden können und die Umweltbilanz verbessert werden kann.

Die Richtigkeit und Vollständigkeit der CO₂e- und Energiedaten wird durch jährliche Berichterstattung sowie verpflichtende regelmäßige interne und externe Audits überprüft und unterstützt. An einigen Standorten wird dies zusätzlich durch ein zertifiziertes Energiemanagementsystem verstärkt.

Um die Aktivitäten im Bereich Klima- und Umweltschutz zu untermauern, hat sich die BMW Group zu einer Reihe von Initiativen verpflichtet. So achtet die BMW Group bei dem Erwerb von Grünstrom auf die Einhaltung der Qualitätskriterien des RE100-Standards. Bereits seit 2020 bezieht die BMW Group ihren gesamten Fremdstrom für die Produktion in den eigenen Werken weltweit aus erneuerbaren Quellen. Darüber hinaus wird der Großteil der Nicht-Produktionsstandorte mit Grünstrom versorgt.

Durch die enge Einbindung von externen Stakeholdern, beispielsweise lokalen Unternehmen und Politikern, sowie allen intern relevanten Beteiligten werden deren Interessen bei der Umsetzung von standort- und energiebezogenen Vorhaben einbezogen. Eine ausführliche Darstellung der Strategieentwicklung und der Einbindung von externen und internen Stakeholdern findet sich unter [7 Die BMW Group Strategie](#) und [7 Stakeholderengagement](#).

Energieziele

ESRS E1-4, MDR-T

Die BMW Group beabsichtigt, mit der kontinuierlichen Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen ihren Energieverbrauch in der Automobilproduktion je produziertes Fahrzeug bis 2030, bezogen auf das Basisjahr 2016, um 25% zu senken.* In einem fortlaufenden Überwachungsprozess werden die Fortschritte bei den Energiezielen bewertet. Energiezielwerte zur internen Steuerung werden jährlich jeweils für das Folgejahr festgelegt und umfassen den historischen Energieverbrauch, bereits durchgeführte sowie noch geplante Maßnahmen und beispielsweise die Auslastung der Produktion. Die Zielsetzung ist ein Relativziel je produzierter Einheit, gemessen in Megawattstunden (MWh). Das Energieeffizienzziel ist in den Planungsprozessen mit der Steuerung der absoluten CO₂e-Emissionen verknüpft.

Die Festlegung der Ziele basiert auf einer Analyse des Marktumfelds in Verbindung mit einer Begutachtung der technischen Realisierbarkeit. Die Analyse der technisch realisierbaren Maßnahmen beinhaltet Erkenntnisse aus der Technikinnovation.

Das Ziel der Einsparung von Energie und des verstärkten Einsatzes erneuerbarer Energien betrifft insbesondere interne Akteure der jeweiligen Standorte, wie beispielsweise Werkleiter. Deren Einschätzungen fließen in die Zielfestlegung ein. Hinsichtlich des Einsatzes erneuerbarer Energien werden, wo erforderlich, lokale Stakeholder der Energieinfrastruktur einbezogen.

* Berücksichtigt wird die weltweite Automobilproduktion (BMW Group Werke und Partnerwerke). Das Effizienzziel bezieht sich auf unternehmensinterne Erfahrungswerte, ist unternehmensspezifisch festgelegt und folgt keinem wissenschaftsbasierten Ansatz.

Der Erreichungsgrad der Energieziele kann durch Änderungen in der Produktionsplanung, neue Produktionsstätten und Änderungen der technischen Anlagen beeinflusst werden. Monatlich werden Prognosen zum Jahresende für alle internen Zielenehmer erstellt und überwacht. Dies läuft automatisiert über ein Dashboard ab. Für das Jahr 2025 entsprechen die Fortschritte der ursprünglichen Planung. Dieselbe Vorgehensweise findet auch für die Steuerung der Ziele der CO₂e-Emissionen (Scope 1 und 2) Anwendung.

Effizienzmaßnahmen und Energiemix

ESRS E1-3, E1-5, MDR-A

Im Jahr 2025 setzte die BMW Group weiterhin eine Vielzahl von Maßnahmen zur Erreichung der CO₂e- und Energieeffizienzziele an ihren Standorten um.

Diese Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Energieeffizienzmaßnahmen durch Betriebsoptimierung in der Produktionstechnik und der Gebäudetechnik
- Ersatz alter, ineffizienter Anlagen durch neue, effizientere Anlagen
- Entwicklung effizienterer und umweltschonenderer Prozesse
- Substitution fossiler Energieträger durch erneuerbare Energieträger

Die Maßnahmen aus diesen Kategorien beziehen sich auf alle Liegenschaften mit operativer Kontrolle durch die BMW Group sowie auf alle wichtigen energiebezogenen Prozesse. Auf eine detaillierte Aufschlüsselung des Beitrages der einzelnen Kategorien wird verzichtet, da sich die Wirkungen der Maßnahmen überschneiden und auch externe Faktoren, wie saisonale Wettereinflüsse, eine Rolle spielen. Zur Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen werden jährlich finanzielle Mittel bereitgestellt, um das Energieziel für 2030 zu erreichen. So wurde im Berichtsjahr beispielsweise eine Lüftungsoptimierung inklusive Wärmerückgewinnung in den Werken Regensburg (Deutschland) und Steyr (Österreich) umgesetzt. Bei den Maßnahmen zur CO₂e-Reduzierung im Scope 1 und 2 werden in einem rollierenden Prozess

Mittel für die Erreichung des 1,5°C-Zielpfades bereitgestellt. Diese umfassenden Maßnahmen unterstreichen das Engagement der BMW Group, ihre Energieziele zu erreichen.

In Summe ergibt sich für das Geschäftsjahr 2025 ein ↗ Energieverbrauch von 6.177.162 MWh (2024: 6.205.004 MWh/–0,4%), wovon 49,4% (2024: 48,5%/+1,8%) aus erneuerbaren Quellen stammen. Der ↗ Energieverbrauch je produziertes Fahrzeug in der Automobilproduktion beläuft sich auf 2,00 MWh (2024: 1,94 MWh/+3,1%) und liegt damit über dem Vorjahr. Veränderungen im Produktionsvolumen können dabei Einfluss auf diese Berichtsgröße nehmen ↗ Produktionsnetzwerk.

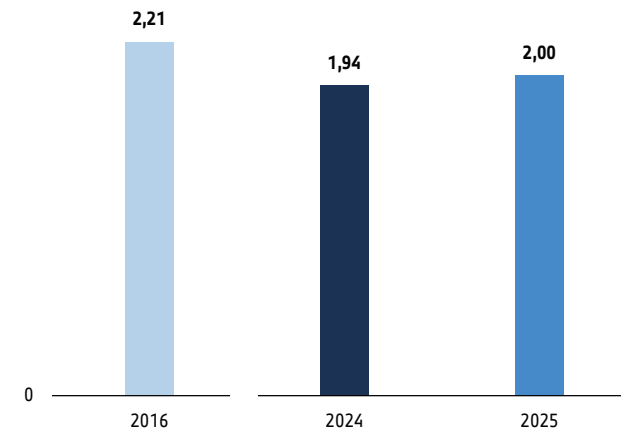
Im Graustrommix sind neben fossilen und erneuerbaren Anteilen auch nukleare Anteile in Höhe von 11.272 MWh (2024: 12.037 MWh/–6,4%) enthalten. Der nukleare Anteil beläuft sich auf rund 0,2% (2024: 0,2%) des Gesamtenergieverbrauchs.

Aus einem Teil der bezogenen Brennstoffe wurde in hocheffizienten Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen der BMW Group im Berichtsjahr 551.077 MWh (2024: 556.173 MWh/–0,9%) Strom erzeugt.

Die ↗ Energieintensität der BMW Group (Gesamtenergieverbrauch MWh/Nettoumsatzerlöse Mio. €) beläuft sich für das Geschäftsjahr 2025 auf 46,87 MWh/Mio. € (2024: 44,13 MWh/Mio. €/+6,2%). Neben einer Verringerung des Gesamtenergieverbrauchs kann die Höhe der Energieintensität unter anderem durch Veränderungen der Umsatzerlöse beeinflusst werden. Weiterführende Informationen hierzu finden sich im Kapitel ↗ Finanzielle Leistung.

Energieverbrauch je produziertes Fahrzeug (Automobil)*

in MWh



* Zusätzliche Angabe. Prüfungsniveau der Jahre 2024 und 2025 mit hinreichender Sicherheit. Weitere Informationen siehe ↗ ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen.

Energieverbrauch und Energiemix an den Standorten der BMW Group¹

in MWh	2025	2024	Veränderung in %
Gesamtenergieverbrauch	6.177.162	6.205.004	- 0,4
Gesamtverbrauch fossiler Energie	3.127.821	3.195.726	- 2,1
Brennstoffverbrauch aus Erdgas	2.695.364	2.673.521	0,8
Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölzeugnissen	9.292	7.005	32,6
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus fossilen Quellen ²	423.165	515.200	- 17,9
Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch (in %) ²	50,6	51,5	- 1,7
Gesamtverbrauch erneuerbarer Energie	3.049.341	3.009.278	1,3
Brennstoffverbrauch für erneuerbare Quellen, einschließlich Biomasse	173.640	166.907	4,0
Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	8.860	5.603	58,1
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus erneuerbaren Quellen	2.866.841	2.836.768	1,1
Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch (in %)	49,4	48,5	1,8

¹ Weitere Informationen siehe [ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#). Prüfungsniveau: mit hinreichender Sicherheit.

² Im hier berücksichtigten Graustrommix sind neben fossilen auch erneuerbare sowie nukleare Anteile enthalten.

REDUZIERUNG VON UMWELTVERSCHMUTZUNG

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Unter(-Unter)-Thema	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Kontamination mit Mikroplastik durch Reifenabriebspartikel	Negative Auswirkung	Mikroplastik	➔	– Noch nicht vorhanden	– Noch nicht vorhanden	– Mitarbeit in der Entwicklung von Messmethoden für den Reifenabrieb – Zusammenarbeit in Verbänden
Die lokale Verschmutzung von Wasser durch ungeplante Einleitungen von Stoffen an den Produktionsstandorten der Lieferanten kann möglicherweise zu negativen Auswirkungen auf die Wasserqualität führen.	Negative Auswirkung	Wasserverschmutzung	➔	– Mehrstufiger Sorgfaltspflichtenprozess zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette (inklusive BMW Group Supplier Code of Conduct)	– Themenübergreifende Ziele zu eingesetzten Verfahren zur Wahrnehmung der Sorgfaltspflicht im Lieferantennetzwerk	– Engagement in Initiativen – Risikoanalyse
Die lokale Verschmutzung des Bodens durch ungeplante Einleitungen von Stoffen an den Produktionsstandorten der Lieferanten kann potenziell zu negativen Auswirkungen auf die Bodenqualität führen.	Negative Auswirkung	Bodenverschmutzung	➔	➔ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk ➔ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk – Prozess für verantwortungsvolles Rohstoffmanagement ➔ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement	➔ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk ➔ Präventions- und Abhilfemaßnahmen ➔ Beschwerdeverfahren – Wirksamkeitsanalyse der eingesetzten Verfahren und Maßnahmen ➔ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk – Projektziele bei Vor-Ort-Projekten ➔ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement	– Nachhaltigkeitsfragebogen (Online-Assessment) – Überprüfungen am Lieferantenstandort (Onsite-Assessment) – Beschwerdeverfahren – Zertifizierung und Rückverfolgung von Rohstofflieferketten – Durchführung von Vor-Ort-Projekten ➔ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk ➔ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk ➔ Risikoanalyse und Kontrollmechanismen ➔ Präventions- und Abhilfemaßnahmen ➔ Beschwerdeverfahren ➔ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement

ESRS E2-1, E2-2, E2-4, MDR-P, MDR-A, MDR-T

Die BMW Group betreibt an ihren Standorten ein umfassendes Umweltmanagementsystem. In der Absicht, Luft-, Wasser- oder Bodenverunreinigungen bereits im Ansatz auszuschließen beziehungsweise in größtmöglichem Umfang zu verringern, werden bereits in der Planung und bei der Errichtung neuer Produktions-, aber auch anderer Standorte detaillierte Prüfungen und Kontrollen durchgeführt. Umfangreiche Maßnahmen stellen die Einhaltung von Grenzwerten sicher. Somit bestehen für den eigenen Geschäftsbetrieb keine wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung.

Auch in der Lieferkette übernimmt die BMW Group Verantwortung, indem sie dort Abläufe kontrolliert und Maßnahmen für den Umweltschutz ergreift. Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden in der Lieferkette wesentliche Auswirkungen im Zusammenhang mit den Ressourcen Boden und Wasser identifiziert. Sämtliche Richtlinien, Maßnahmen und themenübergreifenden Ziele, die darauf gerichtet sind, die wesentlichen Auswirkungen in der Lieferkette aktiv zu steuern, sind Bestandteil des Sorgfaltpflichtenprozesses zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards im Lieferantennetzwerk. Die entsprechenden Erläuterungen dazu werden unter [↗ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk](#) dargestellt.

Für die Produkte der BMW Group ergeben sich aus dem Themenfeld Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung ebenfalls keine wesentlichen Aspekte. Weitere Informationen zu geltenden Abgasnormen befinden sich in den [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#) sowie weitere Informationen zu Abgastechnologien unter [↗ Innovationen und Produkttechnologien](#).

In der Nutzungsphase der BMW Group Produkte entstehen im Fahrbetrieb durch Reifenabrieb Mikropartikel, die negative Umweltauswirkungen haben. Die laufenden Diskussionen über standardisierte Messverfahren zu Reifenabrieb haben bisher noch zu keinen stabilen Festlegungen geführt, die den tatsächlichen Einfluss der Fahrzeuge verlässlich und vergleichbar abbilden. Daher sind die in der BMW Group erarbeiteten Konzepte zur Reduktion der Mikropartikel noch nicht verabschiedet. Auch gibt es infolgedessen keine verabschiedeten Ziele, die die Reduktion der Mikropartikel durch Reifenabrieb zum zentralen Gegenstand haben.

Die BMW Group arbeitet bis zur Veröffentlichung gültiger Grenzwerte aktiv an der Gestaltung von Messprozeduren zur Messung des Reifenabriebs und dessen Reduktion mit und engagiert sich in Verbänden. Weiterhin werden in den Lastenheften der Reifenlieferanten Anforderungen zur Einhaltung von künftig geltenden Grenzwerten eingefordert. Darüber hinaus werden Systeme aufgebaut, um interne Prozesse zur Messung des Reifenabriebs zu etablieren. Das Unternehmen erwartet für 2026 im Rahmen der Euro-7-Regulatorik die Veröffentlichung von Grenzwerten für Reifenabrieb, die durch die Reifenhersteller ab 2028 umzusetzen sind. Die BMW Group wird diese Vorgaben prüfen und beabsichtigt, die daraus resultierenden Anforderungen an Reifenabriebsgrenzwerte vollumfänglich einzuhalten und die nach ESRS verlangten Angaben zur Quantifizierung von Mikroplastik im Fahrbetrieb zu erfüllen.

VERANTWORTUNGSVOLLER UMGANG MIT DER RESSOURCE WASSER

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Unter(-Unter)-Thema	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Wasserentnahmen innerhalb der Lieferkette können möglicherweise negative Auswirkungen auf das Ökosystem haben, indem sie die Verfügbarkeit von Wasser einschränken.	Negative Auswirkung	Wasserentnahme	➔	– Mehrstufiger Sorgfaltspflichtenprozess zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette (inklusive BMW Group Supplier Code of Conduct)	– Themenübergreifende Ziele zu eingesetzten Verfahren zur Wahrnehmung der Sorgfaltspflicht im Lieferantennetzwerk	– Engagement in Initiativen – Risikoanalyse
Eine hohe Wasserintensität in den Produktionsprozessen von Lieferanten und weiteren Vorprodukten der BMW Group kann potenziell zu negativen Auswirkungen auf die lokale Wasserverfügbarkeit führen.	Negative Auswirkung	Wasserverbrauch	➔	➔ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk ➔ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk – Prozess für verantwortungsvolles Rohstoffmanagement ➔ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement	➔ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk ➔ Präventions- und Abhilfemaßnahmen ➔ Beschwerdeverfahren – Wirksamkeitsanalyse der eingesetzten Verfahren und Maßnahmen ➔ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk – Projektziele bei Vor-Ort-Projekten ➔ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement	– Nachhaltigkeitsfragebogen (Online-Assessment) – Überprüfungen am Lieferantenstandort (Onsite-Assessment) – Beschwerdeverfahren – Zertifizierung und Rückverfolgung von Rohstofflieferketten – Durchführung von Vor-Ort-Projekten ➔ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk ➔ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk ➔ Risikoanalyse und Kontrollmechanismen ➔ Präventions- und Abhilfemaßnahmen ➔ Beschwerdeverfahren ➔ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement
Neue oder sich ändernde weltweite regulatorische Anforderungen bezüglich des Wasserverbrauchs könnten Anpassungen der Betriebsabläufe erfordern und daher Abhängigkeiten erhöhen sowie die Wasserverfügbarkeit aufgrund von Einschränkungen verringern.	Risiko	Wasserverbrauch	➔	– Wasserstrategie der BMW Group – Umweltpolitik ➔ Ganzheitliches Umweltmanagement innerhalb der BMW Group	– Trinkwasserentnahme je Fahrzeug (Automobil) bis 2030 um 25% senken	– Nutzung alternativer Wasserquellen – Aufbereitung und Wiederverwendung von Wasser – Innovationen und Technologien zur Wassereinsparung – Risikobasierte Wasserstrategie und Monitoring

ESRS E3-1, MDR-P, MDR-A, MDR-T

Für die BMW Group ist ein verantwortungsbewusster Umgang mit Wasser von hoher Bedeutung. Durch ein umfassendes Wassermanagement sowie den Einsatz moderner Technologien zur Wassereinsparung und -aufbereitung verfügt das Unternehmen über wirksame Mittel, den Wasserverbrauch dauerhaft zu senken sowie Wasserstress¹ und die Risiken daraus zu minimieren. In der Zusammenarbeit mit lokalen Stakeholdern soll ein schonender Umgang mit dieser wertvollen Ressource sichergestellt werden.

Der sparsame Einsatz von Trinkwasser ist in der BMW Group seit jeher ein wichtiger Aspekt des unternehmenseigenen Umweltmanagementsystems. Für alle Produktionsstandorte existieren Vorgaben zur Reduzierung des Wasserverbrauchs und zur Nutzung alternativer Wasserquellen wie Regenwasser. Steuerung und Verantwortlichkeiten für die eigenen Liegenschaften sind in der Umweltpolitik der BMW Group verankert. [↗ Ganzheitliches Umweltmanagement innerhalb der BMW Group](#)

Sämtliche Richtlinien, Maßnahmen und Ziele sind darauf ausgerichtet, die wesentlichen Auswirkungen im Zusammenhang mit der Wasserentnahme und dem Wasserverbrauch in der vorgelagerten Wertschöpfungskette anzugehen. Diese sind Bestandteil des Sorgfaltspflichtenprozesses zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards im Lieferantennetzwerk. Die entsprechenden Erläuterungen dazu werden unter [↗ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk](#) dargestellt.

Wassermanagement und Wasserschutz

ESRS E3-1, E3-2, E3-4, MDR-P, MDR-T

Für die Fertigung von Fahrzeugen, beispielsweise im Lackierereiprozess, ist Wasser unverzichtbar. Durch den Einsatz wassersparender Verfahren und innovativer Technologien im weltweiten Produktionsnetzwerk konnte die Trinkwasserentnahme je produziertes Fahrzeug in der BMW Group im Zeitraum von 2006 bis 2025 um mehr als 30% verringert werden.

Das Unternehmen verfolgt an den Produktionsstandorten als Teil der Umweltpolitik eine Wasserstrategie, an deren Anfang die genaue Analyse der Wasserrisiken steht. Diese Strategie

adressiert das als wesentlich identifizierte Risiko in den eigenen Liegenschaften. Mithilfe des Aqueduct-Atlas wurden Standorte in Regionen mit hohem oder extrem hohem Wasserstress identifiziert, für die gezielte Maßnahmen implementiert werden [↗ Maßnahmen und Messgrößen zur Verringerung des Wassereinsatzes](#). Wasserrisiken² wie Hochwasser werden bereits bei der Standortbewertung berücksichtigt [↗ Wasserbezogene Auswirkungen, Risiken und Chancen](#).

Die Auswahl neuer Produktionsstandorte erfolgt in der BMW Group stets mit Blick auf einen verantwortungsbewussten Umgang mit den örtlichen Wasserverhältnissen. Ein ganzheitliches Vorgehen soll sicherstellen, dass der Schutz der Wasserressourcen von Beginn an eine hohe Priorität hat. Neben der allgemeinen Wasserverfügbarkeit werden bei der Standortsuche hydrologische und hydrogeologische Gegebenheiten analysiert. Dabei stehen Aspekte wie Grundwasserfreiheit, mögliche Grundwasseranstiege und deren Folgen, Grundwassergewinnung und -ströme sowie Möglichkeiten zur Regenwasserversickerung im Vordergrund. Auch die geothermische Nutzung des Untergrunds wird in diesem Zusammenhang geprüft.

Der Dialog mit betroffenen Anwohnern und Interessenträgern ist für die BMW Group ein wichtiges Element der Standortsuche. Erkenntnisse aus diesen Gesprächen werden bewertet und fließen in die Entscheidungen ein. Potenzielle Auswirkungen auf betroffene Interessenträger können so bereits im Vorfeld erkannt und mit gezielten Maßnahmen vermieden werden.

Die Ermittlung des Wasserrisikos für die BMW Group basiert auf den möglichen Auswirkungen von Wassermangel auf das gesamte eigene Produktionsnetzwerk. Aus den zugrunde liegenden Analysen werden Prioritäten abgeleitet und langfristige Maßnahmen geplant. Für diese Maßnahmen wird ein detaillierter Umsetzungsplan mit den erforderlichen Investitionen erarbeitet. Das standortbezogene Monitoring sorgt für Erkenntnisse, auf deren Grundlage die Maßnahmen fortlaufend angepasst werden. Auch geografische Gegebenheiten sowie Kooperationen mit Stakeholdern fließen in die Planungen ein. In der Absicht, den Wasserverbrauch weiter zu senken, wird beispielsweise im Werk Leipzig bis 2027 eine Trockenabscheidung in der Lackiererei installiert. Das Bewertungsschema der Standorte auf Basis des

Wasserstressindex wird bei sich ändernden Standortbedingungen aktualisiert, um auf veränderte Umstände umgehend reagieren zu können. Die Standorte in Wasserstressgebieten sind bekannt und in der [↗ Wesentlichkeitsanalyse](#) aufgeführt. Die Produktionsstandorte (ohne Motorrad) der BMW Group sind Teil der Wasserstrategie sowie der Zielesteuerung.

Die Wasserstrategie der BMW Group berücksichtigt neben dem Wasserverbrauch auch die Wasserqualität. Dabei gelten unternehmensweit einheitliche Standards für die Technik der Abwasseraufbereitung, die sich zusätzlich nach den nationalen Gesetzgebungen und den jeweils geltenden Grenzwerten richten. In Deutschland zählen dazu beispielsweise die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, das Wasserhaushaltsgesetz, die Verordnung zum Schutz von Oberflächengewässern und die Grundwasserverordnung als Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie. Regelmäßige Überprüfungen stellen sicher, dass diese Vorgaben eingehalten werden. An Produktionsstandorten ohne Anschluss an eine öffentliche Wasseraufbereitung wird eine werkseigene Wasseraufbereitungsanlage betrieben.

Die BMW Group setzt sich überdies für den Schutz der Meere ein. Bereits 2021 hat sich die BMW Group in einer gemeinsamen Erklärung mit dem World Wide Fund For Nature (WWF) und anderen Unternehmen dazu verpflichtet, auf die Nutzung von Rohstoffen aus der Tiefsee zu verzichten [↗ BMW Group Biodiversity Policy](#). Die Verpflichtung schließt die Lieferanten der BMW Group und deren Lieferketten mit ein. Da im Bereich Meeresressourcen keine wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen für das Unternehmen bestehen, werden keine weiteren spezifischen Strategien oder Praktiken verfolgt.

¹ Wasserstress bezeichnet das Verhältnis der Wasserverfügbarkeit zur Nachfrage an einem Ort. Weitere Informationen siehe [↗ ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#).

² Das Wasserrisiko betrachtet zum einen Überflutungsrisiken (Küste und Oberflächengewässer) und zum anderen Reputationsrisiken in Bezug auf Umwelt, soziale Themen und die Einhaltung von Gesetzen. Betrachtet wird dabei die Wassermenge, -qualität sowie der Zugang zu Wasser. Für weitere Informationen dazu siehe [↗ ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#).

Wasserbedarf in der Produktion erneut gesenkt

ESRS E3-3, MDR-P, MDR-T

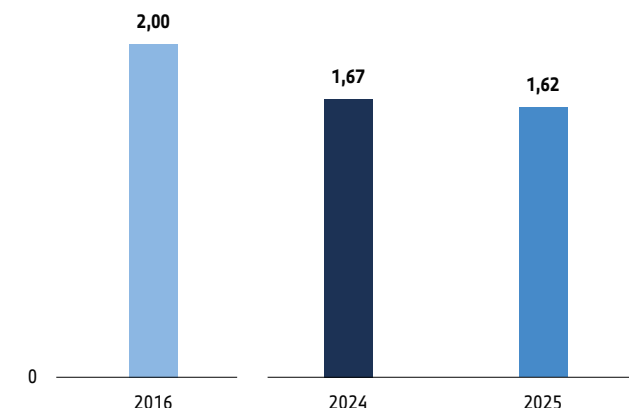
Die BMW Group hat sich zum Ziel gesetzt, die Trinkwasserentnahme in der Automobilproduktion bis 2030 um 25% gegenüber dem Basisjahr 2016 zu senken.¹ Im Berichtszeitraum lag die spezifische **Trinkwasserentnahme je produziertes Fahrzeug** in der Automobilproduktion bei 1,62 m³ (2024: 1,67 m³/–3,0%) und damit unter dem Vorjahr. Entsprechend der Planung ist ein kontinuierlicher Rückgang des Wasserverbrauchs ersichtlich. Veränderungen im Produktionsvolumen können dabei Einfluss auf diese Berichtsgröße nehmen **Produktionsnetzwerk**.

Die BMW Group legt großen Wert auf die Reduzierung des Wassereinsatzes und nutzt dafür moderne Technologien in der Wasseraufbereitung und Lackiererei. Die Ziele zur Wassereinsparung basieren dabei auf technologischen Machbarkeitsstudien und sind freiwillig für die eigenen Aktivitäten des Unternehmens gesetzt. Jährlich werden standortbezogene Ziele für die relative Wasserentnahme in der Automobilproduktion festgelegt. Das unterjährige Monitoring dient der Überwachung der Zielerreichung, die insbesondere für die verantwortlichen Führungskräfte und sonstige interne Beteiligte vor Ort relevant ist. Deren Einschätzungen fließen in die Zielfestlegung ein.

Neben dem Wasserstress am Standort einzelner Werke wird auch die Auswirkung auf das gesamte Produktionsnetzwerk berücksichtigt. Tragen bereits ergriffene Maßnahmen spürbar dazu bei, den Wasserstress zu verringern, fließen diese Erkenntnisse in die weitere Planung und Risikobewertung ein. Der Wasserstress kann damit kontinuierlich reduziert und ein verantwortungsbewusster Umgang mit der Ressource Wasser sichergestellt werden. Das Ziel, die (Trink-)Wasserentnahme dauerhaft zu verringern, gilt in der BMW Group unabhängig von geografischen Gegebenheiten. Bei der Zielformulierung wurden grundsätzliche ökologische Verhältnisse und Zusammenhänge berücksichtigt, jedoch keine spezifischen ökologischen Grenzwerte definiert. Der Einbezug der Wasserstressanalyse mithilfe des Aqueduct-Atlas zur Maßnahmen- und Zielplanung beruht dabei auf wissenschaftlichen Erkenntnissen zur Wasserverfügbarkeit in einer Region.

Trinkwasserentnahme je produziertes Fahrzeug (Automobil)¹

in m³



Maßnahmen und Messgrößen zur Verringerung des Wassereinsatzes

ESRS E3-2, E3-4, MDR-P, MDR-T, MDR-A

In Regionen mit hohem oder sehr hohem Wasserstress setzt die BMW Group auf umfangreiche Maßnahmen zur Verringerung des Wasserverbrauchs, wie die Nutzung von Regenwasser im Werk Chennai (Indien). Alle Maßnahmen dienen dazu, die Trinkwasserentnahme bis 2030 zu reduzieren. Der Wasserverbrauch in Regionen, die von Wasserstress betroffen sind, fließt zudem in die Kennzahl **Wasserverbrauch in Wasserrisiko- und -stressgebieten** ein.² In betroffenen Standorten liegt diese Zahl bei 1.249.501 m³ (2024: 1.411.145 m³/–11,5%).

Das Recycling und die Wiederverwendung von Wasser sind wichtige Maßnahmen, um den Wasserverbrauch dauerhaft zu reduzieren. Das **Gesamtvolumen des recycelten und wiederverwendeten Wassers** in der BMW Group liegt bei 4.905.853 m³ (2024: 4.779.094 m³/+2,7%).³ Moderne Kreislaufsysteme, wie sie zum Beispiel in den Lackierereien eingesetzt werden, oder Kaskadensysteme, die Prozesswasser vor dem Lackiervorgang

mehrfach verwenden, tragen maßgeblich dazu bei, den Frischwasserverbrauch deutlich zu verringern. Der effiziente Umgang mit Frischwasser, die Wiederaufbereitung von Abwasser aus den Lackierereien oder den Waschanlagen der Montage sowie die Verwendung von gering verschmutztem Grauwasser als Brauch- oder Betriebswasser in einigen Standorten reduzieren das Abwasseraufkommen spürbar. Erkenntnisse in der Wasseraufbereitung sowie der gezielte Einsatz von Innovationen und Technologien werden genutzt, um die Wassereffizienz weiter zu verbessern.

Neben Wasserrecycling-Systemen werden Mehrfachspülungen eingesetzt sowie die Umstellung der Lackierereisysteme von Nassauswaschung auf Trockenabscheidung umgesetzt. In der Montage gehört als eine der wichtigsten Maßnahmen die Kreislaufführung des Wassers in Dichtprüfkabinen dazu. Dies leistet einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Wasserentnahme bis 2030.

In der Motorenfertigung tragen folgende Maßnahmen zur Reduzierung des Wasserverbrauchs bei:

- Umstellung auf Kühlschmierstoffe und Waschbäder auf Wasserbasis
- Kreislaufführung von Emulsionen und Waschbädern
- Verlängerte Standzeiten durch Badpflege
- Abwasserbehandlungsanlagen zur Aufbereitung von öl- und schwermetallhaltigem Industrieabwasser

¹ Das Effizienzziel bezieht sich auf die Automobilproduktion (BMW Group Werke ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) und basiert auf unternehmensinternen Erfahrungswerten. Aufgrund der geänderten Berechnungslogik bei der ESRS-Kennzahl zum Wasserverbrauch wird das bisherige Ziel „Trinkwasserverbrauch je produziertes Fahrzeug in der Automobilproduktion“ beginnend ab dem Berichtsjahr 2025 als „Trinkwasserentnahme je produziertes Fahrzeug in der Automobilproduktion“ geführt. Zusätzliche Angabe. Weitere Informationen siehe **ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen**.

² Die Methodik zur Berechnung der Kennzahl wurde zur Angleichung an die gängige Praxis angepasst und erhöht die Vergleichbarkeit. Der Vorjahreswert wurde rückwirkend angepasst (Differenz zum korrigierten Vorjahreswert: -1.668.125 m³). Weitere Informationen siehe **ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen**.

³ Durch Verbesserungen bei der Dateninfrastruktur wurde der Vorjahreswert der Kennzahl rückwirkend angepasst (Differenz zum korrigierten Vorjahreswert: 665 m³). Weitere Informationen siehe **ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen**.

In der Motorradproduktion kommen die Kreislaufführung von Wirkbädern, die Vakuumdestillation zur Wiederverwendung von Prozesswasser sowie der Einsatz geschlossener Kühlsysteme und wassersparender Armaturen zum Einsatz. Die Umsetzung der Maßnahmen ist für die Zielerreichung bis 2030 angesetzt.

Die BMW Group reduziert zudem in den Produktionsbereichen den Einsatz von Frischwasser durch die Verwendung alternativer Wasserquellen. Dazu zählen die Nutzung von Regenwasser, das Recycling von Prozessabwasser sowie die Verwendung von Oberflächenwasser. Im indischen Chennai zum Beispiel wird während der Monsunzeit Regenwasser gesammelt, das den ganzjährigen Wasserbedarf bis zu 100% decken kann. Künftig sollen auch an anderen Produktionsstandorten der BMW Group alternative Konzepte der Wassernutzung gefördert werden. Die Umsetzung der Wasserstrategie und der damit verbundenen Ziele erfolgt risikobasiert und berücksichtigt regionale Besonderheiten. Insbesondere in Regionen mit hohem oder sehr hohem Wasserstress ergreift die BMW Group zusätzliche Maßnahmen zur Reduzierung des Wasserverbrauchs. Beispiele dafür sind die bereits erwähnte umfangreiche Nutzung von Regenwasser im Werk Chennai in Indien und die prozessabwasserfreie Lackiererei am Produktionsstandort im mexikanischen San Luis Potosí.

Die BMW Group stellt sicher, dass die Wasserstrategie und ihre Ziele umgesetzt werden, indem sie die erforderlichen Ressourcen klar zuweist. In der Investitionsplanung wird ein detaillierter Maßnahmenplan erstellt, der die notwendigen Kapital- und Betriebsausgaben festlegt. Parallel dazu sorgt ein kontinuierliches, standortspezifisches Monitoring dafür, dass die Zielerreichung sichergestellt wird. Die enge Zusammenarbeit und der regelmäßige Austausch mit Stakeholdern unterstützen dabei insbesondere in Regionen mit hohem Wasserstress auch potenzielle Wasserrisiken aufzudecken und entsprechende Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Dabei werden insbesondere die Wasserrisiken bereits bei der Standortauswahl berücksichtigt.

Der **Wasserverbrauch** der BMW Group beträgt im Berichtsjahr insgesamt 1.861.542 m³ (2024: 2.093.253 m³/–11,1%).¹ Die Reduzierung konnte durch Effizienzsteigerungen und die fortlaufende Einführung neuer Technologien in ausgewählten Ländern erzielt werden. Die **Wasserintensität** (Gesamtwasserverbrauch m³/Mio. € Nettoumsatzerlöse) liegt aktuell bei 14,13 m³/Mio. € (2024: 14,89 m³/Mio. €/-5,1%).¹ Neben einer Verringerung des Gesamtwasserverbrauchs kann die Höhe der Wasserintensität unter anderem durch Veränderungen der Umsatzerlöse beeinflusst werden. Weiterführende Informationen hierzu finden sich im Kapitel **Finanzielle Leistung**. Darüber hinaus verfügt das Unternehmen zum 31. Dezember 2025 über eine Gesamtmenge von 455.054 m³ (2024: 458.025 m³/–0,6%) an **gespeichertem Wasser** beispielsweise in Löschwasser- oder Regenwassertanks.²

Wasserverbrauch³

in m ³	2025	2024	Veränderung in %
Gesamtwasserverbrauch	1.861.542	2.093.253	– 11,1
Wasserverbrauch in Wasserrisiko- und -stressgebieten	1.249.501	1.411.145	– 11,5
Gesamtvolumen recycelt und wiederverwendet	4.905.853	4.779.094	2,7
Gespeichertes Wasser	455.054	458.025	– 0,6
Unterjährige Speichermengenänderung	354.528	336.220	5,4
Gesamtwasserentnahme	5.699.543	5.848.597	– 2,5

¹ Die Methodik zur Berechnung des Wasserverbrauchs wurde zur Angleichung an die gängige Praxis angepasst und erhöht die Vergleichbarkeit. Des Weiteren erhöhen Verbesserungen bei der Dateninfrastruktur die Transparenz. Der Vorjahreswert wurde rückwirkend angepasst (Differenz zum korrigierten Vorjahreswert: –3.720.490 m³). Dies wirkt sich entsprechend auf die Kennzahl zur Wasserintensität aus (Differenz zum korrigierten Vorjahreswert: –26,46 m³/Mio. €). Weitere Informationen siehe **ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen**.

² Durch Verbesserungen bei der Dateninfrastruktur wurde der Vorjahreswert der Kennzahl rückwirkend angepasst (Differenz zum korrigierten Vorjahreswert: 2.500 m³). Weitere Informationen siehe **ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen**.

³ Die Methodik zur Berechnung des Gesamtwasserverbrauchs sowie des Wasserverbrauchs in Wasserrisiko- und -stressgebieten wurde zur Angleichung an die gängige Praxis angepasst und erhöht die Vergleichbarkeit. Des Weiteren erhöhen Verbesserungen bei der Dateninfrastruktur bei den vorgenannten Kennzahlen, dem recycelten und wiederverwendeten Gesamtwasser, dem gespeicherten Wasser und der unterjährigen Speichermengenänderung die Transparenz. Die Vorjahreswerte wurden rückwirkend angepasst (Differenzen zu den korrigierten Vorjahreswerten: Gesamtwasserverbrauch: –3.720.490 m³; Wasserverbrauch in Wasserrisiko- und -stressgebieten: –1.668.125 m³; Gesamtwasser recycelt und wiederverwendet: 665 m³; Gespeichertes Wasser: 2.500 m³; Unterjährige Speichermengenänderung: 2.500 m³). Im Zuge der erstmaligen Berichterstattung der Wasserentnahme wurde ein Vergleichswert für das Vorjahr ermittelt. Weitere Informationen siehe **ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen**.

ENGAGEMENT FÜR DEN SCHUTZ DER BIODIVERSITÄT

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Unter(-Unter)-Thema	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Die Nutzung primärer Rohstoffe kann durch Bergbauaktivitäten zu negativen Auswirkungen auf die Natur und die biologische Vielfalt in den Abbaubereichen führen.	Negative Auswirkung	Direkter Abbau von Rohstoffen		– Biodiversity Policy – Mehrstufiger Sorgfaltspflichtenprozess zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette (inklusive BMW Group Supplier Code of Conduct) <u>↗ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk</u> <u>↗ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk</u> – Prozess für verantwortungsvolles Rohstoffmanagement <u>↗ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement</u>	– Keine Ziele, die sich themenspezifisch ausschließlich auf die wesentliche Auswirkung beziehen	– Engagement für entwaldungsfreie Beschaffung – Engagement in Biodiversitätsinitiativen – Durchführung von Vor-Ort-Projekten – Mehrstufiger Sorgfaltspflichtenprozess zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette <u>↗ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk</u> <u>↗ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk</u> – Prozess für verantwortungsvolles Rohstoffmanagement <u>↗ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement</u>

 Upstream wesentlich
  Eigene Tätigkeiten wesentlich
  Downstream wesentlich

ESRS E4-SBM-3, E4-IRO-1

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse hat das Unternehmen mögliche Auswirkungen, Risiken und Chancen unter dem Gesichtspunkt der Biodiversität identifiziert und bewertet. Dabei sind keine wesentlichen negativen Auswirkungen im Zusammenhang mit Landdegradation, Wüstenbildung, Bodenversiegelung oder bedrohten Arten festgestellt worden.

An den eigenen Liegenschaften setzt die BMW Group auf ein wirksames Umweltmanagementsystem. In Bezug auf die Biodiversität wurden dabei keine wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert. Eine entsprechende Analyse* ergab, dass aus der Geschäftstätigkeit des Unternehmens, wie im Vorjahr, keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf benachbarte Schutzgebiete erkennbar sind.

In der Lieferkette wurde der Rohstoffabbau als wesentliches Thema identifiziert. In diesem Zusammenhang wird untersucht, welche Maßnahmen gegebenenfalls umzusetzen sind, um negative Auswirkungen auf die Biodiversität zu minimieren.

Hohe Bedeutung intakter Ökosysteme

ESRS E4-2, E4-4

Die BMW Group leistet einen Beitrag zu den Zielen der EU-Biodiversitätsstrategie sowie dem globalen Rahmen des Kunming-Montreal-Protokolls. Eine interne Richtlinie zum Schutz der Biodiversität und von Ökosystemen dient als Leitfaden für das Unternehmen und seine Lieferkette. Sie nimmt Bezug auf die wesentliche identifizierte Auswirkung, beschreibt die Haltung der BMW Group zum Thema Biodiversität und enthält das Statement gegen den Abbau von Rohstoffen aus der Tiefsee [↗ BMW Group Biodiversity Policy](#). Die Nutzung der Meere hat die BMW Group nicht als wesentliches Handlungsfeld identifiziert.

Die Zuständigkeit für den Biodiversitätsansatz liegt im Fachbereich Nachhaltigkeit. Die Umsetzung der entsprechenden Themen mit Bezug zur Lieferkette liegt in der Verantwortung des Fachbereichs Nachhaltigkeit Lieferantennetzwerk.

Ganzheitlicher Ansatz zu Nachhaltigkeitszielen

ESRS E4-2, E4-4

Der Klimawandel beeinflusst weltweit unterschiedliche Land- und Meeresökosysteme und gefährdet dadurch die Stabilität natürlicher Lebensräume. Dies bedroht letztlich auch die biologische Vielfalt. Messbare und wissenschaftlich fundierte Ziele zur Verringerung eigener CO₂e-Emissionen, die zugleich fest in der Unternehmensstrategie verankert sind, spielen daher eine entscheidende Rolle. Die BMW Group hat sich zum Ziel gesetzt, die CO₂e-Emissionen ihrer Produkte über deren gesamten Lebenszyklus bis zum Jahr 2030 wirksam zu verringern [↗ Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#).

Die BMW Group hat klare Ziele definiert, um den Hauptursachen für den Verlust der biologischen Vielfalt entgegenzuwirken. Besondere Aufmerksamkeit gilt neben dem Klimaschutz der Schonung von Ressourcen, der Steigerung der Wassereffizienz, dem Umweltschutz sowie der verantwortungsbewussten Landnutzung.

In einem internen Unternehmensdokument zum Einsatz von nachwachsenden Rohstoffen in Produktbauteilen werden die Rahmenbedingungen wie zum Beispiel das Thema Landnutzung definiert.

Im Unterschied zu den CO₂e-Emissionen existiert zur Messung des Biodiversitätsverlustes bislang noch keine einheitliche Methodik. Hauptgrund dafür sind die unterschiedliche Bedeutung und Bewertung dieser Faktoren in verschiedenen Teilen der Welt. Zudem gibt es kein anerkanntes Verfahren, die lokalen Auswirkungen im Bereich der Biodiversität weltweit aufzurechnen. Dies begrenzt die Möglichkeiten, wirkungsbasierte und quantitative Ziele zu setzen, die als Ausgangspunkt dienen können, Szenarien zu erarbeiten und betriebswirtschaftlich zu bewerten sowie Maßnahmen umzusetzen und schließlich den Fortschritt zu messen.

Die BMW Group sieht in der Reduzierung des Einsatzes von Primärrohstoffen eine Möglichkeit, den Verbrauch natürlicher Ressourcen zu verringern und somit aktiv zur Bewahrung der Biodiversität beizutragen. Zu diesem Zweck sind in der Strategie zur Kreislaufwirtschaft klare Prinzipien festgelegt. Darüber hinaus wird angestrebt, die Lieferkette in Bezug auf abgesicherte Sekundärrohstoffquellen zu stärken und den noch umfassenderen Einsatz von Sekundärrohstoffen zu prüfen. Weitere Einzelheiten zum Thema finden sich im Abschnitt [↗ Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung](#).

Das Umweltmanagement des Unternehmens kann die Stabilität von Ökosystemen beeinflussen. Aspekte wie der Umgang mit Wasser und die Ressourceneffizienz sind zentrale Themen, die in den Abschnitten [↗ Verantwortungsvoller Umgang mit der Ressource Wasser](#) und [↗ Ganzheitliches Umweltmanagement innerhalb der BMW Group](#) dargestellt werden.

Maßnahmen zum Schutz der biologischen Vielfalt

ESRS E4-2, E4-3

Die Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards in ihren Liegenschaften und der Lieferkette ist ein wesentlicher Grundsatz der Unternehmenspolitik der BMW Group. Die laufenden Maßnahmen der BMW Group orientieren sich an der Logik der Minderungshierarchie: Vermeiden – Reduzieren – Kompensieren. Das Unternehmen priorisiert die Vermeidung von negativen Auswirkungen auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme. Unter Kompensation versteht die BMW Group die Wiederherstellung und damit Verbesserung, beispielsweise im Rahmen von Vor-Ort-Projekten. Offsetting-Maßnahmen werden im Bereich Biodiversität nicht eingesetzt.

* Weitere Informationen siehe [↗ ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#).

Für die Lieferkette hat das Unternehmen einen mehrstufigen Sorgfaltspflichtenprozess eingerichtet, um negative Auswirkungen zu verringern. Die entsprechenden internen Richtlinien und Verfahren, wie der Lieferantenkodex der BMW Group (BMW Group Supplier Code of Conduct), berücksichtigen auch das Thema Biodiversität. Darüber hinaus enthält der BMW Group Supplier Code of Conduct klare Vorgaben zum Umgang mit kritischen Rohstoffen. Nähere Informationen dazu sowie zum Überwachungsprozess finden sich in den Kapiteln [↗ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk](#) und [↗ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement](#).

Die BMW Group setzt sich für eine entwaldungsfreie Beschaffung im Einklang mit den EU-Vorschriften und den relevanten Industriestandards ein. In der [↗ BMW Group Anti-Entwaldungspolicy](#) bezieht das Unternehmen klar Position gegen Entwaldung und Waldschädigung in den Lieferketten. Hier werden der Umfang des Engagements, der Geltungsbereich sowie Maßnahmen für Sorgfaltspflicht und Rückverfolgbarkeit, Beschwerde- und Überwachungsmechanismen und materialspezifische Anforderungen beschrieben. Für relevante Materialien wie Naturkautschuk, Leder, Papier und Holz werden in den Lieferketten geeignete Absicherungsmaßnahmen eingesetzt.

Über die gesetzlichen Anforderungen hinaus ist die BMW Group Mitglied der Multi-Stakeholder-Initiative Global Platform for Sustainable Natural Rubber (GPSNR) und setzt sich für einen gemeinsamen Standard einer ökologisch und sozial verantwortungsvollen Naturkautschuklieferkette ein. Damit sollen die Entwaldung sowie die Zerstörung wichtiger Ökosysteme gestoppt und die Einhaltung der Menschenrechte entlang der Lieferkette sichergestellt werden. Das Engagement ist im High Level Commitment der BMW Group für nachhaltigen Naturkautschuk detailliert beschrieben. Des Weiteren ist die BMW Group Mitglied der Leather Working Group (LWG). Als Mitunterzeichner des Deforestation Free Call to Action for Leather der Organisationen LWG, Textile Exchange und World Wide Fund For Nature (WWF) hat sich die BMW Group dazu verpflichtet, bis 2030 Rindsleder (inklusive Stanzteile) und Bauteile, die Rindsleder enthalten, aus Lieferketten zu beziehen, die frei von Entwaldung und Flächenumwandlung sind.

Bei der Auswahl und Bewertung der Maßnahmen zum Schutz der Biodiversität steht die BMW Group im Austausch mit Stakeholdern, wie zum Beispiel lokalen Gemeinschaften, einschließlich indigener Völker. Das Engagement in Initiativen wie dem Naturkautschukprojekt Living Rubber in Indonesien hat unter anderem zum Ziel, betroffene Gemeinschaften zu verantwortungsvollem Kautschukanbau zu befähigen. Für die BMW Group gehört es in diesem Bereich zur Voraussetzung erfolgreicher Projekte, lokale Gemeinschaften bereits bei der Gestaltung und der anschließenden Durchführung von Vor-Ort-Projekten aktiv einzubeziehen. [↗ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk](#), [↗ Stakeholderengagement](#)

Resilienzanalyse

ESRS E4-1, E4-SBM-3

Angesichts der Bedeutung des Schutzes der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme bewertet die BMW Group die Resilienz ihrer Strategie und ihres Geschäftsmodells hinsichtlich physischer und transitorischer Risiken mit Bezug zur Biodiversität. Die Betrachtung der gesamten Wertschöpfungskette des Unternehmens erfordert umfangreiche Analysen.

Die Wesentlichkeitsanalyse wurde dabei als Indikator zur Ermittlung möglicher Handlungsfelder mit Bezug zur Biodiversität herangezogen. Im Rahmen der Resilienzanalyse werden potenziell kurzfristig auftretende Risiken einzelner Wertschöpfungsstufen in der Lieferkette ermittelt. Daraus wurde die langfristige Resilienz der Strategie sowie des Geschäftsmodells der BMW Group gegenüber diesen Risiken bewertet.

Für die Ableitung von Szenarien wurde der Leitfaden der Taskforce on Nature-related Financial Disclosure (TNFD) zugrunde gelegt. Dabei wurden verschiedene Szenarien für das Jahr 2035 mit unterschiedlichen Ausprägungen hinsichtlich des Rückgangs der Biodiversität und der Marktkohärenz betrachtet. Für eines dieser Szenarien war die Eintrittswahrscheinlichkeit sehr gering, weshalb es in der Resilienzbetrachtung nicht bewertet wurde. In allen verwendeten Szenarien war das Geschäftsmodell der BMW Group resilient gegenüber physischen und transitorischen Biodiversitätsrisiken. In Zusammenarbeit mit

internen und externen Stakeholdern wurden Unsicherheiten und Faktoren identifiziert, die als Grundlage für die Entwicklung der Szenarien dienen.

KREISLAUFWIRTSCHAFT UND RESSOURCENNUTZUNG

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Unter(-Unter)-Thema	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Zirkuläre Geschäftsmodelle und Produkte verlangsamen den Verbrauch natürlicher als auch begrenzter Ressourcen und reduzieren die Störung von Landschaften und Lebensräumen.	Positive Auswirkung	Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen		– Kreislaufwirtschaftsstrategie der BMW Group	– Rezyklatquote i.H.v. 25% im Jahr 2030 im Gesamtdurchschnitt aller produzierten Automobile weltweit	– Erhöhung des Rezyklatanteils – Verbesserung der Recyclingfähigkeit
Die Anwendung zirkulärer Geschäftsmodelle kann es Kunden ermöglichen, ihren Ressourcenverbrauch zu reduzieren (z. B. durch Verlängerung der Produktlebensdauer durch Wartung und Design), und kann somit die Kundenzufriedenheit steigern.	Positive Auswirkung	Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen				– Ausbau von Reparatur- und Wiederaufbereitungsprozessen – Investitionen in innovative Recyclingtechnologien
Erschwerter Zugang zu den Märkten mit gesetzlichen Anforderungen für Produkte, die ohne Berücksichtigung der Prinzipien der Kreislaufwirtschaft und mit einem hohen CO ₂ e-Fußabdruck der Materialien hergestellt wurden. Außerdem könnte die Nichteinhaltung immer strengerer Vorschriften für nicht erneuerbare Ressourcen für die BMW Group zu Haftungsansprüchen, Strafen, Bußgeldern, Reputationsschäden oder dem Verlust von Lizenzen und Genehmigungen führen.	Risiko	Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen				
Finanzielle Chancen und Wettbewerbsvorteile können durch Innovation, Forschung und Entwicklung im Hinblick auf Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung, entstehen.	Chance	Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung				
Finanzielle Chancen können aus der Erhöhung der Resilienz der Lieferkette durch direkten Einkauf von Rohstoffen entstehen.	Chance	Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung		– Prozess für verantwortungsvolles Rohstoffmanagement <u>➤ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement</u> – Rohstoffstrategie <u>➤ Rohstoffsicherung und -strategie</u> – BMW Group Supplier Code of Conduct <u>➤ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk</u>	– Themenübergreifende Ziele zu eingesetzten Verfahren zur Wahrnehmung der Sorgfaltspflicht im Lieferantennetzwerk <u>➤ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk</u> <u>➤ Präventions- und Abhilfemaßnahmen</u> <u>➤ Beschwerdeverfahren</u> – Wirksamkeitsanalyse der eingesetzten Verfahren und Maßnahmen <u>➤ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk</u> – Projektziele bei Vor-Ort-Projekten <u>➤ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement</u>	– Risikoanalyse – Zertifizierung und Rückverfolgung von Rohstofflieferketten – Engagement in Initiativen – Durchführung von Vor-Ort-Projekten <u>➤ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk</u> <u>➤ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement</u> – Beschwerdeverfahren <u>➤ Beschwerdeverfahren</u>

Ein unzureichendes Abfallmanagement und die unsachgemäße Entsorgung gefährlicher Abfälle an Standorten von Tier-1-Lieferanten können negative Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesellschaft haben.	Negative Auswirkung	Abfälle	➔	– Mehrstufiger Sorgfaltspflichtenprozess zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette (inklusive BMW Group Supplier Code of Conduct)	– Themenübergreifende Ziele zu eingesetzten Verfahren zur Wahrnehmung der Sorgfaltspflicht im Lieferantennetzwerk	– Engagement in Initiativen
Ein unzureichendes Abfallmanagement und die unsachgemäße Entsorgung gefährlicher Abfälle an Standorten von n-Tier-Lieferanten können negative Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesellschaft haben.	Negative Auswirkung	Abfälle	➔	➤ <u>Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk</u> ➤ <u>Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk</u>	➤ <u>Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk</u> ➤ <u>Präventions- und Abhilfemaßnahmen</u> ➤ <u>Beschwerdeverfahren</u> – Wirksamkeitsanalyse der eingesetzten Verfahren und Maßnahmen ➤ <u>Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk</u>	– Nachhaltigkeitsfragebogen (Online-Assessment) – Überprüfungen am Lieferantenstandort (Onsite-Assessment) – Beschwerdeverfahren ➤ <u>Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk</u> ➤ <u>Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk</u> ➤ <u>Risikoanalyse und Kontrollmechanismen</u> ➤ <u>Präventions- und Abhilfemaßnahmen</u> ➤ <u>Beschwerdeverfahren</u>

Ganzheitlicher Ansatz für den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

ESRS E5-1, MDR-P

Kreislaufwirtschaft ist eines der strategischen Schwerpunktthemen der BMW Group. Mehr Sekundärmaterial einzusetzen ist dementsprechend ein Pfeiler der [BMW Group Strategie](#). Die BMW Group sieht in der Kreislaufwirtschaft durch die Verringerung des Einsatzes von Primärmaterial ein wichtiges Instrument, neben der Reduzierung von CO₂e-Emissionen auch die ökologischen und sozialen Auswirkungen, die mit dem Abbau und der Verarbeitung von Primärrohstoffen verbunden sind, zu reduzieren. Gleichzeitig ermöglicht die Verwendung von Sekundärmaterial die Reduktion der Abhängigkeit von kritischen Primärrohstoffen sowie eine Absicherung gegen geopolitische Risiken und regionale Einschränkungen. Darüber hinaus sind durch das Einsparen von Primärmaterial auch wirtschaftliche Vorteile möglich.

Bereits heute gehen in die Fahrzeuge der BMW Group recycelte und wiederverwendete Materialien ein. Vor dem Hintergrund volatiler Rohstoffmärkte und eines zunehmend globalen Wettbewerbs um begrenzte Ressourcen unternimmt die BMW Group weitere Schritte, um den Anteil recycelter Materialien kontinuierlich zu erhöhen und so den Ausbau der Kreislaufwirtschaft zu fördern. Vorgaben in Produkt-, Material- und Lieferantenanforderungen helfen dabei. Kreislaufwirtschaft erfordert dabei ein ganzheitliches Denken, ausgehend von der Produktentwicklung bis hin zum Recycling der Fahrzeuge.

Für die BMW Group als produzierendes Unternehmen ist ein verantwortungsvoller Umgang mit Rohstoffen ein wichtiger Bestandteil des täglichen Handelns [Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement](#). Die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Nutzung von Ressourcen ergeben sich weitgehend aus deren Beschaffungsmärkten, Klimaschutzzielen und Regulatorik sowie aus Produkt- und Prozessanforderungen und der Reduzierung des Bedarfs an Primärrohstoffen. Die BMW Group sieht die Nutzung von Ressourcen eng verknüpft mit der Erhaltung der biologischen Vielfalt, wie zum Beispiel bei Flächenverbrauch und Umweltverschmutzung [Engagement für den Schutz der Biodiversität](#). Angaben zur Lieferkette, wie Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk (inklusive

Umgang mit Abfällen), sind im Kapitel [Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk](#) zu finden.

Ziel der BMW Group ist es, die Abhängigkeit von Primärrohstoffen kontinuierlich zu reduzieren. Die Automobilindustrie verwendet eine Vielzahl von Rohstoffen. Der überwiegende Anteil entfällt dabei auf Stahl und Aluminium sowie thermoplastische Kunststoffe. Im Fall von elektrifizierten Fahrzeugen sind zusätzlich noch batterie-relevante Rohstoffe wie Lithium, Nickel und Kobalt zu berücksichtigen. Für eine verantwortungsvolle Rohstoffbeschaffung hat die BMW Group das Rohstoffmanagement, einschließlich einer jährlich durchgeführten Risikoanalyse für kritische Rohstoffe, eingeführt. Ein Ansatzpunkt ist dabei die Reduzierung von kritischen Primärrohstoffen [Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement](#). Dabei ist insbesondere die Strategie der BMW Group zur Verwendung von Sekundärmaterial von zentraler Bedeutung.

Die Abfallentsorgungs- und Recyclingindustrie verwertet bereits heute Altfahrzeuge, jedoch gemeinsam mit anderen Altprodukten. Die daraus gewonnenen, recycelten Materialien sind damit zu hohen Anteilen nicht wieder für die Anwendung im Automobilbau geeignet. Dadurch kommt es in der Regel zu einem Downcycling im Materialkreislauf. Um die Abhängigkeit der Automobilindustrie von Primärrohstoffen zu verringern, ist es daher sehr wichtig, die Qualität und Verfügbarkeit recycelter Materialien umfassend zu verbessern. Die vielschichtige Herausforderung aus einerseits begrenzter Verfügbarkeit hochwertiger Sekundärmaterialien und andererseits der Notwendigkeit, ganze Volkswirtschaften und Unternehmen von der Nutzung primärer Rohstoffe zunehmend unabhängiger zu machen, kann nur von der Politik gemeinsam mit der Industrie, den Rohstoffproduzenten, Verwertern und Recyclingunternehmen angegangen werden.

Daher gehört die Reduzierung des Primärmaterialbedarfs zu den Schwerpunkten der BMW Group Strategie im Bereich Nachhaltigkeit. Dies wird insbesondere über den verstärkten Einsatz von Sekundärmaterialien mit geringeren CO₂e-Emissionen sowie die Optimierung der Ressourceneffizienz erreicht.

Im Rahmen der Strategie wurden vier Kernelemente identifiziert und vom Vorstand verabschiedet. Diese beziehen sich auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung [Liste wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen](#). Die Strategie wirkt sich direkt auf die Lieferanten und Recyclingunternehmen der vor- und nachgelagerten Lieferkette aus. Die zugrunde liegende Wesentlichkeitsanalyse wird jährlich aktualisiert. Die Fortschritte der Strategieumsetzung werden regelmäßig überprüft. Informationen zur Berücksichtigung der Belange unterschiedlicher Stakeholdergruppen finden sich im Abschnitt [Stakeholderengagement](#).

Ziele auf dem Weg zur Kreislaufwirtschaft

ESRS E5-3, MDR-A, MDR-T

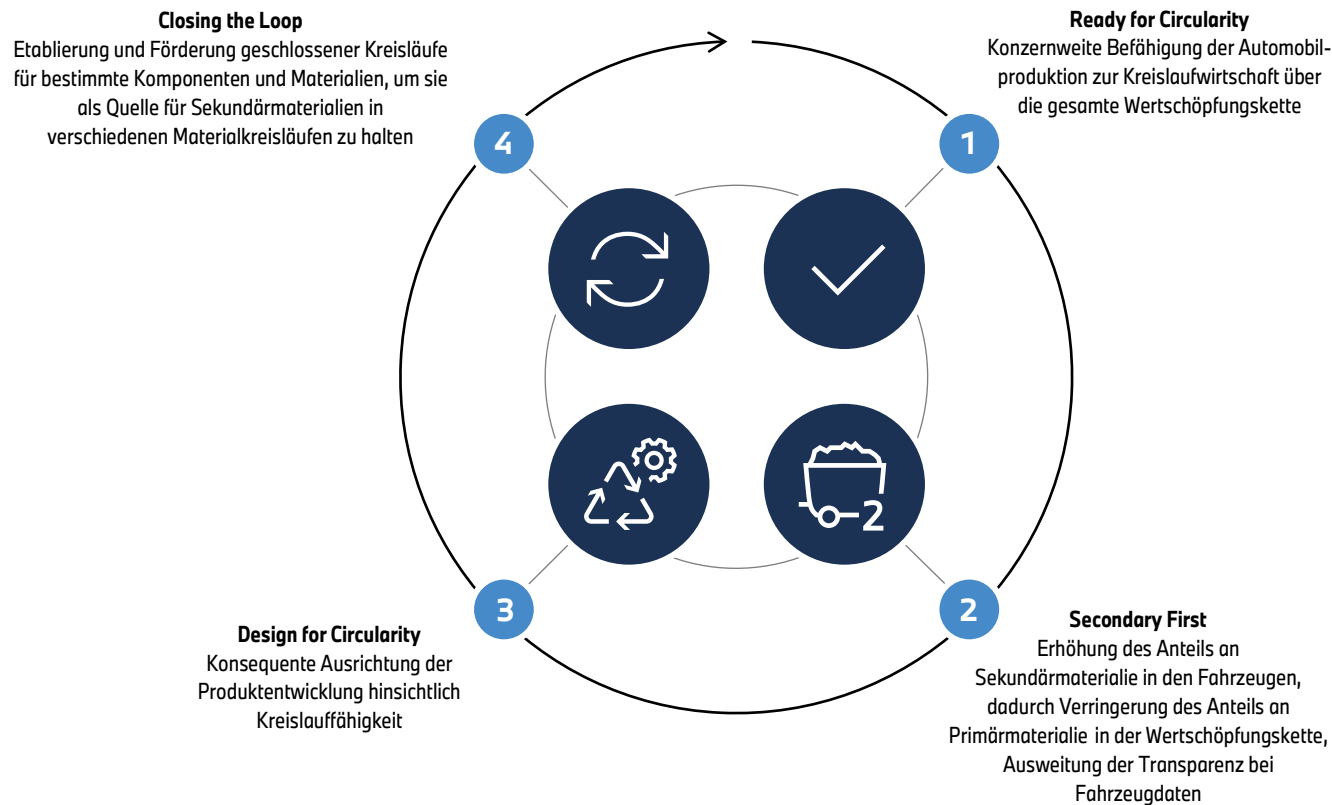
Die BMW Group hat sich klare Dekarbonisierungsziele als wichtige Bestandteile der Unternehmensstrategie gesetzt. Dazu arbeitet das Unternehmen an der Reduzierung von CO₂e-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus seiner Produkte. [Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#)

Zusätzlich hat sich die BMW Group für das Segment Automobile ein eigenständiges Ziel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft gesetzt, das auf Konzernebene verankert wurde und im Berichtsjahr 2025 erstmalig berichtet wird. Neben dem Fokus auf Ressourcenschonung leistet das Ziel einen essenziellen Beitrag zur Erreichung der Dekarbonisierungsziele.

Das Ziel sieht vor, dass alle Automobile, die im Jahr 2030 weltweit produziert werden, im Gesamtdurchschnitt eine Rezyklatquote in Höhe von mindestens 25% erreichen.* Dies steht im Einklang mit der strategischen Zielsetzung der BMW Group zur Reduzierung des Primärmaterialbedarfs in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.

* Basiert auf unternehmensinternen Erfahrungswerten.

Strategische Kernelemente für den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft



Bei der Festlegung des Ziels wurden neben den strategischen Ambitionen die Aspekte der Marktverfügbarkeit sowie die technische Machbarkeit berücksichtigt. Das Ziel betrifft insbesondere die internen Akteure aus Einkauf und Entwicklung, deren Einschätzung in die Zielfestlegung eingeflossen ist. Darüber hinaus wurden die erwarteten gesetzlichen Anpassungen, wie zum Beispiel der Verordnungsvorschlag der Nachfolgegesetzgebung der aktuellen EU-Altfahrzeugrichtlinie 2023/0284(COD), sowie internationale Normen, zum Beispiel DIN EN ISO 14021, einbezogen. Im Kontext der strategischen Ausrichtung Design for Circularity werden die Produkte so gestaltet, dass ein höherer Anteil an Rezyklaten sukzessive ermöglicht wird.

Die Umsetzung der Maßnahmen zur Erreichung des Ziels betreffen insbesondere interne Akteure der Entwicklungs- und Einkaufsfachbereiche sowie die Zulieferer der gesamten vorgelagerten Wertschöpfungskette.

Der Status der Zielerreichung wird im Rahmen eines jährlichen Reviews überprüft. Der Vorstand wird über die Ergebnisse des Reviews in Kenntnis gesetzt. Grundsätzlich gibt es bei der Zielerreichung Unsicherheiten, die nicht vollständig durch die BMW Group beeinflussbar sind, wie beispielsweise geopolitische oder regulatorische Rahmenbedingungen.

Bereits heute werden die Fahrzeuge der BMW Group aus recycelten und wiederverwendeten Materialien gefertigt, wobei die Anteile je Fahrzeugmodell variieren. Gemäß dem Ansatz Secondary First hat das Unternehmen, beginnend mit der NEUEN KLASSE, den Einsatz von Rezyklaten weiter erhöht. Im Jahr 2025, dem Basisjahr der Fortschrittsmessung, erreicht der Gesamtdurchschnitt der weltweit produzierten Automobile einen durchschnittlichen Rezyklatwert von 18,3%. Dieser wird im weiteren Verlauf jährlich ermittelt.

Im Zusammenhang mit Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft werden häufig unterschiedliche, nicht standardisierte Ansätze zur Definition und Quantifizierung gewählt, wie zum Beispiel der Begriff Sekundärmaterial. Dieser ist derzeit nicht einheitlich definiert. Unter Sekundärmaterial werden häufig neben recycelten auch wiederverwendete Materialien zusammengefasst. Die Wiederverwendung ist eine verpflichtende Abfallvermeidungsmaßnahme der produzierenden Industrie und stellt daher aus Sicht der BMW Group keinen geeigneten Steuerungsimpuls dar. Aus diesem Grund fokussiert die BMW Group ihre Zielsetzung ausschließlich auf Rezyklatmaterial.

Das in der Rezyklatquote berücksichtigte Material ist nach DIN EN ISO 14021 definiert und setzt sich aus den zwei Materialströmen „Abfall vor Gebrauch“ und „Abfall nach Gebrauch“ zusammen. Die Norm liefert eine standardisierte Definition zur Beschreibung des Rezyklatgehalts in einem Produkt, weshalb sich die BMW Group aus Transparenzgründen für diesen Standard entschieden hat.

Die Wirksamkeit der definierten Strategien und Maßnahmen in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung wird durch das neu definierte Ziel gemessen und nachverfolgt.

Auf Materialebene wurden im Rahmen der Entwicklung neuer Modelle im Berichtsjahr für alle Modelle Anforderungen für die Umsetzung der Kreislaufwirtschaft verankert. Auf Komponentenebene wird das Prinzip Design for Circularity von der Unternehmensfunktion Gesamtfahrzeugentwicklung in ein operatives Konzept übersetzt und bei der Entwicklung neuer Modelle systematisch angewendet. Dafür wird im Rahmen von ausgewählten Produkt-, Material- und Lieferantenanforderungen festgelegt, Rezyklate bei künftigen Fahrzeugen zu bevorzugen. Für Materialien wie beispielsweise Stahl, Aluminium, Kunststoff und Kupfer gelten in der BMW Group Standards, die unter anderem Mindestanforderungen diesbezüglich festlegen. Dabei gelten die gleichen hohen Anforderungen an Qualität, Sicherheit und Zuverlässigkeit für Primär- und Sekundärmaterialien.

Maßnahmen und Messgrößen für einen verantwortungsbewussten Ressourceneinsatz

ESRS E5-2, E5-4, E5-5, MDR-A, MDR-T

Für die BMW Group als produzierendes Unternehmen ist ein verantwortungsvoller Umgang mit Ressourcen essenzieller Bestandteil des eigenen Anspruchs. [↗ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement](#)

Die [↗ Ressourcenzuflüsse inklusive Prozessmaterialien](#), die für die Produktion verwendet werden, belaufen sich auf 5.390.189 t (2024: 5.637.887 t/–4,4%)*. Die BMW Group greift in ihren Produktionsprozessen im Wesentlichen auf Stahl, Aluminium und thermoplastische Kunststoffe zurück. Hinzu kommen Hilfs- und Betriebsstoffe als relevante Prozessmaterialien. Gemessen am Gesamtvolumen der verwendeten Materialien spielen biologische Materialien mengenmäßig eine untergeordnete Rolle.

Ressourcenzuflüsse*

	2025	2024	Veränderung in %
Gesamtgewicht verwendeter Produkte sowie technischer und biologischer Materialien (in t)	5.390.189	5.637.887	– 4,4
Anteil biologischer Materialien, die nachhaltig beschafft wurden (in %)	0,01	0,01	–
Gesamtgewicht der wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien (in t)	925.656	816.299	13,4
Anteil wiederverwendeter oder recycelter sekundärer Komponenten, Produkte und Materialien (in %)	17,2	14,5	18,6

* Die Integration der Motorradproduktion sowie die Angleichung der Methodik an die gängige Praxis (keine Berücksichtigung von Prozesswasser) erhöhen die Vollständigkeit sowie Vergleichbarkeit der Kennzahlen. Die Vorjahreswerte wurden rückwirkend angepasst (Differenzen zu den korrigierten Vorjahreswerten: Gesamtgewicht verwendeter Produkte sowie technischer und biologischer Materialien: –9.166.758 t; Anteil biologischer Materialien, die nachhaltig beschafft wurden: 0 Prozentpunkte; Gesamtgewicht der wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien: –4.660.685 t; Anteil wiederverwendeter oder recycelter sekundärer Komponenten, Produkte und Materialien: –23 Prozentpunkte). Weitere Informationen siehe [↗ ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#).

Die BMW Group hat nach dem Grundsatz Ready for Circularity umfassend vorbereitende Initiativen ergriffen, die Voraussetzung für geschlossene Materialkreisläufe im Unternehmen und in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette sind. Diese Initiativen umfassen die Bereiche Forschung und Entwicklung, Materialbeschaffung und Lieferantenqualifizierung, Produktion, Vertrieb, Nutzungsphase sowie optimierte Verwendbarkeit von Materialien und Komponenten am Ende der Lebensdauer eines Produkts. Dazu gehören insbesondere der kontinuierliche Aufbau von Fachwissen und die Umsetzung von Maßnahmen in der Fahrzeugentwicklung, um den Anteil an Sekundärmaterialien zu erhöhen und eine kreislaufgerechte Produktentwicklung zu ermöglichen.

Um die kreislaforientierte Produktentwicklung weiter auszubauen, werden mit Blick auf Sekundärmaterialien fortlaufend global gültige material- und komponentenspezifische Strategien insbesondere für Hauptmaterialien wie Stahl, Aluminium, Batterierohstoffe und thermoplastische Kunststoffe entwickelt. Darüber hinaus werden Fachwissen und technische Fähigkeiten für das Recycling unter anderem von Hochvoltspeichern (HVS) aufgebaut, einschließlich der Planung von Demontageprozessen, der Erprobung von Recyclingtechnologien und der Anwendung der Erkenntnisse in der Fahrzeugentwicklung. Zur Maximierung der Ressourcenschonung werden zum Beispiel Anforderungen für die Wiederverwendung gebrauchter Komponenten erarbeitet.

Des Weiteren wird ein auf digitalen Zwillingen basierendes Datenmodell entwickelt, das die Materialverfolgung ab Ende des Lebenszyklus ermöglicht und grundlegende Transparenz für die Kreislaufwirtschaft schafft. Der Sekundärmaterialnachweis durch die Lieferanten und die Erfüllung von Offenlegungspflichten sind ebenfalls Bestandteil. Dieses Datenmodell soll den unternehmensübergreifenden Datenaustausch mittelfristig erleichtern.

Weitere Beispiele für Maßnahmen ergeben sich auf Fahrzeugprojektebene. Der BMW i Vision Circular, der im Jahr 2021 auf der IAA vorgestellt wurde, steht sinnbildlich für die Ambitionen der BMW Group. Das Visionsfahrzeug besteht größtenteils aus Rezyklaten und nachwachsenden Rohstoffen. Einige der gewonnenen Erkenntnisse finden sich auch in den Modellen der

NEUEN KLASSE wieder. Der neue BMW iX3* besteht insgesamt zu rund einem Drittel aus Sekundärrohstoffen. So sind etwa das Staufach unter der Frontklappe sowie die Motorraumabdeckung zu 30% aus recyceltem maritimem Kunststoff gefertigt. Das Grundmaterial des Garns für den Sitzbezug in Econeer sowie für den Textil-Dachhimmel und die Fußmatten besteht zu 100% aus recyceltem Kunststoff. Im Fahrwerksbereich kommt Aluminium mit einem Sekundärmaterialanteil von 80% für die Radträger und Schwenklager sowie 70% für die Gussräder zum Einsatz. Die Anteile an Sekundärmaterial werden seit 2023 beginnend mit der BMW 5er Baureihe bei neuen BMW und MINI Fahrzeugen der BMW Group in Europa im Rahmen der [Vehicle Footprint](#) Berichte offengelegt. Seit 2024 werden im MINI Countryman* beispielsweise auch Gussräder mit einem Sekundäraluminiumgehalt von 70%, gemessen nach dem Massenbilanzverfahren, eingesetzt.

Kreislaufwirtschaft bedeutet für die BMW Group ein ganzheitliches, strategisches Vorgehen. Kreislaufwirtschaft wird über die Entwicklung der Produkte unter Berücksichtigung der Recyclingfähigkeit zum Zeitpunkt des Nutzungsendes mitgedacht (Design for Circularity). Die Umsetzung wird über verschiedene Prinzipien erreicht, durch die einerseits der Einsatz von Sekundärmaterialien erhöht und andererseits die Demontage- und Recyclingfähigkeit der Fahrzeuge optimiert wird.

Mit Design for Circularity wird Ressourcenschonung in der Fahrzeugentwicklungsphase adressiert, um die Kreislaufwirtschaft weiter auszubauen und bereits in der Produktentwicklung fortlaufend mitzudenken. Zudem schafft Design for Circularity die Voraussetzung dafür, hochwertige Sekundärmaterialien nach Fahrzeuglebensende zurückzugewinnen. Bauteile werden von Anfang an mit einem bestimmten realisierbaren Anteil an Sekundärmaterial entworfen und entwickelt. Gleichzeitig werden besonders im Bereich Kunststoffmaterialien recyclingfähige Materialkonzepte über die Materialauswahl in der Entwicklung bevorzugt, die am Fahrzeuglebensende einem hochwertigen Recycling zugeführt werden können. Zusätzlich ermöglichen verbesserte Demontagekonzepte eine schnellere und somit wirtschaftlichere Demontage und Rückführung in den Teile- und Wertstoffkreislauf.

Um den Kreislauf zu schließen (Closing the Loop), müssen sowohl gebrauchte Bauteile wiederaufbereitet als auch Materialien recycelt werden. Die Wiederaufbereitung gebrauchter Bauteile ist bereits ein Beispiel für einen ganzheitlichen Kreislaufwirtschaftsprozess innerhalb der BMW Group und steht unter dem Begriff Remanufacturing.

Seit 2016 hält die BMW Group 50% der Anteile an dem Joint Venture Encory GmbH. Encory ist ein Anbieter von ganzheitlichen Circular-Economy-Lösungen, Prozessen und Produkten im Bereich Aftersales. Encory entwickelt und implementiert unter anderem Logistik- und Beratungslösungen im Bereich Rückholung, Recycling und Wiederaufbereitung von Ersatzteilen. Zusammen mit dem Joint Venture werden, soweit möglich und sinnvoll, in ausgewählten europäischen Märkten sowie beispielsweise in China defekte Altteile zurückgeführt, geprüft und bei Eignung einem Wiederaufbereitungsprozess zugeführt. Diese können als Remanufacturing-Teile wieder zurück in den Ersatzteilkreislauf gebracht werden. Statt defekte oder verschlissene Teile komplett zu ersetzen, werden die Teile von Aufbereitungspartnern zerlegt. Danach werden ausgewählte Komponenten gereinigt und bei Bedarf mechanisch bearbeitet oder ersetzt. Anschließend werden die Komponenten wieder zu einem Ersatzteil zusammengefügt. Das Ergebnis sind qualitativ hochwertige Ersatzteile, die mehrere Vorteile mit sich bringen, wie zum Beispiel die Einsparung von wertvollen Rohstoffen, Emissionen und Energie. Dies verringert den ökologischen Fußabdruck des Ersatzteils und trägt damit zum verantwortungsbewussten Umgang mit Ressourcen bei.

* [Vehicle Footprint](#) Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

Im Rahmen des Joint Ventures Encory errichtet die BMW Group im Landkreis Straubing-Bogen ein Kompetenzzentrum für Batteriezellrecycling. Dort wird das Unternehmen das sogenannte Direktrecycling mit der Eröffnung 2026 in die Praxis umsetzen. Bei diesem innovativen Verfahren können Reststoffe aus der Batteriezellfertigung sowie ganze Batteriezellen mechanisch in ihre wertvollen Bestandteile zerlegt werden. Die so gewonnenen Rohstoffe werden direkt wieder in der Pilotfertigung in den haus-eigenen Kompetenzzentren für Batteriezellen eingesetzt.

Um bewährte Verfahren beim Recycling von Fahrzeugen zu unterstützen und mit dem Ziel, die neuesten Verfahren und Technologien für das Recycling zu erlernen und zu implementieren, betreibt die BMW Group eine eigene Fahrzeugrecyclinganlage im Recycling und Innovationszentrum in Lohhof nahe München (Deutschland). Dort werden jedes Jahr Tausende Fahrzeuge standardisiert demontiert und nach effizienten Methoden verwertet. Dies sind in der Regel Vorserienfahrzeuge, die ihren Testzweck erfüllt haben. Der Fokus des gesamten Ablaufs liegt auf der Identifizierung von wiederverwendbaren Serienbauteilen und der Demontage von Umfängen, die für eine stoffliche Verwertung geeignet sind. Am Anfang der Demontage stehen dabei das Auslösen der Rückhaltesysteme und das Abpumpen von Flüssigkeiten. Anschließend werden als einwandfrei befundene Bauteile mit Serienstatus registrierten Vertriebspartnern überlassen. Dadurch entfällt die Entsorgung. Bei der mechanischen Demontage des restlichen Fahrzeugs werden für die Rezyklatqualität kritische Materialien wie etwa Kupfer separiert, sodass die Überreste erst nach Entnahme von Motorblock und Getriebe gepresst und geschreddert werden. Durch die Demontage der vorhandenen Metalle wird sichergestellt, dass aus dem Schrott von heute Rohstoffe von morgen werden können. Die im Recycling und Innovationszentrum gewonnenen Erkenntnisse über die Recyclingfähigkeit von Bauteilen und Materialien werden bereits heute in der Produktentwicklung der BMW Group berücksichtigt.

Die BMW Group fördert unter anderem auch das Recycling von Altfahrzeugen, um die Materialien länger im Umlauf zu halten, einschließlich ihrer Verwendung in der Automobilproduktion. Im Berichtsjahr wurden die im Recycling und Innovationszentrum München zurückgenommenen Fahrzeuge (inklusive Motorrädern) zu 85% (stofflich)/95% (inklusive thermisch) verwertet

(2024: 85% (stofflich)/95% (inklusive thermisch)).¹ Dies entspricht einem Gesamtverschrottungsgewicht der Fahrzeuge (inklusive Motorrädern) von 7.475 t (2024: 7.263 t/+2,9%).¹ In Bezug auf die verkauften Automobile und Motorräder wird eine Recyclingfähigkeit in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen (europäische Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG) von 85% (2024: 85%) erreicht.² Die verkauften Automobile erreichen eine Verwertbarkeit von 95% (2024: 95%).^{1,2}

Weiterhin bestehen in 33 Ländern Gesetzgebungen für die Rückgabe von Altfahrzeugen. Entsprechend dazu gibt es seitens der BMW Group vertragliche Regelungen zwischen den nationalen Vertriebsgesellschaften und Importeuren, die die Rückgabe von Altfahrzeugen regeln. So können Altfahrzeuge an mehr als 2.800 Sammelstellen dem Recycling zugeführt werden. Um Verbesserungen beim Recycling von Altfahrzeugen voranzutreiben, etwa in Bezug auf den Stand der Technik, die Behandlungsqualität oder die Kosten, wird die Forschung diesbezüglich weiter forciert. Das Förderprojekt Car2Car konzentriert sich auf das Recycling von Aluminium, Stahl, Glas, Kupfer und Kunststoff aus Altfahrzeugen. Dieses Projekt begann im Januar 2023 und wurde im Dezember 2025 abgeschlossen. Gemeinsam mit Vertretern der Recyclingindustrie, der Rohstoffverarbeiter und der Wissenschaft arbeitete die BMW Group als Projektleitung daran, die Qualität der Sekundärmaterialien zu verbessern, die beim Recycling von Altfahrzeugen gewonnen werden. Durch innovative Demontage- und automatisierte Sortierverfahren sollen verwertbare Materialien in deutlich größerem Umfang als bisher gewonnen werden. Bereits im Jahr 2023 stellte die BMW Group im Rahmen des Förderprojekts 433 Altfahrzeuge zur Verfügung.

Als Ergebnis des Projektes wurde herausgearbeitet, dass mit entsprechend angepassten Prozessen aus aktuell betriebenen Fahrzeugen zukünftig über die Altfahrzeugverwertung eine Verwendung von mindestens der Hälfte der Materialmasse zur Produktion von Neufahrzeugen möglich wäre. Metalle leisten hierzu den wesentlichen Beitrag. Das ist eine deutliche Erhöhung gegenüber dem Status quo bei der heutigen Verwertung der Altfahrzeuge im Mischschrott.

Die weitere Steigerung dieser Materialrückführung wird aktuell unter anderen durch die Anforderung an Wirtschaftlichkeit sowie

an Eigenschaftsgleichheit im Vergleich zu Primärmaterialien limitiert und entspricht den Herausforderungen der Recyclingindustrie.

Um die Ressourceneffizienz zu steigern, Abfälle zu vermeiden und Materialien andauernd und effizient im Kreislauf zu halten, erweitert die BMW Group die geschlossenen Kreisläufe um Materialien, zu denen das Unternehmen direkten Zugang hat. Dazu zählt zum Beispiel Recyclingmaterial aus der Produktion und der Vertriebsorganisation. So werden fortlaufend beispielsweise ausgewählte Materialien aus der Produktion und der Vertriebsorganisation an ausgewählte Materiallieferanten zurückgegeben. Produktionsrückstände sind einerseits Abfälle, die in der Produktion anfallen, aufbereitet und wieder in die Produktion zurückgeführt werden können und Materialien, die in der Produktion anfallen, keine Abfälle sind und direkt wiederverwendet werden können. Wertstoffe, wie beispielsweise Stahl oder Aluminium, können so sortenrein zurückgewonnen werden und stehen als Rohstoff einem neuen Produktionsprozess zur Verfügung.

Darüber hinaus hat das Tochterunternehmen BMW Brilliance Automotive Ltd. in China zur Reduzierung des Einsatzes von Primärmaterial für die Herstellung neuer HVS bereits im Jahr 2022 ein Sammel- und Recyclingnetz eingerichtet. Die Implementierung in der Europäischen Union wurde im Jahr 2024 gestartet. Ähnliche Netzwerke werden schrittweise in den kommenden Jahren auch in anderen Ländern aufgebaut, zum Beispiel in den USA. Damit sollen HVS-Materialien als Sekundärmaterial für die Herstellung neuer Zellen von HVS verwendet werden können. Die BMW Group unterhält derzeit mehrere Partnerschaften mit Unternehmen aus verschiedenen Regionen zum Recycling von HVS-Materialien, darunter Redwood Materials, Inc. (USA), SK tes (TES Singapore Pte. Ltd., Europa) sowie Huayou Recycling Technology Co., Ltd. (China).

¹ Zusätzliche Angabe, basierend auf SASB, 2 SASB-Index.

² Die %-Angaben beziehen sich auf die gesetzlichen Mindestanforderungen. In der Praxis sind auch höhere Recycling-/Verwertungsquoten aufgrund von Fahrzeugvarianten und/oder gewählten Recycling-/Verwertungsverfahren möglich.

Neben Maßnahmen im eigenen Betrieb und in der Wertschöpfungskette unterstützt die BMW Group Innovationen im Ökosystem durch Investitionen in Start-ups, um neue Technologien mit dem Ziel der Industrialisierung zu testen. Über BMW iVentures hat die BMW Group in mehrere innovative Unternehmen investiert, die sich direkt mit Ressourcennutzung und Ressourceneffizienz befassen:

- Cyclic Materials, Inc. entwickelt derzeit ein Recyclingverfahren, bei dem Seltenerdelemente (SEE) wieder in den Herstellungsprozess zurückgeführt werden. Dadurch werden die Umweltauswirkungen der globalen Energiewende reduziert, da SEE für den Bau von elektrifizierten Fahrzeugen von entscheidender Bedeutung sind.
- Deep Drive GmbH hat einen kosteneffizienten, ressourcenschonenden Doppelrotor-Elektromotor für Fahrzeuge entwickelt, der die Reichweite erhöht, eine hohe Drehmomentdichte erreicht und weniger natürliche Ressourcen benötigt.
- Lilac Solutions, Inc. entwickelt eine Technologie zur Extraktion von Lithium mit Ionenaustausch, die eine höhere Rückgewinnung, weniger Verunreinigungen und einen geringeren Säureverbrauch ermöglicht.
- Mangrove Lithium, Inc. arbeitet an einem elektrochemischen Verfahren zur kostengünstigen Herstellung von hochreinem Lithiumhydroxid in Batteriequalität.
- Das Unternehmen Bcomp AG, das aus Flachs Naturfaser-verbundwerkstoffe als Ersatz für Kompositwerkstoffe entwickelt hat, fertigt daraus Strukturbauteile.

Die BMW Group investiert auch in Forschungs- und Innovationsprojekte, um geschlossene Materialkreisläufe für bestimmte Produktgruppen zu implementieren. Die Initiative Circular Republic von UnternehmerTUM und der BMW Group aus dem Jahr 2023 konzentriert sich auf den Wissenstransfer zwischen Wissenschaft und Unternehmen zur Förderung der Kreislaufwirtschaft. Auch im Berichtsjahr wurden hierfür wieder diverse Formate wie zum Beispiel das Circular Republic Festival und gemeinsame Projekte vorangetrieben.

Weiterhin legt die BMW Group einen Fokus auf die Reparaturfähigkeit der hergestellten Produkte. Bereits bei der Produktentwicklung wird daher großer Wert auf eine zerstörungsfreie

Demontagefähigkeit von Fahrzeugkomponenten und auf deren Reparaturfähigkeit gelegt. Für Reparaturen werden Anleitungen und Dokumentationen für alle Fachwerkstätten bereitgestellt. Zum einen gibt es für bestimmte Umfänge einen Grenzmusterkatalog als Bewertungssystem zur Klassifizierung des Schadens. Aus diesem geht hervor, ob und in welcher Art sowie mit welchen Werkzeugen die Reparatur durchgeführt werden kann. Dies kann visuell oder auch messtechnisch stattfinden. Zum anderen gibt es wegen der Vernetzung von elektrischen und elektronischen Komponenten eine Fahrzeugdiagnose, die die Ursache der Reparatur detailliert eingrenzt. Anschließend kann durch einen gezielten Tausch von Einzelteilen das Fahrzeug wieder funktions- und verkehrstüchtig gemacht werden. Zudem vertreibt die BMW Group Spezialwerkzeuge, die komplizierte Reparaturen vereinfachen und den Zeitaufwand wesentlich verkürzen.

Die Reparaturfähigkeit der Produkte wirkt sich weiterhin auch auf deren **Lebensdauer und erwartete Haltbarkeit** aus. Gemäß der Altfahrzeugstatistik der BMW Group liegt das durchschnittliche Alter der freiwillig an Verwertungsstationen zurückgegebenen Automobile bei rund 21,7 Jahren (2024: 21,5 Jahre/+0,9%). Der Industriedurchschnitt liegt gemäß einer Auswertung des deutschen Umweltbundesamtes bei circa 19 Jahren.

Die Langlebigkeit der hergestellten Fahrzeuge stützt sich dabei auf mehrere Pfeiler, die im Folgenden dargestellt werden:

- Schutz vor unerwarteten Reparaturkosten: Um die Nutzungsdauer ihrer Produkte möglichst gut auszuschöpfen, bietet die BMW Group beispielsweise in Deutschland für die Marken BMW, MINI und BMW Motorrad ein Angebot zum Schutz vor unerwarteten Reparaturkosten, wie die 2+1 Gewährleistung von 36 Monaten und weitere Garantieleistungen. Eine Besonderheit für BMW Group Kundinnen und Kunden in Europa ist, dass die Mängelbeseitigung im Gewährleistungsumfang nicht nur beim ursprünglichen Vertriebspartner, sondern auch bei jedem anderen von der BMW Group anerkannten Betrieb möglich ist.
- Anspruch auf Nachbesserung im Fall von Durchrostung: Neben den gesetzlichen Gewährleistungspflichten bietet die BMW Group weltweit seit dem Jahr 2004 einen Anspruch

auf Nachbesserung im Fall von Durchrostung innerhalb von zwölf Jahren nach Beginn des Qualitätszeitraums.

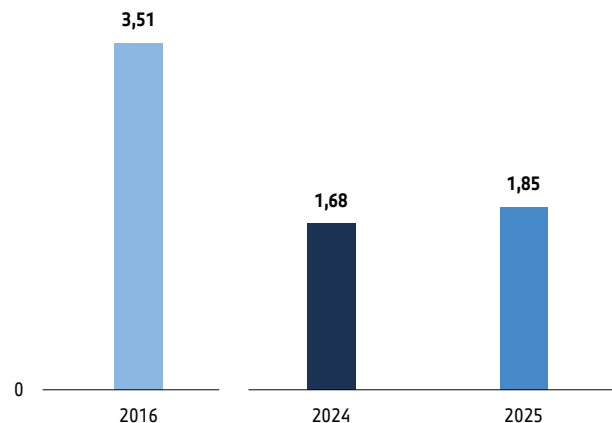
- Verfügbarkeit von Ersatzteilen: Um den Kundinnen und Kunden Mobilität und Werterhalt ihrer Fahrzeuge über eine lange Zeit zu sichern, legt die BMW Group ebenfalls besonderen Wert auf eine hohe und langfristige Verfügbarkeit von Ersatzteilen.
- Condition Based Services (CBS): Durch CBS wird der Zustand jedes BMW Group Automobils durch Sensoren und spezielle Algorithmen überwacht. Abhängig vom Fahrprofil kann die Nutzungsdauer von Wartungskomponenten somit bestmöglich ausgeschöpft werden.

Effektives Abfallmanagement

Der Umgang mit Abfall ist Bestandteil eines ganzheitlichen Ansatzes zur Kreislaufwirtschaft und Teil des Umweltmanagementsystems der BMW Group an den eigenen Produktionsstandorten. Die Verringerung des Aufkommens an Abfall zur Beseitigung je produziertes Fahrzeug ist ein Ziel der Umweltpolitik in der BMW Group.¹ Dementsprechend beabsichtigt das Unternehmen, den Abfall zur Beseitigung je produziertes Fahrzeug bis zum Jahr 2030 um 25% im Vergleich zum Basisjahr 2016 zu reduzieren. Für die eigenen Standorte werden keine wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen im Zusammenhang mit diesem Thema identifiziert. Die Berichterstattung ist daher zusätzlich zu ESRS und erfolgt basierend auf SASB [SASB-Index](#).

Abfall zur Beseitigung je produziertes Fahrzeug (Automobil)¹

in kg



Im Berichtszeitraum wurden insgesamt 846.603 t der in der Produktion anfallenden Abfälle verwertet (2024: 868.394 t/-2,5%).^{1,2} Von der Gesamtmenge des Abfalls wurden 93,8% (2024: 91,7%/+2,3%) (799.343 t) (2024: 800.892 t/-0,2%) stofflich und 5,6% (2024: 7,7%/-28,2%) (47.260 t) (2024: 67.502 t/-30,0%) thermisch verwertet.^{1,2} Die [Abfallmenge zur Beseitigung je produziertes Fahrzeug](#) in der Automobilproduktion erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 10,1% auf 1,85 kg (2024: 1,68 kg).^{1,2} Veränderungen im Produktionsvolumen können dabei Einfluss auf diese Berichtsgröße nehmen [Produktionsnetzwerk](#).

Abfall der Produktion^{1,2}

in t	2025	2024	Veränderung in %
Abfall gesamt	851.830	873.350	- 2,5
Abfall zur Verwertung	846.603	868.394	- 2,5
Anteil stoffliche Verwertung (in %)	93,8	91,7	2,3
Anteil thermische Verwertung (in %)	5,6	7,7	- 28,2
Abfall zur Beseitigung	5.227	4.956	5,5
Anteil beseitigter Abfall (in %)	0,6	0,6	-

Auch in der Lieferkette kümmert sich die BMW Group um den verantwortungsbewussten Umgang mit Ressourcen. Etablierte Prozesse und Maßnahmen unterstützen dabei, die hier identifizierten wesentlichen Auswirkungen zu verringern. Im Rahmen der Darstellung des Sorgfaltspflichtenprozesses zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards im Lieferantennetzwerk werden unter [Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk](#) alle relevanten Konzepte, Maßnahmen und Ziele zur Eindämmung und zum Management der als wesentlich identifizierten Auswirkungen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette beschrieben.

¹ Zusätzliche Angabe, basierend auf SASB [SASB-Index](#).

² Aufgrund verbesserter Dateninfrastruktur wurden die Vorjahreswerte rückwirkend angepasst und erhöhen somit die Transparenz (Differenzen zu den korrigierten Vorjahreswerten: Abfall gesamt: 374 t; Abfall zur Verwertung: 310 t (stofflich: 310 t, thermisch: 0 t); Anteil stoffliche Verwertung: 0 Prozentpunkte, Anteil thermische Verwertung: 0 Prozentpunkte; Abfall zur Beseitigung: 64 t; Anteil beseitigter Abfall: 0 Prozentpunkte). Weitere Informationen siehe [ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#).

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. Um als ökologisch nachhaltig eingestuft zu werden, muss zunächst ein wesentlicher Beitrag der Wirtschaftstätigkeit zu einem der sechs [Umweltziele](#) gegeben sein. Durch die Ausübung der Tätigkeit darf außerdem kein weiteres Umweltziel in erheblichem Maße beeinträchtigt werden. Darüber hinaus muss das ausübende Unternehmen Mindestschutzverfahren eingerichtet haben, die unter anderem auf die Einhaltung von Menschenrechten abzielen. Die BMW Group veröffentlicht den taxonomiefähigen und -konformen Anteil ihrer Umsätze, Investitions- und Betriebsausgaben für die Umweltziele I, II und IV.¹ Für die übrigen

Umweltziele sind bislang keine für die BMW Group relevanten Wirtschaftstätigkeiten definiert.²

Das ganzheitliche Verständnis von Nachhaltigkeit der BMW Group

Die BMW Group unterstützt das übergeordnete Ziel der EU-Taxonomie, die private Finanzierung ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten zu fördern, um die EU bis 2050 klimaneutral zu machen. Die BMW Group beabsichtigt, bezüglich ihrer CO₂e-Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette³ (Scope 1 und 2 sowie Scope 3) bis spätestens 2050 Net Zero zu erreichen [Übergangsplan zur Erreichung der Netto-Null-Emissionen bis 2050](#).

Zu diesem Zweck hat die BMW Group eine ganzheitliche Betrachtungsweise entwickelt, die die CO₂e-Emissionen von Fahrzeugen über den gesamten Lebenszyklus berücksichtigt. Die CO₂e-Ziele sind im Steuerungssystem der BMW Group verankert.

Die EU-Taxonomie konzentriert sich im Rahmen der für die BMW Group relevanten Wirtschaftstätigkeiten jedoch ausschließlich auf die Minderung von CO₂e-Emissionen in der Nutzungsphase durch emissionsarme (bis zum Jahr 2025) und emissionsfreie Antriebe. Indirekte CO₂e-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 CO₂e-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 CO₂e-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.

[Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#)

Erläuterung zum Vorgehen

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 sich diese unter den folgenden Wirtschaftstätigkeiten zusammenfassen:

Überblick über die Wirtschaftstätigkeiten

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Beschreibung	Umweltziel	Berichterstattung 2025	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 Fremdmarkenautomobilen, die von der BMW Group von extern erworben und nach Beendigung des Leasingvertrags wieder an externe Dritte verkauft werden	IV „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“	Taxonomiefähigkeit	

¹ Die Definition der drei Leistungsindikatoren und deren Abgrenzung zu IFRS ist im Glossar zu finden [2 ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#).

² Die EU-Taxonomie-Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2025 wendet bereits die Bestimmungen der Delegierten Verordnung (EU) 2026/73 der Kommission vom 4. Juli 2025 an.

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

Erläuterung zum Vorgehen



Unter der Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 wird nur der Verkauf von gebrauchten Fremdmarkenautomobilen subsumiert, die von der BMW Group von extern erworben und nach Beendigung des Leasingvertrags wieder an externe Dritte verkauft werden. Der Verkauf von Leasingrückläufern der Marken der BMW Group wird dagegen unter CCM 6.5 berichtet.

Für die Bestimmung der Taxonomiekonformität der Wirtschaftstätigkeiten CCM 3.3, CCM 6.5 und CE 5.4 im Berichtsjahr sind deren technische Bewertungskriterien zu überprüfen:

1. Wesentlicher Beitrag zur Erfüllung der Umweltziele „Klimaschutz“ und „Anpassung an den Klimawandel“ auf Basis der spezifischen CO₂e-Emissionen der zu betrachtenden Fahrzeuge („Substantial Contribution“) für die Wirtschaftstätigkeiten CCM 3.3 und CCM 6.5
2. Wesentlicher Beitrag zur Erfüllung des Umweltziels „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“ auf Basis der spezifischen Anforderungen der zu betrachtenden Fahrzeuge („Substantial Contribution“) für die Wirtschaftstätigkeit CE 5.4
3. Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen der weiteren Umweltziele jeweils auf Basis spezifischer Anforderungen für jede relevante Wirtschaftstätigkeit („Do No Significant Harm“ oder „DNSH“)

Zusätzlich ist sicherzustellen, dass die BMW Group Mindestschutzverfahren („Minimum Safeguards“) eingerichtet hat.

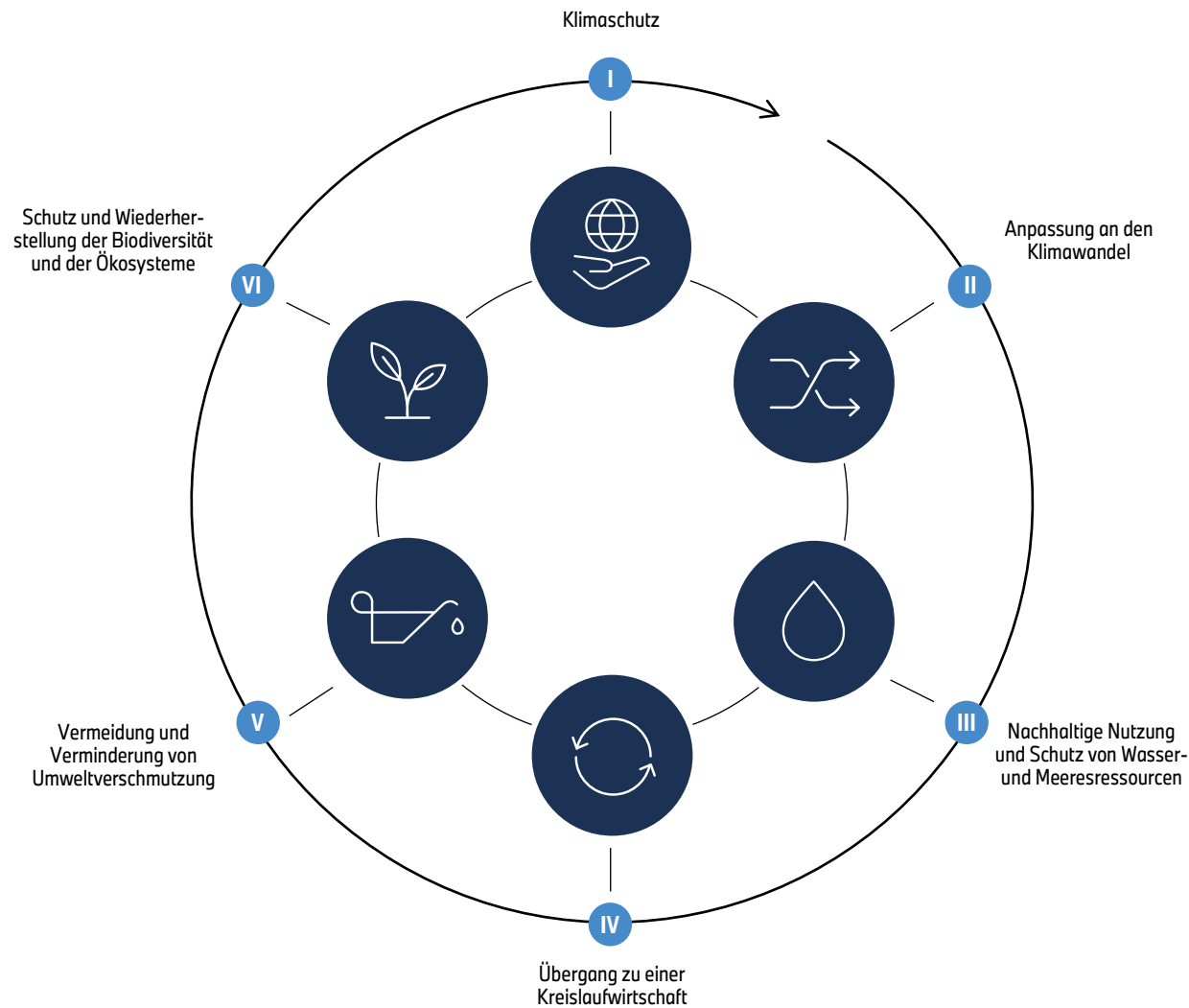
Wesentlicher Beitrag

Für das Berichtsjahr hat die BMW Group ihren Beitrag zu den Umweltzielen „Klimaschutz“, „Anpassung an den Klimawandel“ und „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“ überprüft. Sowohl die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 als auch CCM 6.5 leisten durch die Herstellung beziehungsweise Finanzierung und das 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.

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.

Die Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 leistet grundsätzlich einen wesentlichen Beitrag zu dem Umweltziel „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“. In CE 5.4 wird seit dem Berichtsjahr 2024 ausschließlich der Handel mit gebrauchten Fremdmarkenautomobilen berichtet.

Umweltziele der EU-Taxonomie



Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

Für die Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 ist aufgrund mangelnder Datenverfügbarkeit bei Fremdfabrikaten hinsichtlich Reifenkategorien und WLTP-Emissionswerten eine vollständige Überprüfung der Einhaltung der DNSH-Kriterien nicht möglich. Daraus resultiert, dass kein taxonomiekonformer Anteil für die Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 berichtet werden kann. Bei der folgenden Analyse zu den DNSH-Kriterien erfolgt daher keine weitere Betrachtung der Wirtschaftstätigkeit CE 5.4.

Die Überprüfung der Einhaltung der DNSH-Kriterien zu den weiteren fünf Umweltzielen im Berichtsjahr erfolgte jeweils auf Basis der spezifischen Anforderungen nur 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 ebenfalls keine umfassende Bewertung in Bezug auf die Vermeidung wesentlicher Beeinträchtigung vorgenommen werden. Demnach werden diese Fremdfabrikate ebenfalls aktuell als nicht taxonomiekonform berichtet.

DNSH-Prüfung – Vorgehensweise und Ergebnisse

	Umweltziel	Vorgehen zur DNSH Prüfung		Erfüllung CCM 3.3	Erfüllung CCM 6.5
II	Anpassung an den Klimawandel	CCM 3.3 & CCM 6.5: — Durchführung einer umfassenden Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung inklusive Betrachtung physischer Klimarisiken an allen wesentlichen Produktionsstandorten der BMW Group sowie Bewertung potenzieller Schäden durch den Klimawandel unter Zuhilfenahme langfristiger Klimaszenarien* bis 2035 und 2050 — Analyse potenzieller Naturgefahren an allen direkten Lieferantenstandorten zur Berücksichtigung von Versorgungsrisiken bei Lieferantenauswahl und -bewertung — Ableitung und ggf. Umsetzung von Anpassungslösungen zur Risikomitigation in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Standortvertretern auf Basis der Risikoanalyse — ⚡ Vorgehensweise und methodische Basis im Rahmen der klimabezogenen Risiken und Chancen, ⚡ Physische Klimarisiken, ⚡ Transitorische Klimarisiken und -chancen		✓	✓
III	Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen sowie	CCM 3.3: — Durchführung einer umfassenden Risikoanalyse in Bezug auf die Erhaltung und den Schutz der entsprechenden Umwelt-, Wasser- und Meeresressourcen — Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen gemäß EU-Richtlinie 2011/92/EU bei Errichtung neuer und Erweiterung bestehender Standorte innerhalb der EU unter Berücksichtigung der Umweltaspekte Wasser und Biodiversität — Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen in Anlehnung an EU-Vorgaben bei Standorten außerhalb der EU — Implementierung eines zertifizierten Umweltmanagementsystems gemäß ISO 14001 und Einhaltung aller lokalen gesetzlichen Umwelanforderungen an allen Produktionsstandorten der BMW Group — ⚡ Ganzheitliches Umweltmanagement innerhalb der BMW Group		✓	Nicht relevant
VI	Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme				
IV	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	CCM 3.3: — Einsatz von Sekundärrohstoffen in BMW Group Produkten sowie recyclingförderliche Produktgestaltung — Abfallmanagement an Produktionsstandorten im Sinne der Abfallhierarchie — Systematische Erfassung bedenklicher Stoffe entlang der gesamten Lieferkette	CCM 6.5: — Etablierte Prozesse zur Einhaltung der Recyclingvorgaben — Abfallbewirtschaftungsmaßnahmen in der Wartung und am Ende des Fahrzeuglebenszyklus — ⚡ Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung	✓	✓
V	Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung	CCM 3.3: — Etablierte Prozesse zur Überwachung und Sicherstellung der Einhaltung gesetzlicher Verbote und Grenzwerte für chemische Substanzen in Fahrzeugkomponenten — BMW Group interne Vorgaben zur Substitutionsprüfung für Stoffe, die nach REACH Art. 57 und 59 als besonders besorgniserregend klassifiziert wurden und mit mehr als 0,1 Massenprozent in einem Gemisch in Produktionsprozessen der BMW Group eingesetzt werden und infolgedessen in den Produkten der BMW Group enthalten sind (unter Berücksichtigung von Stand der Technik, wirtschaftlichen, regulatorischen und technischen Aspekten) — Einsatz nicht vermeidbarer Gefahrstoffe erfolgt unter Berücksichtigung der Gefahrstoffregelungen und unter kontrollierten Bedingungen	CCM 6.5: — Großteil der PHEV im Portfolio nicht taxonomiekonform, da RDE-Werte (Real Driving Emissions) nur bei ausgewählten Modellen auf 80% des Grenzwerts abgesenkt werden können (gemäß „Clean Vehicles Directive“) — Weitere Abschlüsse bei PHEV- und BEV-Modellen aufgrund Anforderungen an Rollwiderstandskoeffizient und externes Abrollgeräusch der Reifen — Vereinfachte kalkulatorische Ermittlung der Anrechenbarkeit auf Basis freigegebener Reifen, gewichtet nach Einkaufs- bzw. Bestellmengen	✓	Nicht vollständig aufgrund Anforderungen an RDE und Reifenlabel

* SSP1-1.9, SSP2-4.5, SSP5-8.5.

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](#)

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. [↗ ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#)

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: BEV-Anteil x Umsatz des Segments Automobile (Periode 2026–2031)

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 Automobil- und Motorradgeschäft der Berichtsperiode.

Bei den taxonomiefähigen 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 (2025)

Er bezieht sich auf die Investitionsausgaben in vermietete Erzeugnisse.

Taxonomiekonformer Umsatzanteil annähernd auf Vorjahresniveau – Rückgang bei taxonomiekonformen Investitions- und Betriebsausgaben

In den nachfolgenden Übersichtstabellen werden die Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Investitions- und Betriebsausgaben aus taxonomiefähigen 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. [↗ Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#)

— BMW Group Sicht

Die BMW Group hat auch im Berichtsjahr ihre Elektrifizierungs- und Digitalisierungsstrategie fortgesetzt. Es war geprägt von der intensiven Vorbereitung auf die Modelle der NEUEN KLASSE [↗ Innovationen und Produkttechnologien](#). Große Investitionsprojekte wie das Hochvoltbatterie-System der sechsten Generation haben ihre Marktreife erreicht und im neuen Werk in Debrecen steht der Anlauf der Serienproduktion der NEUEN KLASSE kurz bevor. Diese Entwicklungen haben auch die taxonomiekonformen Investitions- und Betriebsausgaben im Berichtsjahr beeinflusst.

Die taxonomiekonformen Investitionsausgaben liegen auf BMW Group Ebene im Berichtsjahr unter Vorjahresniveau. Der taxonomiekonforme Anteil der Investitionsausgaben beträgt 25,1% (2024: 29,1%) oder 9.308 Mio. € (2024: 10.687 Mio. €). Die Höhe des Anteils der taxonomiekonformen Investitionsausgaben an den Gesamtinvestitionen der BMW Group wird dabei 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. Die Betriebsausgaben aus taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten belaufen sich im Berichtsjahr auf 1.608 Mio. € (2024: 2.146 Mio. €), was 28,6% der taxonomiefähigen Betriebsausgaben darstellt (2024: 32,3%).

Die taxonomiekonformen Umsatzerlöse der BMW Group sind 2025 gesunken. Sie betragen 18.844 Mio. € (2024: 20.819 Mio. €), was einem taxonomiekonformen Anteil von 14,1% entspricht und zu einem minimalen Rückgang von einem halben Prozentpunkt gegenüber dem Vorjahr geführt hat. Hauptursachen sind Veränderungen in der preislichen Zusammensetzung des taxonomiekonformen BEV-Portfolios sowie negativ wirkende Konsolidierungseffekte zwischen dem Segment Automobile und dem Segment Finanzdienstleistungen aufgrund des ansteigenden BEV Leasingneugeschäfts. [↗ 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 12,3% (Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“) bezogen auf den Konzernumsatz (2024: 13,4%). Gemessen am Umsatz mit Dritten der beiden Segmente beträgt der taxonomiekonforme Anteil 19,3% (2024: 20,3%). [↗ Geschäftsverlauf und Segmente](#)

Der taxonomiekonforme Anteil der Investitionsausgaben im Segment Automobile und Motorrad ist um 2,5 Prozentpunkte auf 18,4% gesunken (2024: 20,9%). Betrachtet man nur die taxonomiekonformen Zugänge in das Sachanlagevermögen und in immaterielle Vermögenswerte bezogen auf die Zugänge im Segment Automobile und Motorrad, ergibt sich hingegen ein leichter Anstieg des Anteils taxonomiekonformer Investitionsausgaben um gut drei Prozentpunkte auf 64,6%. [↗ 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 einstelligen, jedoch kontinuierlich ansteigenden Niveau für Umsatzerlöse und Betriebsausgaben im 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.

Der taxonomiekonforme Anteil der Investitionsausgaben im Segment Finanzdienstleistungen ist im Vergleich zum Vorjahr auf 6,7% (2.484 Mio. €) gesunken. Bezogen auf die Gesamtinvestitionen im Segment Finanzdienstleistungen hat sich der taxonomiekonforme Anteil um knapp ein Viertel auf 9,4% reduziert (2024: 12,4%). Der Rückgang ist hauptsächlich auf die rückläufige Entwicklung des Schlüssels für die Investitionsausgaben unter CCM 6.5 zurückzuführen. Die taxonomiekonformen Umsatzerlöse konnten gegenüber dem Vorjahr um über 40% auf 2.450 Mio. € gesteigert werden, insbesondere bedingt durch einen deutlichen BEV-Anstieg in der Fahrzeugflotte. [↗ Freiwillige Zusatzinformationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit](#)

— Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 „Verkauf von Gebrauchtwagen“

Die Wirtschaftstätigkeit umfasst die Umsatzerlöse aus dem Verkauf gebrauchter Fremdmarken-PKW nach der bestimmungsgemäßen Nutzung durch Kunden im Segment Finanzdienstleistungen. Nicht von der Tätigkeitsbeschreibung umfasst sind Umsatzerlöse aus dem Verkauf gebrauchter Fremdmarken-Motorräder. Der taxonomiefähige Anteil an den Gesamtumsatzerlösen beträgt für das Berichtsjahr 2025 gut 1,2% (2024: 1,2%). Der taxonomiekonforme Anteil beträgt Null aufgrund der fehlenden Datenverfügbarkeit bei der Bewertung der DNSH-Kriterien.

Nachdem die Übersichtstabellen aus der Delegierten Verordnungen (EU) 2023/2486 und (EU) 2026/73 kein detailliertes Bild für das Geschäftsmodell der BMW Group je Wirtschaftstätigkeit liefern, finden sich in der folgenden Tabelle Detailinformationen zu den drei Leistungsindikatoren bezüglich Taxonomiefähigkeit und Taxonomiekonformität, jeweils separat für die Wirtschaftstätigkeiten CCM 3.3, CCM 6.5 sowie CE 5.4 dargestellt.

Freiwillige Zusatzinformationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit

	2025 in Mio. €	2025 in Mio. €	2025 in %	2024 in %
Umsatzerlöse¹	nach Tätigkeit	davon taxonomiekonform	Anteil	Anteil
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien (CCM 3.3)	84.897	16.394	19,3	20,3
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (CCM 6.5)	33.153	2.450	7,4	5,4
Verkauf von Gebrauchtwagen (CE 5.4)	1.663	0	0,0	0,0
Nicht taxonomiefähige Umsatzerlöse	13.739	n/a	n/a	n/a
Umsatzerlöse BMW Group	133.453	18.844	14,1	14,6
Investitionsausgaben²	nach Tätigkeit	davon taxonomiekonform	Anteil	Anteil
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien (CCM 3.3)	10.569	6.824	64,6	61,5
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (CCM 6.5)	26.481	2.484	9,4	12,4
Nicht taxonomiefähige Investitionsausgaben	73	n/a	n/a	n/a
Investitionsausgaben BMW Group	37.123	9.308	25,1	29,1
Betriebsausgaben³	nach Tätigkeit	davon taxonomiekonform	Anteil	Anteil
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien (CCM 3.3)	5.246	1.580	30,1	33,6
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (CCM 6.5)	379	28	7,5	6,9
Betriebsausgaben BMW Group	5.624	1.608	28,6	32,3

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.

Hintergrundinformationen für die Leistungsindikatoren bezogen auf taxonomiekonforme Tätigkeiten

in Mio. €	2025	2024
Umsatzerlöse		
Verkauf von Produkten und damit verbundenen Erzeugnissen sowie Erlöse aus Serviceverträgen	16.394	19.077
Erlöse aus dem Finanzierungsgeschäft	2.450	1.742
Gesamtsumme	18.844	20.819
Investitionsausgaben		
Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3		
Sachanlagen*	4.713	5.668
Entwicklungskosten	2.111	2.012
Vermietete Erzeugnisse	–	–
Summe	6.824	7.680
Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5		
Sachanlagen*	2	2
Entwicklungskosten	–	–
Vermietete Erzeugnisse	2.482	3.005
Summe	2.484	3.006
Gesamtsumme	9.308	10.687
Betriebsausgaben		
Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3		
Nicht aktivierte Entwicklungskosten	1.426	1.915
Nicht aktivierte Leasingnehmeraufwendungen	15	18
Instandhaltungs-, Sanierungs- und Reparaturkosten	139	192
Summe	1.580	2.125
Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5		
Nicht aktivierte Entwicklungskosten	25	18
Nicht aktivierte Leasingnehmeraufwendungen	–	–
Instandhaltungs-, Sanierungs- und Reparaturkosten	4	3
Summe	28	21
Gesamtsumme	1.608	2.146

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 zugeführt.

* Inkl. immaterieller Vermögenswerte und Nutzungsrechte aus Leasingnehmerverhältnissen.

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 (2025–2031). Der CapEx-Plan enthält die Investitions- und Betriebsausgaben für das Berichtsjahr sowie die geplanten Investitions- und Betriebsausgaben (nur nicht aktivierte Entwicklungskosten) für die Periode 2026–2031 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 (zum Beispiel Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, Modellüberarbeitungen, Strukturinvestitionen in Produktionsstandorte). Der CapEx-Plan weist 46.438 Mio. € für die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 und 34.251 Mio. € für die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5 aus. Die taxonomiekonformen Investitions- und Betriebsausgaben sind im Vergleich zum Vorjahresplan rückläufig. Die Elektrifizierungs- und Digitalisierungsstrategie wird auch in den kommenden Jahren fortgesetzt, jedoch erreichen die Gesamtinvestitionen nach dem geplanten Höhepunkt 2024 ein geringeres Niveau.

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

in Mio. €		2025	2024
	Code(s)	2025–2031	2024–2030
Wirtschaftstätigkeiten			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	46.438	73.451
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	34.251	25.324
Gesamtsumme		80.689	98.775

Gesamtübersicht

Geschäftsjahr 2025					Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten										2024	
Leistungsindikator	Gesamt	Anteil der taxonomie-fähigen Tätigkeiten¹	Taxonomie-konforme Tätigkeiten	Anteil der taxonomie-konformen Tätigkeiten	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislauf-wirtschaft	Umweltver-schmutzung	Biologische Vielfalt	Anteil der ermöglichenden Tätigkeiten	Anteil der Übergangs-tätigkeiten	Nicht bewertete nicht wesentliche Tätigkeiten	Taxonomie-konforme	Anteil der taxonomie-konformen	
														Tätigkeiten im vorangegangenen Geschäftsjahr	Tätigkeiten im vorangegangenen Geschäftsjahr	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	
	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in Mio. €	in %	
Umsatz	133.453	89,7	18.844	14,1	14,1	0,0	–	0,0	–	–	12,3	0,1	0,0	20.819	14,6	
CapEx	37.123	99,8	9.308	25,1	25,1	0,0	–	–	–	–	18,4	0,5	0,0	10.687	29,1	
OpEx	5.624	100,0	1.608	28,6	28,6	0,0	–	–	–	–	28,1	0,0	0,0	2.146	32,3	

¹ Nicht-taxonomiefähige Umsätze siehe Tabelle ➤ Freiwillige Zusatzinformationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit.

Umsatzerlöse

Geschäftsjahr 2025					Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten								
Wirtschaftstätigkeiten	Code(s) ²	Anteil des taxonomie-fähigen Umsatzes	Taxonomie-konformer Umsatz	Anteil des taxonomie-konformen Umsatzes	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislauf-wirtschaft	Umweltver-schmutzung	Biologische Vielfalt	Ermöglichende Tätigkeit	Übergangs-tätigkeit	Taxonomiekon-former Anteil der taxonomiefähigen Tätigkeiten
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
		in %	in Mio. €	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %	E	T	in %
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3; CCA 3.3	63,6	16.394	12,3	12,3	0,0	–	–	–	–	E	–	19,3
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5; CCA 6.5	24,8	2.450	1,8	1,8	0,0	–	–	–	–	–	T	7,4
Verkauf von Gebrauchtgütern ³	CE 5.4	1,2	0	0,0	–	–	–	0,0	–	–	–	–	0,0
Summe der Konformität nach Ziel					14,1	0,0	–	0,0	–	–			
Gesamtwert Umsatz		89,7	18.844	14,1	14,1	0,0	–	0,0	–	–	12,3	0,1	15,7

² Mit Bezug auf Anhang II der Delegierten Verordnung der EU-Kommission vom 27. Juni 2023 (EU 2023/2486) und vom 8. Januar 2026 (EU 2026/73).

³ Für die Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 kann kein taxonomiekonformer Wert ermittelt werden aufgrund der nicht vollständigen Nachweisbarkeit bzgl. Erfüllung aller relevanten DNSH-Kriterien (Umweltverschmutzung).

Investitionsausgaben (CapEx)

Geschäftsjahr 2025

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s) ¹	Anteil des	Taxonomie-	Anteil des									Taxonomiekon-
		taxonomie-	konformer	taxonomie-	Klimaschutz	Anpassung		Kreislauf-	Umweltver-	Biologische	Ermöglichende	Übergangs-	former Anteil der
		fähigen	CapEx	konformen		an den	Wasser	wirtschaft	schmutzung	Vielfalt	Tätigkeit	tätigkeit	taxonomiefähigen
		CapEx	CapEx	CapEx									Tätigkeiten
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
		in %	in Mio. €	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %	E	T	in %
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3; CCA 3.3	28,5	6.824	18,4	18,4	0,0	-	-	-	-	E	-	64,6
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5; CCA 6.5	71,3	2.484	6,7	6,7	0,0	-	-	-	-	-	T	9,4
Summe der Konformität nach Ziel					25,1	-	-	-	-	-			
Gesamtwert CapEx		99,8	9.308	25,1	25,1	0,0	-	-	-	-	18,4	0,5	25,1

¹ Mit Bezug auf Anhang II der Delegierten Verordnung der EU-Kommission vom 27. Juni 2023 (EU 2023/2486) und vom 8. Januar 2026 (EU 2026/73).

Betriebsausgaben (OpEx)

Geschäftsjahr 2025

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s) ²	Anteil des	Taxonomie-	Anteil des	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislauf- wirtschaft	Umweltver- schmutzung	Biologische Vielfalt	Ermöglichende Tätigkeit	Übergangs- tätigkeit	Taxonomiekon-
		taxonomie-	konformer	taxonomie-									former Anteil der
		fähigen	OpEx	konformen									taxonomiefähigen
		OpEx	OpEx	OpEx									Tätigkeiten
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
		in %	in Mio. €	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %	E	T	in %
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3; CCA 3.3	93,3	1.580	28,1	28,1	0,0	-	-	-	-	E	-	30,1
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5; CCA 6.5	6,7	28	0,5	0,5	0,0	-	-	-	-	-	T	7,6
Summe der Konformität nach Ziel					28,6	-	-	-	-	-			
Gesamtwert OpEx		100,0	1.608	28,6	28,6	0,0	-	-	-	-	28,1	-	28,6

² Mit Bezug auf Anhang II der Delegierten Verordnung der EU-Kommission vom 27. Juni 2023 (EU 2023/2486) und vom 8. Januar 2026 (EU 2026/73).

SOZIALE INFORMATIONEN

167 SOZIALE VERANTWORTUNG

167 Basis des Handelns

169 ARBEITSKRÄFTE DES UNTERNEHMENS

171 Sichere Beschäftigung

173 Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

175 Kompetenzentwicklung und Performance Management

176 Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit

178 Chancengleichheit in der Belegschaft

180 Chancengleichheit in der Vergütungssystematik

181 SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE VERANTWORTUNG IM LIEFERANTENNETZWERK

182 Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk

183 Ziele zur Vermeidung negativer Menschenrechts- und Umweltauswirkungen

183 Überblick der Maßnahmen des BMW Group Sorgfaltspflichtenprozesses

185 Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement

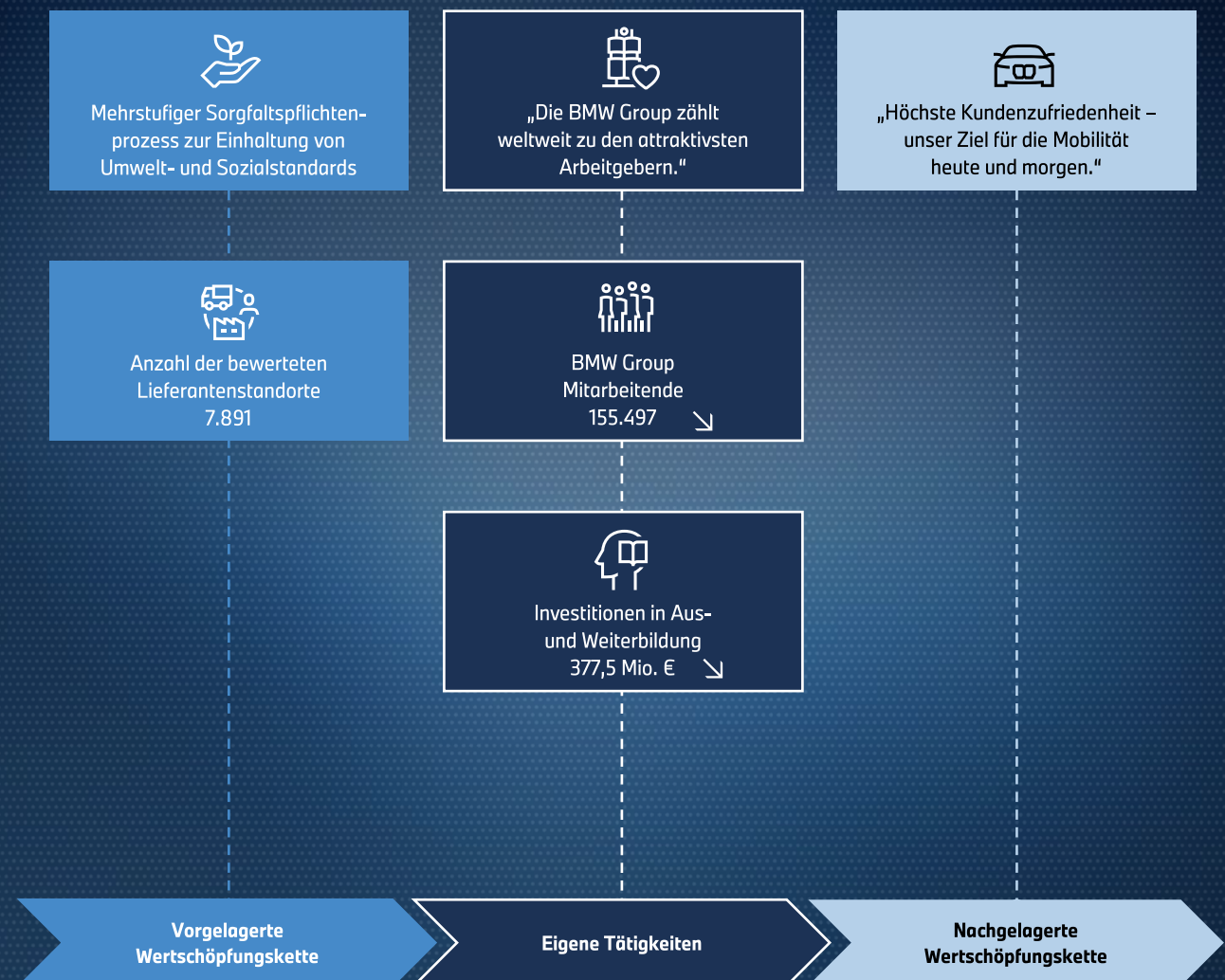
187 VERBRAUCHER UND ENDNUTZER

188 Kundenorientierung

189 Kundenorientierte Informationsbereitstellung

190 Datensicherheit und Datenschutz

192 Gesundheitsschutz und Sicherheit



SOZIALE VERANTWORTUNG

ESRS S1-2

Als international tätiges Unternehmen übernimmt die BMW Group soziale Verantwortung und verfolgt dabei einen ganzheitlichen Ansatz. Ein wesentlicher Aspekt ist dabei die Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards entlang der gesamten Wertschöpfungskette. In enger Zusammenarbeit mit dem Gesamtbetriebsrat strebt das Unternehmen an, dass faire Arbeitsbedingungen und die Wahrung der Menschenrechte nicht nur für die eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sondern auch für Lieferanten und weitere Geschäftspartner, wie Vertriebspartner, gelten. Die BMW Group verpflichtet sich zu hohen sozialen Standards und setzt sich dafür ein, dass diese entlang der gesamten Wertschöpfungskette eingehalten werden. Der Transformationsprozess im Hinblick auf die Dekarbonisierung wird für alle betroffenen Stakeholder sozial gerecht gestaltet [↗ Just Transition Policy](#).

Mit ihrer multinationalen Belegschaft auf allen Kontinenten ist die BMW Group in den jeweiligen Ländern auch fest gesellschaftlich verankert. Dort geht das Unternehmen langfristig freiwillige soziale Verpflichtungen ein.

Die Förderung und Entwicklung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist für die BMW Group ein wesentlicher Aspekt ihrer sozialen Verantwortung. Das Unternehmen schafft ein zukunftsfähiges Arbeitsumfeld, das individuelle Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten bietet. [↗ Arbeitskräfte des Unternehmens](#)

Informationen zum mehrstufigen Sorgfaltspflichtenprozess zur Achtung der Menschenrechte im Lieferantennetzwerk finden sich unter [↗ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk](#).

Für die BMW Group sind eine hohe Produktqualität und transparentes Handeln von zentraler Bedeutung. Das Unternehmen setzt dabei auf konsequente Kundenorientierung und ein besonderes Kundenerlebnis. Weitere Informationen dazu finden sich im Abschnitt [↗ Verbraucher und Endnutzer](#).

Basis des Handelns

ESRS S1-1, S1-2, S1-3, S1-SBM-3, ESRS S4-1, S4-3

Die BMW Group verpflichtet sich zur Einhaltung der Menschenrechte und der damit einhergehenden Umweltstandards. Dies gilt nicht nur für die eigenen Geschäftsaktivitäten, sondern auch für die Zusammenarbeit mit Lieferanten und weiteren Geschäftspartnern. Mit klar definierten Verantwortlichkeiten und gezielten Maßnahmen leistet das Unternehmen einen Beitrag zur Wahrung dieser grundlegenden Rechte. Bereits im Jahr 2005 hat die BMW Group ihre Position in einer gemeinsamen Erklärung über Menschenrechte und Arbeitsbedingungen bekräftigt, die von Vorstand und Arbeitnehmervertretung unterzeichnet wurde. Mehrstufige Sorgfaltspflichtenprozesse ermöglichen, dass international anerkannte Standards eingehalten werden. Neben länderspezifischen Anforderungen berücksichtigt die BMW Group insbesondere die folgenden internationalen Normen:

- die Internationale Menschenrechtscharta, bestehend aus der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen (United Nations, UN) sowie dem Zivilpakt (International Covenant on Civil and Political Rights, ICCPR) und dem Sozialpakt (International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights, ICESCR)
- die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte (UN Guiding Principles on Business and Human Rights)
- die Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization, ILO) über die grundlegenden Prinzipien und Rechte bei der Arbeit (ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work)
- die Grundsatzerklärung über multinationale Unternehmen und Sozialpolitik (Multinational-Enterprise-[MNE-]-Erklärung) der ILO und die ILO-Norm 169
- die Leitsätze für multinationale Unternehmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD)
- die zehn Prinzipien des UN Global Compact

In der BMW Group übernimmt der Menschenrechtsbeauftragte eine übergreifende Steuerungsfunktion. In dieser Rolle überwacht dieser die Umsetzung der im Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) vorgesehenen Maßnahmen zum Risikomanagement. Der Menschenrechtsbeauftragte steht hierzu im engen Austausch mit den zuständigen Fachbereichen und berichtet regelmäßig sowie bei konkreten Anlässen direkt an den Vorstand. Innerhalb des Unternehmens ist die Compliance Funktion für die übergeordnete Konzeption zur Einhaltung der Menschenrechte und der damit einhergehenden Umweltstandards verantwortlich. Zudem koordiniert die Compliance Funktion die Sorgfaltspflichtenprozesse nicht nur im eigenen Geschäftsbereich, sondern auch bei weiteren Geschäftspartnern, wie Vertriebspartnern. Das Compliance Management System (CMS) der BMW Group bildet den organisatorischen Rahmen, um die wesentlichen Vorgaben einzuhalten. [» Compliance und Hinweisgebersysteme](#)

Ergänzend zu den internationalen Standards gilt für den eigenen Geschäftsbereich sowie für Lieferanten und weitere Geschäftspartner der [↗ BMW Group Kodex zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen](#). Die jeweils zuständigen Einheiten, wie Fachbereiche oder Gesellschaften der BMW Group, sowie die Geschäftspartner sind dafür verantwortlich, die menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten einzuhalten.

In der BMW Group tragen die Führungskräfte die Verantwortung, diesen Kodex sowie den [↗ BMW Group Code of Conduct](#) im jeweils eigenen Bereich umzusetzen. Sie sind verpflichtet, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über den Inhalt und die Bedeutung des Kodex zu informieren und sie bei der Anwendung der darin formulierten Grundsätze im täglichen Handeln zu beraten und zu unterstützen. Gleichzeitig haben alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dafür zu sorgen, die Anforderungen zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen einzuhalten und das berufliche Handeln daran auszurichten. Die BMW Group macht die Übernahme sozialer Verantwortung durch ihre Geschäftspartner zur Voraussetzung für eine Zusammenarbeit. So sind die Anforderungen an menschenrechtliche und umweltbezogene Sorgfaltspflichten beispielsweise in Vertriebspartnerverträgen verankert.

Die BMW Group trifft Maßnahmen zur Prävention, Kontrolle und Abhilfe risikobasiert und anlassbezogen. Dabei nutzt sie einen Maßnahmenkatalog und das Ineinandergreifen von Schulungen, vertraglichen Vereinbarungen, Zertifizierungen und Überprüfungen sowie Befragungen mittels Fragebögen. Sollten tatsächliche oder unmittelbar bevorstehende Verletzungen der Menschenrechte und/oder der damit einhergehenden Umweltstandards festgestellt werden, ergreift das Unternehmen Abhilfemaßnahmen, um diese zu verhindern, zu beenden oder zu minimieren. Ziel der Kontrollmaßnahmen ist es, Risiken und Hinweise gründlich zu untersuchen und zu prüfen, ob tatsächliche Rechtsverletzungen vorliegen.

Unternehmensweite Regelungen befassen sich unter anderem mit dem Thema Kinderarbeit. Demnach dürfen Kinder nicht durch Erwerbstätigkeit von ihrer Ausbildung abgehalten und auf diese Weise in ihrer Entwicklung eingeschränkt werden. Ihre Würde ist zu respektieren, ihre Sicherheit und Gesundheit sind zu schützen. Im Einklang mit den ILO-Kernarbeitsnormen hält die BMW Group das Mindestalter für Beschäftigung gemäß den geltenden nationalen Vorschriften ein. Das Unternehmen überprüft daher zum Beispiel, ob Bewerberinnen und Bewerber sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das Mindestalter für eine Beschäftigung erreicht haben und welchen Aufgaben Unter-18-Jährige nachgehen dürfen. Die BMW Group lehnt Kinderarbeit strikt ab. Dies gilt auch für die schlimmsten Formen der Kinderarbeit für Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren, wie zum Beispiel gefährdengeneigte, sklavereihnliche oder unsittliche Tätigkeiten.

Ebenso lehnt das Unternehmen im Einklang mit den ILO-Kernarbeitsnormen den Einsatz von Zwangs- oder ungesetzlicher Pflichtarbeit strikt ab, sowohl im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeit als auch bei Lieferanten und weiteren Geschäftspartnern. Das umfasst auch alle Formen moderner Sklaverei und des Menschenhandels. Sämtliche Arbeitsverträge des Unternehmens sowie der von ihm beauftragten Unternehmen und Lieferanten müssen auf Freiwilligkeit beruhen und können unter Einhaltung einer angemessenen beziehungsweise gesetzlich geregelten Frist gekündigt werden.

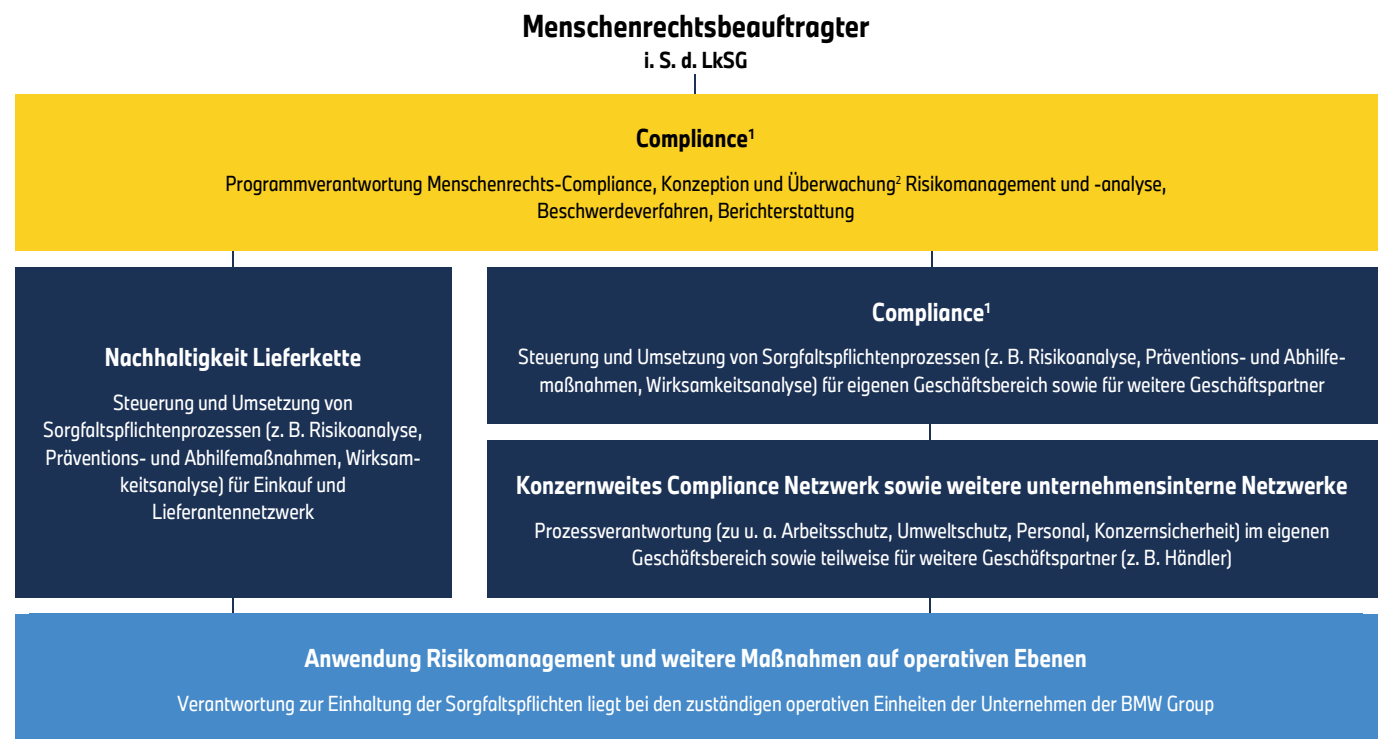
Bei der BMW Group gibt es keine Tätigkeiten, für die ein erhebliches Risiko für Zwangs- oder Kinderarbeit festgestellt wurde.

Die BMW Group hat ein angemessenes Beschwerdemanagement als festen Bestandteil ihrer Sorgfaltspflichtenprozesse etabliert. Damit kann das Unternehmen Menschenrechts- und Umweltverstößen wirksam vorbeugen und unmittelbar Abhilfe schaffen. Das Beschwerdemanagement umfasst verschiedene Hinweisgebersysteme, wie die [BMW Group SpeakUP Line](#). Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können sich bei Fragen und Hinweisen

zu Compliance-relevanten Themen auch direkt an ihre Führungskräfte oder die zuständigen Compliance Funktionen wenden. Sämtliche [Compliance Hinweiskanäle](#) sind auf der BMW Group Website veröffentlicht und stehen allen internen und externen Personen zur Verfügung, sofern das zugrunde liegende Thema in einem Unternehmenszusammenhang steht. Gemeldete Fälle werden geprüft und bei Veranlassung zeitnah Abhilfe eingeleitet.

Im Berichtsjahr sind keine kundenbezogenen Meldungen zu Menschenrechtsverletzungen über die etablierten Kanäle eingegangen.

Risikomanagement und Verantwortlichkeiten



¹ Abteilung Programmgestaltung, Prävention.

² Wahrnehmung für den Menschenrechtsbeauftragten.

ARBEITSKRÄFTE DES UNTERNEHMENS

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Unter(-Unter)-Thema	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Eine unausgewogene demografische Struktur bei den BMW Group Mitarbeitenden, insbesondere in den Bereichen Ausbildung, Weiterbildung und Führungspositionen, kann negative Auswirkungen wie Unzufriedenheit, soziale Ungleichheit und eine geringere Innovationskraft zur Folge haben.	Negative Auswirkung	Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit	➤	– Geschlechterverteilung auf der Führungsebene – Wettbewerbsfähige und leistungsgerechte Vergütung	– Anteil von Frauen in Führungsfunktionen	– Frühzeitige Identifizierung und Entwicklung von Potenzialkandidatinnen – Regelmäßige Überprüfung der Vergütungsstrukturen sowie Berechnung des Gender Pay Gap
Arbeitsunfälle in der BMW Group Belegschaft können zu körperlichen Verletzungen führen, die die Fähigkeit, ein erfülltes Leben zu führen, negativ beeinflussen und im schlimmsten Fall tödlich enden.	Negative Auswirkung	Gesundheitsschutz und Sicherheit	➤	– BMW Group weites Gesundheits- und Arbeitsschutzmanagement	– Nicht vorhanden	– Prävention durch Gefährdungs- und Belastungsanalysen
Präventive und unterstützende Gesundheitsmaßnahmen bei der BMW Group wirken sich positiv auf die Belegschaft aus, indem sie ihr allgemeines Wohlbefinden und ihre Produktivität steigern, krankheitsbedingte Abwesenheiten reduzieren und arbeitsplatzbezogene körperliche und psychische Gesundheitsprobleme minimieren sowie die Gesundheit bestmöglich wiederherstellen.	Positive Auswirkung	Gesundheitsschutz und Sicherheit	➤	– Arbeitsschutz entlang der Wertschöpfungskette		– Qualifizierungsmaßnahmen, Qualitätsaudits sowie Zertifizierung des Arbeitsschutzmanagementsystems – Ganzheitliches Gesundheitsmanagement mit Zugang zu arbeitsmedizinischer Versorgung
Die Schaffung eines Arbeitsumfelds, in dem alle BMW Group Mitarbeitenden mit ihren unterschiedlichen Perspektiven und Talenten ihr gesamtes Potenzial einbringen können, fördert Mitarbeiterzufriedenheit, Innovationsfähigkeit, Chancengleichheit und persönliches Engagement.	Positive Auswirkung	Vielfalt	➤	– People Engagement: strategisches Management von verschiedenen Perspektiven und Talenten – Schutz vor Diskriminierung	– Anteil von Frauen in Führungsfunktionen	– Schulungen und Sensibilisierungsmaßnahmen für ein vorurteilsfreies Arbeitsumfeld – Anlaufstellen für Mitarbeitende bei Fragen zu diskriminierendem Verhalten – Gesamtbetriebs- und Inklusionsvereinbarung der BMW AG
Die Aus- und Weiterbildung sowie die Kompetenzentwicklung der BMW Group Mitarbeitenden können effektiv zur Verbesserung der Qualifikationen der Beschäftigten beitragen, fördern das berufliche als auch persönliche Wachstum und erhöhen die Leistungs- und Beschäftigungsfähigkeit.	Positive Auswirkung	Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	➤	– Integrativer Just Transition-Ansatz	– Investitionen in Aus- und Weiterbildung	– Umfangreiche Trainingsmaßnahmen und Bedarfsermittlung u. a. durch Training-Needs-Analysis-Prozess – Qualifizierung und Entwicklung von Führungskräften auf Basis des Führungskompetenzmodells – BMW Group Förderprogramme zur frühzeitigen Bindung von Top-Talenten

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Unter(-Unter)-Thema	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Eine sichere Beschäftigung bietet für die BMW Group Mitarbeitenden finanzielle Stabilität und trägt zur psychischen Gesundheit und zum Wohlbefinden bei.	Positive Auswirkung	Sichere Beschäftigung		– Integrativer Just Transition-Ansatz	– Arbeitgeberattraktivität	– Maßnahmen abgeleitet aus der langfristigen und strategischen Personalplanung, zum Beispiel Einsatz unterschiedlicher Beschäftigungsformen – Einsatz von Arbeitszeitkonten an allen Produktionsstandorten, an denen es gesetzlich möglich ist
Die Förderung eines konstruktiven sozialen Dialogs ermöglicht eine stärkere Berücksichtigung der Interessen und Bedürfnisse der Mitarbeitenden und kann somit die Zufriedenheit und das Vertrauen der Belegschaft in die BMW Group fördern.	Positive Auswirkung	Sozialer Dialog		– Change-Prozess der BMW Group	– Nicht vorhanden	– Zentrale Beteiligungsmöglichkeiten und regelmäßiger Dialog zwischen Mitarbeitenden und dem Unternehmen – Messung der Leistungsfähigkeit der Organisation mithilfe des High Performance Organization Index im Rahmen einer zweijährlichen Mitarbeiterbefragung
Eine hohe tarifvertragliche Abdeckung kann zu sicheren Arbeitsbedingungen führen und das wirtschaftliche und soziale Wohlergehen der BMW Group Belegschaft fördern.	Positive Auswirkung	Tarifvertragliche Abdeckung		– Arbeitnehmervertretungen und Kollektivverhandlungen	– Nicht vorhanden	– Bis zu zweimal jährlich Austausch zwischen BMW EURO-Betriebsrat und Konzernleitung

 Upstream wesentlich
  Eigene Tätigkeiten wesentlich
  Downstream wesentlich

Sichere Beschäftigung

ESRS S1-4, S1-5, S1-6, S1-7, S1-SBM-3

Die BMW Group verfolgt das Konzept eines integrativen Just Transition-Ansatzes

Im Jahr 2025 hat die BMW Group ihren integrativen Just Transition-Ansatz in einer [Just Transition Policy](#) beschrieben. Darin werden die für die BMW Group geltenden Handlungsfelder und Maßnahmen gebündelt dargestellt und anhand plakativer Beispiele erläutert. Die Policy wird im Rahmen der Qualitätskontrolle regelmäßig von der Strategiestelle für soziale Nachhaltigkeit überprüft und bei Bedarf überarbeitet. Damit gestaltet die BMW Group aktiv einen sozialverträglichen Transformationsprozess für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Weitere Informationen sind zu finden unter [Just Transition – das Konzept zur Entwicklung von Zukunftskompetenzen](#).

Arbeitgeberattraktivität als personalstrategisches Ziel

Ziele und Kennzahlen werden im Rahmen der Personalstrategie festgelegt und in das Konzernzielsystem integriert. Sowohl die Aufnahme neuer als auch Anpassungen bestehender Kennzahlen werden im Vorstand beschlossen. Die Zielerreichung wird im Rahmen des Zielmanagementprozesses überprüft und regelmäßig im Vorstand besprochen und anschließend dem paritätisch besetzten Aufsichtsrat¹ zur Bestätigung vorgelegt. Die jährliche Überprüfung des Zielfortschritts stellt sicher, dass die Ziele für 2030 erreicht werden.

Die BMW Group zählt weltweit zu den attraktivsten Arbeitgebern. Dafür sorgen mehrere Faktoren: anspruchsvolle Tätigkeiten, individuelle Entwicklungs- und Gestaltungsmöglichkeiten für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, eine leistungsorientierte Vergütung mit attraktiven Zusatzleistungen sowie eine moderne Arbeitsumgebung.

Die BMW Group hat sich das Ziel² gesetzt, jedes Jahr unter den Top 3 der attraktivsten Arbeitgeber in einem fest definierten Wettbewerbsumfeld in Deutschland zu sein. Zu den Zielgruppen gehören dabei Schülerinnen und Schüler, Fachkräfte, akademische Professionals sowie Studierende der Fachbereiche Wirtschaftswissenschaften, Ingenieurwesen und IT. Das Ergebnis

reflektiert das positive Image der BMW Group in relevanten Zielgruppen anhand von Rankings.

Um die Arbeitgeberattraktivität auf einem konstant hohen Niveau zu halten, führt das Unternehmen fortlaufende Analysen durch und passt seine Personalmarketing-Strategien und Kommunikationskonzepte kontinuierlich an. Durch die positive Wahrnehmung als Arbeitgeber über alle Zielgruppen hinweg, können offene Stellen auch in einem intensivierten Wettbewerb mit hochmotivierten, kompetenten Talenten besetzt werden.

Im Jahr 2025 weist das Trendence Arbeitgeberranking die BMW Group zum wiederholten Mal als attraktivsten Arbeitgeber, im Mittel über alle Zielgruppen im definierten Wettbewerbsumfeld, aus. In den einzelnen Zielgruppen verzeichnet das Unternehmen mehrere Spitzenplätze, darunter zum 14. Mal in Folge bei akademischen Professionals. Auch international beobachtet das Unternehmen die Arbeitgeberattraktivität in den einzelnen Märkten, um Trends frühzeitig zu erkennen. Aufgrund der international sehr unterschiedlichen Methoden- und Anbieterlandschaft sowie spezifischer Marktanforderungen gilt das Ziel ausschließlich für Deutschland. Die zugrunde liegende Methodik wird durch das Trendence Institut für Deutschland vorgegeben, eine interne Änderung der Zielvorgabe ist nicht geplant.

Die Arbeitgeberattraktivität zeigt sich weiterhin in einer niedrigen Fluktuationsrate:

Fluktuation Mitarbeitende³

	2025	2024	Veränderung in %
Mitarbeitende, die das Unternehmen im Berichtsjahr verlassen haben (in Personenzahl)	7.845	6.439	21,8
Fluktuationsrate (in %)	5,0	4,1	22,0

Maßnahmen zur Förderung sicherer Beschäftigung

Die langfristige Personalplanung des Unternehmens prognostiziert den Personalbedarf für die nächsten sechs Jahre. Diese Planung wird jährlich auf Basis der prognostizierten Unternehmensentwicklung aktualisiert. Eine Analyse der Auswirkungen des ermittelten Personalbedarfs auf Ein- und Austritte ist Voraussetzung, um passende Maßnahmen zu entwickeln. Abhängig von landesspezifischen und gesetzlichen Rahmenbedingungen bindet das Unternehmen die jeweiligen Interessenvertretungen rechtzeitig in den strukturierten und langfristig angelegten Prozess ein. Dies ermöglicht es, Bedarfsumfänge für Umstrukturierungen frühzeitig zu identifizieren und verantwortungsbewusst zu gestalten. Der Vorstand kontrolliert im Rahmen der innerjährigen Personalsteuerung regelmäßig den Fortschritt der Personalmaßnahmen. Dabei findet für jedes Vorstandsressort ein Abgleich zwischen der Personalplanung und der aktuellen beziehungsweise prognostizierten Personalstärke zum Jahresende statt, um gegebenenfalls Maßnahmen einzuleiten. Zusätzlich wird im Rahmen der jährlichen Planungsprozesse der Personalbedarf für jeden Standort ermittelt.

Das Unternehmen nutzt im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten an seinen Produktionsstandorten Arbeitszeitkonten. Sie sind ein flexibles Instrument, um das Arbeitsvolumen an die betrieblichen Erfordernisse anzupassen und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern trotz schwankender Arbeitsauslastung ein gleichbleibendes Entgelt zu gewährleisten.

¹ Ein paritätisch besetzter Aufsichtsrat bedeutet, dass der Aufsichtsrat zu gleichen Teilen aus Vertretern der Aktionäre (Anteilseigner) und Vertretern der Arbeitnehmer zusammengesetzt ist.

² Absolute Messgröße nach ESRS.

³ Prüfungsniveau: mit hinreichender Sicherheit.

Merkmale unseres Personals

Zu den Arbeitskräften der BMW Group zählen Arbeitnehmer und Fremdarbeitskräfte.

Zu den Arbeitnehmern der BMW Group zählen alle Personen mit befristeten oder unbefristeten Arbeitsverträgen, die zum Stichtag 31. Dezember des Berichtsjahres in der BMW Group beschäftigt waren. Nicht mit einbezogen in die Gesamtzahl der Mitarbeitenden sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Altersteilzeit-Freizeitphase, Frauen in Mutterschutz, Abwesende zum Beispiel aufgrund von Sabbatical, Eltern- oder Pflegezeit, Langzeiterkrankung, Wehrdienst oder Auslandsbegleitung, sonstige BMW Group Beschäftigte sowie Zeitarbeitskräfte.

Neben den eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern beschäftigt das Unternehmen auch Fremdarbeitskräfte. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Zeitarbeitskräfte. Das Unternehmen definiert Zeitarbeit in Anlehnung an die ILO-Erklärung über die grundlegenden Prinzipien zur Zeitarbeit: Ein Arbeitnehmer wird von einer Zeitarbeitsfirma angestellt und dann zur Ausführung seiner Tätigkeit unter Anleitung und Weisung des entleihenden Unternehmens eingesetzt. Zwischen der Zeitarbeitskraft und dem entleihenden Unternehmen besteht kein Arbeitsverhältnis, jedoch können rechtliche Verpflichtungen des entleihenden Unternehmens gegenüber der Zeitarbeitskraft bestehen, insbesondere hinsichtlich Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit. Der Arbeitsvertrag der Zeitarbeitskraft kann eine begrenzte oder unbestimmte Laufzeit haben, eine Fortsetzung oder Übernahme durch den Entleiher ist nicht garantiert. Das entleihende Unternehmen zahlt die Zeitarbeitsfirma, diese wiederum vergütet die Zeitarbeitskraft. Darüber hinaus berücksichtigt das Unternehmen die lokal geltenden rechtlichen Vorgaben, wie das Gesetz zur Regelung der Arbeitnehmerüberlassung in Deutschland sowie interne Vereinbarungen mit Arbeitnehmervertretern, die den Einsatz von Zeitarbeitskräften regeln.

Zeitarbeitskräfte und befristete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ermöglichen dem Unternehmen in einem volatilen Marktumfeld flexibel und reaktionsfähig zu bleiben. Neben Projekteinsätzen unterstützen sie auch beim Ausgleich von Schwankungen, unvorhersehbaren konjunkturellen Veränderungen und Auslastungsspitzen.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden die Arbeitskräfte der BMW Group einschließlich der Zeitarbeitskräfte berücksichtigt. Durch die Einbindung unterschiedlicher Stakeholdergruppen, unter anderem des Betriebsrats, wurden alle Beschäftigtengruppen abgedeckt [↗ Stakeholderengagement](#). Zudem wurden Auswirkungen, die sich aus den verschiedenen Tätigkeitsbereichen, der Produktion und dem indirekten Bereich ergeben, berücksichtigt.

Mitarbeitende nach geografischen Gebieten und Land^{1,2}

in Personenzahl	2025	2024	Veränderung in %
Gesamtzahl der Mitarbeitenden³	155.497	158.441	- 1,9
Europa	106.990	107.408	- 0,4
davon Deutschland	87.436	89.490	- 2,3
Amerika	17.545	17.639	- 0,5
Asien	27.520	29.932	- 8,1
davon China	25.018	27.330	- 8,5
Afrika	3.158	3.165	- 0,2
Ozeanien	284	297	- 4,4

Mitarbeitende nach Vertragsarten und Geschlecht¹

in Personenzahl	2025	2024	Veränderung in %
Gesamtzahl der Mitarbeitenden³	155.497	158.441	- 1,9
Anzahl der Mitarbeitenden mit unbefristeten Arbeitsverträgen	146.064	145.846	0,1
Männlich	116.968	117.156	- 0,2
Weiblich	29.058	28.649	1,4
Divers	-	-	-
Keine Angaben	38	41	- 7,3
Anzahl der Mitarbeitenden mit befristeten Arbeitsverträgen	9.433	12.595	- 25,1
Männlich	7.354	10.161	- 27,6
Weiblich	2.079	2.431	- 14,5
Divers	-	-	-
Keine Angaben	-	3	- 100,0
Anzahl der Abrufkräfte⁴	-	-	-
Männlich	-	-	-
Weiblich	-	-	-
Divers	-	-	-
Keine Angaben	-	-	-

¹ Prüfungsniveau: mit hinreichender Sicherheit.

² Darstellung je Land, in dem das Unternehmen mindestens 50 Mitarbeitende hat, die mindestens 10% der Gesamtzahl der Mitarbeitenden des Unternehmens ausmachen.

³ Im Vergleich zum [↗ bedeutsamsten Leistungsindikator](#) ist gemäß ESRS die Joint Operation Spotlight anteilig enthalten.

⁴ Neben den Vertragsarten befristet und unbefristet werden auch Abrufkräfte gemäß ESRS berichtet. Diese Vertragsart wird bei der BMW Group in der Regel nicht verwendet [↗ ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#).

Mitarbeitende nach Vertragsarten und geografischen Gebieten*

	Europa			Amerika			Asien			Afrika			Ozeanien			Insgesamt		
in Personenzahl	2025	2024	Veränderung in %	2025	2024	Veränderung in %	2025	2024	Veränderung in %	2025	2024	Veränderung in %	2025	2024	Veränderung in %	2025	2024	Veränderung in %
Gesamtzahl der Mitarbeitenden	106.990	107.408	- 0,4	17.545	17.639	- 0,5	27.520	29.932	- 8,1	3.158	3.165	- 0,2	284	297	- 4,4	155.497	158.441	- 1,9
Anzahl der Mitarbeitenden mit unbefristeten Arbeitsverträgen	105.609	105.952	- 0,3	17.446	17.634	- 1,1	20.547	20.008	2,7	2.184	1.960	11,4	278	292	- 4,8	146.064	145.846	0,1
Anzahl der Mitarbeitenden mit befristeten Arbeitsverträgen	1.381	1.456	- 5,2	99	5	-	6.973	9.924	- 29,7	974	1.205	- 19,2	6	5	20,0	9.433	12.595	- 25,1
Anzahl der Abrufkräfte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

ESRS S1-2, S1-4, S1-8

Integration der BMW Group Mitarbeitenden in Veränderungsprozesse

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

Die BMW Group entwickelt sich auf Basis ihres Corporate Development Frameworks (CDF) kontinuierlich weiter. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind dort als zentraler Einflussfaktor verankert. Das CDF sieht vor, dass in Veränderungsprozessen die Information, Beteiligung, der Austausch und die Befähigung der betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Interessengruppen sichergestellt werden. Der festgeschriebene Change-Prozess der BMW Group sieht im ersten Schritt eine aktive Einbindung der betroffenen Interessengruppen vor. Je nach Vorhaben und dessen Rahmenbedingungen wird dabei auch die Arbeitnehmervertretung, sofern am Standort vorhanden, als wichtiger Stakeholder einbezogen.

Die BMW Group respektiert das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen

Die BMW Group erkennt das Recht aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an, Arbeitnehmervertretungen zu bilden und Kollektivverhandlungen zur Regelung der Arbeitsbedingungen zu führen. Die Unternehmenskultur der BMW Group ist von einer

vertrauensvollen und konstruktiven Zusammenarbeit mit den jeweiligen Arbeitnehmervertretungen geprägt. Auch bei Diskussionen bleibt das gemeinsame Ziel, eine tragfähige Kooperation zum Wohl des Unternehmens und der Mitarbeitenden zu bewahren. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden aufgrund ihrer Zugehörigkeit beziehungsweise Nichtzugehörigkeit zu einer Gewerkschaft oder Arbeitnehmervertretung weder bevorzugt noch benachteiligt.

Einbindung der BMW Group Mitarbeitenden sowohl direkt als auch indirekt über Arbeitnehmervertretungen

Die Einbeziehung der Arbeitnehmervertretungen gibt wichtige Impulse für Entscheidungsprozesse im Rahmen von Dialog- oder Verhandlungsprozessen, die gemäß den jeweils geltenden rechtlichen Vorgaben berücksichtigt werden. Art und Häufigkeit der Einbindung richten sich nach den örtlichen Rechtsnormen und erfolgen über das Personalwesen je nach Thema anlassbezogen, fortlaufend oder in regelmäßigen Abständen in Form von Information, Anhörung oder Mitbestimmung. Die Ebene der einzubeziehenden Organisationseinheiten hängt davon ab, ob ein Vorhaben lokal begrenzt oder standortübergreifend ist. Ebenso ist maßgeblich, ob die eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zentral oder lokal informiert werden. Standortübergreifende Initiativen werden unter Einbindung der zuständigen zentralen Fachabteilungen kommuniziert. Neben der indirekten Einbindung können Anliegen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch direkt bei der Führungskraft oder im Personalwesen adressiert werden. Insbesondere an Standorten ohne

Arbeitnehmervertretung fördert die BMW Group den regelmäßigen Dialog zwischen Beschäftigten und Unternehmen. Die BMW Group informiert ihre Arbeitskräfte anhand verschiedener Formate, wie beispielsweise Betriebsversammlungen in Deutschland, Kommunikation über das Intranet, E-Mail oder Mitarbeiterveranstaltungen. Je nach Art der Information wird das jeweils geeignete Kommunikationsmittel gewählt. Die Bereitstellung finanzieller und personeller Ressourcen erfolgt dabei in Übereinstimmung mit den jeweils geltenden rechtlichen Vorgaben.

Der Unternehmensbereich „Konzernpersonalwesen“ verantwortet die Wahrnehmung personalpolitischer Interessen gegenüber den Arbeitnehmervertretungen. Er legt den strategisch-konzeptionellen Rahmen für arbeits-, kollektiv- und sozialrechtliche Regelungen fest, die dann lokal umgesetzt werden.

Der Unternehmensbereich „HR Business Development, Talententwicklung“ steuert die operative Personalarbeit in Deutschland sowie an den internationalen Standorten über die HR-Regionen und das HR-Netzwerk. Er übernimmt die strategische Steuerung der Prozesse und des Veränderungsmanagements. Die dezentralen Personalabteilungen an den jeweiligen Standorten sind für die Umsetzung und Implementierung zuständig, die Maßnahmen können jedoch standortspezifisch variieren.

* Prüfungsniveau: mit hinreichender Sicherheit.

Maßnahmen zur Förderung des sozialen Dialogs

Alle zwei Jahre, zuletzt im Jahr 2025, führt die BMW Group eine unternehmensweite Mitarbeiterbefragung durch, um das Engagement der Belegschaft und die Leistungsfähigkeit der Organisation zu messen. Zentrale Messgröße ist der High Performance Organization Index (HPO-I). Die nächste Befragung ist für das Jahr 2027 geplant.

Der HPO-I dient als Indikator für die Leistungs- und Zukunftsfähigkeit der BMW Group und ist eine wichtige Kennzahl für die langfristige Steuerung des Unternehmens. Vor jeder Mitarbeiterbefragung wird der Fragenkatalog überprüft und bei Bedarf an die aktuelle Unternehmens- und Personalstrategie angepasst, um neue relevante Themen zu berücksichtigen.

Neben der Erhebung zentraler Kennzahlen zielt die Mitarbeiterbefragung darauf ab, einen kontinuierlichen Dialog anzuregen. Jede Führungskraft erhält ein zusammenfassendes Ergebnis für ihren Verantwortungsbereich, sofern mindestens sechs Antworten vorliegen. Sie ist angehalten, die Ergebnisse mit ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu besprechen und daraus Verbesserungen und konkrete Maßnahmen für die Organisationsentwicklung abzuleiten. Das Veränderungsmanagement der BMW Group unterstützt die Führungskräfte, unter anderem durch verschiedene Workshopformate und Leitfäden. Die Mitarbeiterbefragung enthält Fragen zur Bewertung der Qualität des Folgeprozesses der vorherigen Befragung. Dabei ging es einerseits darum, ob die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über die Ergebnisse informiert, und andererseits, ob Maßnahmen abgeleitet und umgesetzt wurden. Diese Ergebnisse werden im Vorstand präsentiert und diskutiert. Durch den Vergleich mit der letzten Befragung kann die Entwicklung der wahrgenommenen Wirksamkeit des Folgeprozesses bewertet werden.

Bei der Befragung im Herbst 2025 war die Beteiligungsquote mit 90% so hoch wie nie zuvor. Gleichzeitig verbesserte sich der HPO-I gegenüber der letzten Befragung im Jahr 2023 nochmals. 87% der Belegschaft empfehlen das Unternehmen als Arbeitgeber weiter. Auch die Integration von Nachhaltigkeit, verbunden mit den anspruchsvollen Zielen, schätzten 89% der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als überzeugend ein. Rund 80% der Befragten blicken optimistisch in die Zukunft der BMW Group. Das

Themenfeld Compliance hat ebenfalls mit einer Zustimmung von 90% einen hohen Stellenwert in der Belegschaft. Trotz Fortschritten gegenüber der letzten Befragung identifizierten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Verbesserungsmöglichkeiten bei der Optimierung von Prozessen. Aus den Ergebnissen leitet die BMW Group konkrete Maßnahmen ab.

Eine weitere wichtige Beteiligungsmöglichkeit für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist das Ideenmanagement, das für die BMW Group eine wertvolle Quelle für Verbesserungen ist. Hier können Verbesserungsvorschläge auch außerhalb des direkten Aufgabenbereichs eingebracht werden. Hat eine Idee positive Auswirkungen auf die Effizienz oder die Nachhaltigkeit des Unternehmens, wird sie unter Berücksichtigung der Aufgabennähe prämiert. Im Berichtsjahr wurden zahlreiche Ideen eingereicht, von denen ein erheblicher Anteil erfolgreich umgesetzt werden konnte und dem Unternehmen einen bedeutenden Nutzen brachte. Dabei lag ein besonderer Fokus auf Ideen mit positiven Nachhaltigkeitseffekten.

Seit 1995 existiert der BMW EURO-Betriebsrat auf Basis einer Vereinbarung, die mit der Arbeitnehmervertretung getroffen wurde. Der regelmäßige Austausch zwischen diesem Gremium und der Konzernleitung bietet eine wirksame Interessenvertretung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf europäischer Ebene. Durch diese institutionalisierte Zusammenarbeit stellt die BMW Group sicher, dass die Interessen der Beschäftigten in Entscheidungsprozesse auf Konzernebene einfließen. Auf europäischer Ebene findet bis zu zweimal jährlich ein Austausch zwischen dem BMW EURO-Betriebsrat und der Konzernleitung statt. Dazu werden auch Arbeitnehmervertretungen aus Produktionsstandorten außerhalb Europas eingeladen.

Im sozialen Dialog verfolgt die BMW Group den Ansatz, die Zufriedenheit und Leistungsfähigkeit ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stetig aufrecht zu erhalten. Eine gute betriebliche Zusammenarbeit auf Augenhöhe ist als ein wesentlicher Grundsatz in der Unternehmenspolitik der BMW Group verankert. Dies zeigt sich zum Beispiel an der tarifvertraglichen Abdeckung. Rund 77%¹ der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group sind durch Tarifverträge abgedeckt (2024: 78%¹/–1,3%). Bei der Kennzahl der tarifvertraglichen Abdeckung werden neben der

übergreifenden Kennzahl für die BMW Group auch Länder des europäischen Wirtschaftsraums (EWR) beziehungsweise außerhalb des EWR berichtet, in denen die Anzahl der Mitarbeitenden signifikant ist. Für die BMW Group sind dies im Berichtsjahr Deutschland mit 89% (2024: 89%/keine Veränderung) und China mit 100% (2024: 100%/keine Veränderung).

Bei der Kennzahl zur Vertretung am Arbeitsplatz werden nur Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter betrachtet, die in einem EWR-Land beschäftigt sind und in denen die Anzahl an Mitarbeitenden signifikant ist. Für die BMW Group ist dies im Berichtsjahr erneut Deutschland mit 100% (2024: 100%/keine Veränderung).

Im Jahr 2025 lagen an 0² Tagen Arbeitsunterbrechungen vor (2024: 0 Tage/keine Veränderung). Die Zahl der beschäftigungslosen Tage für das Jahr 2025 belief sich auf 0² (2024: 0 Tage/keine Veränderung).

¹ Seit 2025 wird die Kennzahl nach ESRS berichtet. Beim Vorjahreswert handelte es sich um eine zusätzliche Angabe, basierend auf SASB. Die Kennzahlen sind miteinander vergleichbar.

² Zusätzliche Angabe, basierend auf SASB, [SASB-Index](#).

Anteil der Mitarbeitenden, die von Tarifverträgen und Arbeitnehmervertretungen abgedeckt sind

Abdeckungsquote in %	Tarifvertragliche Abdeckung		Sozialer Dialog
	Arbeitnehmer – EWR	Arbeitnehmer – Nicht-EWR Länder	Vertretung am Arbeitsplatz
	(für Länder mit >50 Arbeitnehmern, die >10% der Gesamtzahl ausmachen)	(Schätzung für Regionen mit >50 Arbeitnehmern, die >10% der Gesamtzahl ausmachen)	(nur EWR) (für Länder mit >50 Arbeitnehmern, die >10% der Gesamtzahl ausmachen)
0–19%	–	–	–
20–39%	–	–	–
40–59%	–	–	–
60–79%	–	–	–
80–100%	Deutschland	China	Deutschland

Kompetenzentwicklung und Performance Management

ESRS S1-2, S1-4, S1-5, S1-13

Just Transition – das Konzept zur Entwicklung von Zukunftskompetenzen

Die Ausbildung junger Menschen sowie die kontinuierliche Weiterbildung aller Beschäftigten gehören zu den Grundüberzeugungen der BMW Group. Denn der technologische Fortschritt und die Transformation der Automobilbranche erfordern fortwährend den Erwerb neuer Kompetenzen und Fähigkeiten, vor allem in den Zukunftsfeldern Elektrik-Elektronik, Elektromobilität, Digitalisierung mit einem Schwerpunkt auf künstlicher Intelligenz und agile Arbeitsmethoden. Den daraus resultierenden Herausforderungen für die Beschäftigungsstruktur begegnet die BMW Group vorausschauend durch gezielten Kompetenzauf- und -umbau. Dazu begleitet die BMW Group mit ihrer [Just Transition Policy](#) den Transformationsprozess für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Kontinuierliche Investitionen in Aus- und Weiterbildung als personalstrategisches Ziel

Die BMW Group hat sich selbst verpflichtet, jährlich einen Betrag im mittleren dreistelligen Millionenbereich in die Aus- und Weiterbildung aller Beschäftigtengruppen weltweit zu investieren. Im Jahr 2025 beliefen sich diese Investitionen auf insgesamt 377,5 Mio. €* (2024: 415,5 Mio. €/-9,1%).

Maßnahmen zur Sicherung einer langfristig hohen Leistungs- und Beschäftigungsfähigkeit

Eine hochwertige Aus- und Weiterbildung bildet die Grundlage für den erfolgreichen Wandel zu einer elektrifizierten, digitalen und kreislauforientierten Mobilität. Die BMW Group sieht in der Qualifizierung einen der wesentlichen Schlüssel für die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens. Gleichzeitig eröffnet sie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Perspektiven in einer sich verändernden Arbeitswelt und fördert gezielt die individuellen Fähigkeiten durch zukunftsorientierte Aus- und Weiterbildungsangebote, um langfristig eine hohe Leistungs- und Beschäftigungsfähigkeit sicherzustellen.

Ein weiterer zentraler Bestandteil der Aus- und Weiterbildung ist der BMW Group Talent Campus am Standort München, der im Jahr 2025 eröffnet wurde. Die BMW Group investiert damit sowohl in eine bedarfsgerechte als auch flexible Bildungsinfrastruktur für die Aus- und Weiterbildung all ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie für die Qualifizierung ihrer Lieferanten und Partner. Der Talent Campus unterstreicht zudem das Engagement für den Wirtschaftsstandort Deutschland sowie die gesellschaftliche Verantwortung und setzt wichtige Impulse für Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum.

Im Berichtszeitraum lagen die Trainingsschwerpunkte unter anderem auf Qualifizierungen zur Sicherstellung der notwendigen Fachkompetenzen für den Technologiesprung der

NEUEN KLASSE, auf digitalen Kompetenzen einschließlich generativer künstlicher Intelligenz sowie auf Schulungen zur Einhaltung von Qualitätsstandards und -methoden in allen Unternehmensbereichen.

Das Unternehmen nutzt zur Analyse des Schulungsbedarfs einen systemgestützten Prozess, die Training Needs Analysis. Dieser ermöglicht es den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, gemeinsam mit ihren Führungskräften den Weiterbildungsbedarf zu identifizieren. Dieses Vorgehen gewährleistet eine gezielte Qualifizierung für Anforderungen in den jeweiligen Funktionen. Auf Basis der erforderlichen Kompetenzen werden die identifizierten Bedarfe mit spezifischen Maßnahmen belegt. Die Training Needs Analysis findet regelmäßig statt und unterstützt die gezielte Entwicklung der Kompetenzen in der Belegschaft.

Im Jahr 2025 beliefen sich die umfangreichen Trainingsmaßnahmen auf durchschnittlich 17,7 Stunden je Mitarbeiter (2024: 20,2 Stunden/-12,4%). Die Wirksamkeit der Qualifizierungsmaßnahmen wird unter anderem durch Abschlusstests überprüft. Die Evaluierung durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer unterstützt die hohe Qualität der Schulungen zusätzlich.

* Prüfungsniveau: mit hinreichender Sicherheit.

Maßnahmen zur Qualifizierung und Entwicklung von Führungskräften auf Basis des Führungskompetenzmodells

Die Entwicklung und Weiterbildung von Führungskräften hat bei der BMW Group einen zentralen Stellenwert. Sie ist ein wesentlicher Faktor für die erfolgreiche Unternehmenssteuerung. Das Trainingsangebot für Führungskräfte stützt sich auf das BMW Group Führungsverständnis und Führungskompetenzmodell, das die Grundlage für Anforderungen und Erwartungen an die Führung bildet. Die BMW Group bietet ein breites Spektrum an Trainings und Möglichkeiten zum Netzwerkaufbau für Führungskräfte sowie spezielle Workshop-Formate für Führungsteams. Die Rahmenbedingungen der Führungskräfteentwicklung sind modular, flexibel und international gestaltet, um den wachsenden Anforderungen an Vernetzung, Globalisierung und Höchstleistung zu entsprechen.

BMW Group Förderprogramme als Maßnahme zur frühzeitigen Bindung von Top-Talenten

Neben einem umfangreichen Ausbildungsangebot bietet die BMW Group spezielle Förderprogramme, um frühzeitig Spitzenkräfte an sich zu binden. Im Doktorandenprogramm ProMotion verfassen Teilnehmende ihre Dissertation in Zusammenarbeit mit der BMW Group. Mit dem global ausgerichteten Trainee-Programm AcceleratiON werden gezielt junge Menschen mit Führungspotenzial angesprochen und auf Schlüsselfunktionen der Zukunft vorbereitet. Im Rahmen des studentischen Förderprogramms Fastlane unterstützt das Unternehmen Studierende der MINT-Fächer während ihres Masterstudiums. Damit verbunden sind umfangreiche Möglichkeiten, um Kompetenzen zu erweitern.

Die Aus- und Weiterbildung sowie die Nachwuchsprogramme fallen in den Unternehmensbereich „HR Services, Recruiting, Qualifizierung“. Die dezentralen Personalabteilungen an den jeweiligen Standorten sind für die lokale Umsetzung verantwortlich und setzen bei Bedarf weitere individuelle und standortspezifische Trainingsmaßnahmen um.

Leistungs- und Laufbahnbeurteilungsprozesse

Die BMW Group wendet jährlich verschiedene Prozesse zur Leistungs- und Laufbahnbeurteilung an, die auf festgelegten Rahmenbedingungen und Kriterien basieren. Diese dienen der

regelmäßigen und systematischen Beurteilung sowie der Entwicklung der Leistung und des Potenzials der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Abhängig vom spezifischen Prozess und der jeweiligen Rolle werden sowohl fachliche Leistungen als auch Führungs- und Sozialkompetenzen beurteilt. Die Ergebnisse dieser Beurteilungen sind entscheidend für die Personalentwicklung und können Einfluss auf die Vergütung haben. Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit und Zukunftssicherheit des Unternehmens zu stärken. Trotz regionaler Unterschiede und Besonderheiten verfolgt das Unternehmen einen ganzheitlichen, unternehmensweiten Ansatz, der Leistungsbeurteilung und Talentförderung vereint.

Prozentsatz aller Mitarbeitenden, die an regelmäßigen Leistungs- und Laufbahnbeurteilungen teilgenommen haben

in %	2025	2024	Veränderung in %
Prozentsatz aller Mitarbeitenden	82,8	81,3	1,8
Prozentsatz aller männlichen Mitarbeitenden	83,1	81,4	2,1
Prozentsatz aller weiblichen Mitarbeitenden	82,0	81,2	1,0
Prozentsatz aller diversen Mitarbeitenden	–	–	–
Prozentsatz aller Mitarbeitenden ohne Geschlechtsangabe	21,1	13,6	55,1

Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit

ESRS S1-1, S1-4, S1-14

Ganzheitliches Konzept für das Gesundheitsmanagement

Die BMW Group misst der Gesundheit und Leistungsfähigkeit ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter höchste Bedeutung bei. Dabei wird die internationale Arbeitsschutzstrategie regelmäßig evaluiert und bei Bedarf entsprechend angepasst. Aus dem erarbeiteten Zielbild werden geeignete Maßnahmen abgeleitet, implementiert und überprüft. In allen Werken existieren

Arbeitsschutzmanagementsysteme, die seit 2025 nach dem Standard DIN ISO 45001 zertifiziert sind. 100% der BMW Group Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, der sonstigen BMW Group Beschäftigten sowie Zeitarbeitskräfte arbeiten an einem Standort, der über ein Arbeitsschutzmanagementsystem verfügt (2024: 100%/keine Veränderung).

Standards im Bereich Arbeitsschutz

Die BMW Group definiert Standards zu verschiedenen Arbeits- und Gesundheitsschutzthemen, die als Richtschnur für die Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen dienen. Eine regelmäßige Bewertung der im Unternehmen angewandten Methoden und Instrumente im Bereich Arbeitsschutz gewährleistet eine kontinuierliche Verbesserung der internen Vorgaben. In diesem Prozess werden die Arbeitnehmervertretung und gegebenenfalls die Schwerbehindertenvertretung sowie das Personalwesen einbezogen. Um die Qualität der Verfahren zu gewährleisten, führt die BMW Group jährliche interne Audits durch. Diese Prüfungen schließen die Einhaltung der Arbeitsschutzstandards mit ein und stellen sicher, dass die gesetzlichen Bestimmungen zur Arbeitssicherheit und zum Gesundheitsschutz eingehalten werden. Externe Dienstleister sind für die Prüfungen und Zertifizierungen der Standorte zuständig. Alle für das Jahr 2025 geplanten Audits wurden durchgeführt. Die Ergebnisse und die daraus abgeleiteten Maßnahmen wurden allen Standorten der BMW Group zur Verfügung gestellt. Ziel dabei ist, die einheitlich hohen Sicherheitsstandards im gesamten Unternehmen sicherzustellen.

Verankerung der Arbeitssicherheit entlang der Wertschöpfungskette

Die Zusammenarbeit mit Vertragspartnern zu sicherheitsrelevanten Aspekten an den Standorten regelt die BMW Group in einer Auftragnehmererklärung. Auf Großbaustellen des Unternehmens erhalten alle Arbeitskräfte von Partnerunternehmen Sicherheitseinweisungen durch Fachleute der BMW Group. Bei Aufträgen geringeren Umfangs übernimmt der Auftragnehmer die Sicherheitsunterweisung in Eigenverantwortung. Die auftraggebende Fachabteilung überwacht die Einhaltung der Arbeitsschutzvorgaben und wird dabei von der jeweiligen Fachstelle für Arbeitssicherheit unterstützt. Zulieferer der BMW Group werden über den [BMW Group Supplier Code of Conduct](#), der fester Bestandteil der Einkaufsbedingungen ist, zur Einhaltung der international

anerkannten Anforderungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz verpflichtet.

Umfassende Gesundheitsstandards mit Zugang zu arbeitsmedizinischer Versorgung

Die unterschiedlichen Aufgaben an den Betriebsstandorten stellen umfassende Anforderungen an den Arbeitsschutz, der vom Unternehmensbereich „Arbeitsumfeld, Konzernsicherheit, Konzerndatenschutz“ gesteuert wird. Die Fachbereiche tragen die Verantwortung für die Einhaltung der Standards und werden in ihrer Aufgabe bei den Themen Gesundheitsmanagement und Arbeitssicherheit durch die Zentralfunktionen unterstützt. Die Umsetzung entsprechender Maßnahmen an den einzelnen Standorten orientiert sich an internen Vorgaben, wobei lokale Anpassungen möglich sind. Das Unternehmen verpflichtet sich, die jeweiligen nationalen Arbeitsschutzgesetze weltweit einzuhalten. Die Gesundheitsdienste sind in Deutschland in zentraler Verantwortung. International werden diese in den einzelnen Standorten verantwortet und dort entsprechend den geltenden gesetzlichen Bestimmungen geregelt. Das medizinische Personal setzt sich sowohl aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der BMW Group als auch aus Angestellten externer Dienstleister zusammen. Es ist dem Unternehmen ein wichtiges Anliegen, dass alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Zugang zu arbeitsmedizinischer Versorgung haben. Das arbeitsmedizinische Personal des Unternehmens bietet zudem individuelle Beratung zu Präventionsmaßnahmen an und unterstützt bei der Gestaltung des Arbeitsumfeldes. Dies soll die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch langfristig erhalten.

Qualitätsaudits des Gesundheitsdienstes und Qualifizierungsmaßnahmen

Die Qualität der Gesundheitsdienste in der BMW Group wird durch ein vielschichtiges Programm gewährleistet. Interne und externe Schulungen und Weiterbildungen sorgen dafür, dass die ärztlichen Fachkräfte und das arbeitsmedizinische Assistenzpersonal stets auf dem neuesten Stand der Medizin sind. Diese kontinuierliche Qualifikation wird durch jährliche Auditierungen nach den Normen DIN ISO 9001 und DIN ISO 45001 überprüft. Ergänzend vertiefen Notfall- und Rettungssanitäter in externen Fortbildungen ihre Fähigkeiten und Kenntnisse. Die Einhaltung der gesetzlichen Fortbildungspflichten, die je nach Land

unterschiedlich ausfallen können, obliegt den einzelnen Standorten. Sie organisieren zusammen mit örtlichen Dienstleistern Fortbildungen und sind verantwortlich für die entsprechenden Nachweise, die die Erfüllung der Fortbildungspflicht dokumentieren. Im nationalen und internationalen Rahmen findet ein regelmäßiger Austausch zu wichtigen Gesundheitsthemen statt. Zusätzlich werden jährlich Workshops organisiert, in deren Rahmen ärztliches Fachpersonal sowie Gesundheitsmanager ihre Erfahrungen teilen, Wissen vertiefen und damit zur hohen Qualität der Gesundheitsdienste beitragen.

Im Rahmen der Qualifizierungsinitiativen schult die BMW Group Arbeitskräfte an allen Standorten in den Bereichen Arbeitssicherheit und Gesundheit. Der Bedarf an Schulungen zum Arbeitsschutz wird in Absprache mit den Experten für Arbeitssicherheit und Ergonomie ermittelt. Das Seminarprogramm wird in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Sicherheitsfachkräften, dem Gesundheitsmanagement und der Weiterbildung erstellt. Die Weiterentwicklung der Sicherheitsfachkräfte erfolgt kontinuierlich und berücksichtigt dabei den aktuellen Stand der Technik sowie zukunftsorientierte Fachgebiete.

Initiative Gesundheit

Die BMW Group hat zur Gesundheitsvorsorge und für den Erhalt der Leistungsfähigkeit ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die „Initiative Gesundheit“ ins Leben gerufen. Die Erste Hilfe wird an den Standorten nach den örtlichen Bestimmungen organisiert. Sofern keine spezifischen Vorgaben existieren, wendet die BMW Group deutsche Standards an, die eine Ersthelferquote von 10% in Produktionsbereichen und 5% in Verwaltungsbereichen vorsieht.

Prävention und Vorsorge

Im Gesundheitsmanagement der BMW Group sind die Projektgruppen international mit ärztlichem Fachpersonal sowie Gesundheitsexperten besetzt. Ihr Wissen und ihre Erfahrung liefern wertvolle Beiträge für die Präventionsarbeit. Im Berichtsjahr lag der Schwerpunkt der präventiven Maßnahmen auf der mentalen Gesundheit.

In diesem Zusammenhang wurden mehrsprachige Vorträge und Dialogformate mit Experten zum Themenschwerpunkt mentale

Resilienz durchgeführt, worin auf wechselseitige Einflüsse zwischen mentaler und körperlicher Gesundheit hingewiesen und Handlungsoptionen angeboten wurden. Die Inhalte werden im internationalen Umfeld an die kulturellen Gegebenheiten und Bedürfnisse adaptiert.

Das Unternehmen setzt auf niederschwellige Präventionsmaßnahmen, um das Bewusstsein für einen gesunden Lebensstil zu stärken. Dabei kommen alle verfügbaren internen Kommunikationsmittel zum Einsatz. Durch Aktionstage, Dialogveranstaltungen und Schulungen findet eine regelmäßige Information und Sensibilisierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu relevanten Gesundheitsthemen statt. Darüber hinaus zielen die Präventionsmaßnahmen darauf ab, die Zahl der Muskel- und Skeletterkrankungen, die durch Bewegungsmangel und Fehlbelastungen entstehen können, sowie Stoffwechselerkrankungen, die auf eine unausgewogene Ernährung zurückzuführen sind, zu verringern. Formate wie das „6-Wochen-Programm zur mentalen Gesundheit“, Veranstaltungen zu gesundem Schlaf und Schichtarbeit sowie zur Suchtprävention sind beispielhafte Angebote für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Reichweite und die Wirkung dieser Maßnahmen werden durch die Analyse der Teilnahmequoten erfasst. Insofern es die Datenschutzbestimmungen erlauben, erfolgt auch eine Evaluierung ausgewählter Präventionsmaßnahmen, um deren Effizienz zu überprüfen und zu optimieren.

Die BMW Group nimmt umfangreiche Gefährdungs- und Belastungsanalysen vor, um potenzielle Risiken bei der Arbeit frühzeitig zu identifizieren. Ziel ist es, negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu vermeiden, indem entsprechende Schutzmaßnahmen getroffen werden. Technische Lösungen haben dabei Priorität. Sollten Arbeitsunfälle auftreten, werden sie sorgfältig dokumentiert und der Unfallhergang einer Analyse unterzogen. Erkenntnisse aus solchen Vorfällen fließen in die bestehenden Gefährdungs- und Belastungsanalysen, um die Präventionsstrategien weiter zu verbessern und wirkungsvolle Maßnahmen zu ergreifen. Zudem findet über diese Unfälle ein Austausch innerhalb des Arbeitsschutznetzwerks statt. Dieser Wissenstransfer ist entscheidend, um ähnliche Unfälle an anderen Standorten zu verhindern und eine

kontinuierliche Verbesserung des Arbeitsschutzes im gesamten Unternehmen zu gewährleisten.

Ein konkretes Beispiel für die Initiativen zur Förderung der Arbeitssicherheit ist die globale Kampagne „Achte auf deinen Weg“, die bis einschließlich 2025 durchgeführt wurde. Aus der Auswertung der Unfallschwerpunkte ging hervor, dass eine signifikante Anzahl von Unfällen im Zusammenhang mit dem Gehen, Treppensteigen und Fahrradfahren steht. „Achte auf deinen Weg“ zielt darauf ab, das Bewusstsein für diese Aktivitäten zu schärfen und über mögliche Schutzmaßnahmen zu informieren. Die Wirksamkeit der Kampagne wird in einer Wirksamkeitsanalyse überprüft. Dabei werden in Reviews die aktuellen Unfallzahlen mit den zu Beginn der Kampagne erhobenen Kennzahlen verglichen. Damit lassen sich nicht nur die Fortschritte messen, sondern gegebenenfalls weitere Verbesserungen vornehmen.

Unfallhäufigkeit

Durch die Vielzahl der genannten Maßnahmen trägt die BMW Group dazu bei, dass Arbeitsunfälle und gesundheitliche Risiken bei ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auf ein Minimum reduziert werden. Die Arbeitsschutzmaßnahmen unterliegen einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess, dessen Wirksamkeit an einer Unfallhäufigkeitsrate gemessen werden kann.

Der BMW Group liegen keine Hinweise für das systemische oder weitverbreitete Auftreten von körperlichen Schäden durch Betriebsunfälle vor. Sofern es zu Betriebsunfällen kam, war dies auf individuelle Vorfälle zurückzuführen. Die Unfallhäufigkeitsrate in der BMW Group lag 2025 mit 802 Betriebsunfällen (2024: 891 Betriebsunfälle/–10,0%) bei 2,6 (2024: 2,9*–10,3%).

Im Berichtsjahr 2025 ereigneten sich insgesamt 4 Unfälle mit Todesfolge (2024: 2 Unfälle mit Todesfolge/+100%). Davon betroffen waren 1 BMW Group Mitarbeiter und 3 Fremdfirmenarbeitskräfte, die auf den Liegenschaften der BMW Group tätig waren (2024: 2 Fremdfirmenarbeitskräfte/50,0%). Die Zahl der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Erkrankungen belief sich im Berichtsjahr 2025 auf 0 (2024: 0/keine Veränderung).

Anzahl Betriebsunfälle und Unfallhäufigkeitsrate

	2025	2024	Veränderung in %
Gesamtzahl Betriebsunfälle Arbeitskräfte	802	891	– 10,0
Mitarbeitende und sonstige BMW Group Beschäftigte	517	502	3,0
Zeitarbeitskräfte	285	389	– 26,7
Unfallhäufigkeitsrate Arbeitskräfte	2,6	2,9*	– 10,3
Mitarbeitende und sonstige BMW Group Beschäftigte	1,9	1,8	5,6
Zeitarbeitskräfte	8,3	10,7*	– 22,4

Anzahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen/Unfälle und sonstiger arbeitsbedingter Erkrankungen

	2025	2024	Veränderung in %
Gesamtzahl Todesfälle	4	2	100,0
Mitarbeitende und sonstige BMW Group Beschäftigte	1	–	–
Zeitarbeitskräfte	–	–	–
Fremdfirmenarbeits- kräfte	3	2	50,0

Chancengleichheit in der Belegschaft

ESRS S1-1, S1-3, S1-4, S1-9, S1-SBM-3

People Engagement: Strategisches Management von verschiedenen Perspektiven und Talenten

Ein respektvolles Arbeitsumfeld mit Wertschätzung und Teilhabe von allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist für die BMW Group ein fundamentales Element einer offenen und inklusiven Unternehmenspolitik und Grundlage für eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Im Rahmen von People Engagement schafft die BMW Group ein Arbeitsumfeld, in dem die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit ihren verschiedenen Perspektiven und Talenten ihr volles Potenzial zum Unternehmenserfolg einbringen können. Damit fördert die BMW Group, unter Einhaltung nationaler und internationaler Gesetzgebungen, eine Unternehmenskultur des persönlichen Engagements und der Höchstleistung.

Diskriminierung in jeglicher Form hat bei der BMW Group keinen Raum. Jede Person hat das Recht, frei von Benachteiligung, Bevorzugung oder Belästigung aufgrund von Merkmalen wie Geschlecht und geschlechtlicher Identität, Hautfarbe, Religion, Nationalität, politischen oder sonstigen Überzeugungen, ethnischer Herkunft, Behinderung, Alter und sexueller Orientierung zu sein. Dies gilt auch für jegliche andere Merkmale, die durch lokale Gesetze geschützt sind, wie zum Beispiel die Zugehörigkeit zu einer nationalen Minderheit oder eine ehemalige Militärzugehörigkeit (Veteranenstatus).

In den verschiedenen Fokusfeldern

- Alter und Erfahrung
- Chancengleichheit der Geschlechter
- kultureller Hintergrund
- körperliche und geistige Fähigkeiten
- sexuelle Orientierung und Identität

werden weltweit jährliche Maßnahmen geplant und Schwerpunktthemen festgelegt. Zum Jahresende erfolgt eine Überprüfung der Ergebnisse, die wiederum die Planungsgrundlage für Initiativen und Maßnahmen für das Folgejahr sind.

* Vorjahreswerte aufgrund einer Korrektur der Arbeitsstunden für Zeitarbeitskräfte angepasst (Differenz zum korrigierten Vorjahreswert Unfallhäufigkeitsrate Zeitarbeitskräfte 3,0); Differenz zum korrigierten Vorjahreswert Unfallhäufigkeitsrate Arbeitskräfte 0,2).

Die Zuständigkeit für die strategische Ausrichtung des People Engagement liegt im Unternehmensbereich „HR Business Development, Talententwicklung“. Zusammen mit dem Personalwesen der einzelnen Standorte arbeitet der Fachbereich an der Entwicklung, Steuerung und Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen. Bei Bedarf werden zusätzliche, auf lokale Bedürfnisse zugeschnittene Programme entwickelt. Die Einhaltung der Nichtdiskriminierung wird im Personalwesen sowie in der Compliance und Rechtsabteilung verantwortet.

Erhöhung Frauenanteil in Führungsfunktionen als personalstrategisches Ziel

Im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten Strategieüberarbeitung wurde bei der Kennzahl Anteil von Frauen in Führungsfunktionen der Fokus auf die BMW AG gelegt und für die vier Führungsebenen unterhalb des Vorstands der BMW AG in Deutschland ein Zielkorridor von 20–25% bis zum Jahr 2030 abgeleitet.

Diese Zielsetzung deckt den Großteil aller Führungsfunktionen in der BMW Group ab und hat folgenden strategischen Hintergrund:

- Steigerung der Leistungsfähigkeit und Innovationskraft durch den Einsatz gemischter Teams
- höhere Orientierung an den Bedürfnissen unserer Kundinnen und Kunden sowie weiterer Stakeholder
- Erschließung des Erwerbspotenzials von Frauen

Die Festlegung der Zielgröße basiert auf einem Vergleich mit dem Wettbewerb, der Entwicklung in den Vorjahren, geplanten Besetzungsquoten und den Frauenanteilen in MINT-Fächern.

Für die Umsetzung unterschiedlicher Zielszenarien wird eine mehrjährige Betrachtung durchgeführt, um die Auswirkungen auf die Mitarbeiterstruktur der BMW Group zu analysieren und eine chancengerechte Personalentwicklung sicherzustellen. Die mehrjährige Simulation wird auf Basis der Geschlechterverteilung in der Belegschaft und Funktionsebenen sowie der Zu- und Abgänge berechnet. Das Personalwesen überprüft die Fortschritte und berichtet regelmäßig an den Vorstand und den Aufsichtsrat sowie im Rahmen der jährlichen Betriebsräteversammlung.

Maßnahmen zur frühzeitigen Identifizierung und Entwicklung von Talenten

Für die Erhöhung des Anteils von Frauen in Führungsfunktionen ist die frühzeitige Erkennung und Förderung von Talenten von entscheidender Bedeutung. Dabei achtet die BMW Group auch in den Nachwuchsprogrammen auf einen hohen Frauenanteil. Das soll sicherstellen, dass der Anteil von Frauen in der gesamten Belegschaft und in Führungsfunktionen auch in Zukunft steigt. Neben einem ausgewogenen Geschlechterverhältnis tragen weitere Perspektiven und Talente zum Erfolg des Unternehmens bei. Um ein Bewusstsein dafür zu schaffen, liegt der Fokus vor allem auf der aktiven Kommunikation und dem Aufzeigen von positiven Vorbildern. Für die Identifizierung und Entwicklung internationaler Talente wurde ein neuer Onboarding-Leitfaden erstellt und ein Netzwerk für den Informations- und Erfahrungsaustausch gegründet.

Geschlechterverteilung auf Führungsebene*

	2025		2024		Veränderung	
	in Personenzahl	in %	in Personenzahl	in %	Personenzahl in %	Anteil in %
Anzahl der Mitarbeitenden auf Führungsebene	12.647	100,0	12.755	100,0	- 0,8	-
Männlich	9.866	78,0	10.003	78,4	- 1,4	- 0,5
Weiblich	2.781	22,0	2.752	21,6	1,1	1,9
Divers	-	-	-	-	-	-
Keine Angaben	-	-	-	-	-	-

Verteilung Mitarbeitende nach Altersgruppen*

	2025		2024		Veränderung	
	in Personenzahl	in %	in Personenzahl	in %	Personenzahl in %	Anteil in %
Gesamtzahl der Mitarbeitenden	155.497	100,0	158.441	100,0	- 1,9	-
Mitarbeitende unter 30 Jahren	20.647	13,3	23.213	14,7	- 11,1	- 9,5
Mitarbeitende zwischen 30 und 50 Jahren	98.925	63,6	99.954	63,0	- 1,0	1,0
Mitarbeitende über 50 Jahren	35.925	23,1	35.274	22,3	1,8	3,6

Anzahl Mitarbeitende nach Geschlecht*

	2025	2024	Veränderung in %
	in Personenzahl		
Gesamtzahl der Mitarbeitenden	155.497	158.441	- 1,9
Männlich	124.322	127.317	- 2,4
Weiblich	31.137	31.080	0,2
Divers	-	-	-
Keine Angaben	38	44	- 13,6

* Prüfungsniveau: mit hinreichender Sicherheit.

People Engagement Aktivitäten

Die BMW Group trägt im Rahmen von People Engagement mit zahlreichen Maßnahmen zu einem respektvollen und diskriminierungsfreien Arbeitsumfeld bei. Unter anderem haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Möglichkeit, sich in verschiedenen Netzwerken zu engagieren. Dazu zählen beispielsweise Familien- und Frauennetzwerke.

Im Jahr 2025 fanden konzernweit internationale Aktionstage statt. Dazu wurden weltweit zahlreiche Veranstaltungen wie Panel-Diskussionen, Workshops und Mitmachaktionen organisiert, die bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern das Bewusstsein für unterschiedliche Perspektiven und Talente schärfen sollen und zu einer diskriminierungsfreien und respektvollen Kultur beitragen.

Im Bereich des Fokusfeldes körperliche und geistige Fähigkeiten arbeitete die BMW Group im Jahr 2025 weiter an Maßnahmen, die im Zuge der Gesamtbetriebs- und Inklusionsvereinbarung für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Behinderung beschlossen wurden. Dazu gehört eine Ausweitung der Lernstätten für Gehörlose an den Produktionsstandorten der BMW AG. International gelten Leitfäden zum barrierefreien Bauen und Mieten sowie zum barrierefreien Zugang zu IT.

Die Erfolgswirksamkeit der Aktivitäten wird regelmäßig durch interne Indikatoren überprüft. Aus der Zusammenarbeit und dem Dialog mit den internen Netzwerken sowie der zweijährlichen Mitarbeiterbefragung bekommt die BMW Group Impulse zur Weiterentwicklung der People Engagement Maßnahmen.

Schulungen für ein vorurteilsfreies Arbeitsumfeld

Zielgerichtete Maßnahmen gegen Diskriminierung unterstützen ein respektvolles und wertschätzendes Arbeitsumfeld. Dazu gehört beispielsweise das Training „Diskriminierung am Arbeitsplatz begegnen“, das für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland verpflichtend ist. Auch an internationalen Standorten werden Trainings gegen Diskriminierung angeboten.

Anlaufstellen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Als Anlaufstellen zum Thema Chancengleichheit stehen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern neben den Führungskräften auch zuständige Fachabteilungen, das Personalwesen, der Betriebsrat sowie die Schwerbehindertenvertretung zur Verfügung.

Zusätzlich bietet die [BMW Group SpeakUP Line](#) eine weitere Anlaufstelle, die in 70 Sprachen zugänglich ist. Alle eingehenden Fälle werden geprüft und bearbeitet. Falls erforderlich, werden angemessene Maßnahmen, einschließlich disziplinarischer Schritte, eingeleitet.

Für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland steht zudem die Zero Tolerance Hotline als anonyme und professionelle Beratungsstelle zur Verfügung. Sie unterstützt unter anderem bei Themen wie Diskriminierung, Mobbing und sexueller Belästigung am Arbeitsplatz.

Die BMW Group ist derzeit nicht in Gerichts- oder Schiedsverfahren wegen Diskriminierungsvorfällen und entsprechender Abhilfemaßnahmen, die nach Einschätzung des Unternehmens einen wesentlichen Einfluss auf die wirtschaftliche Situation des Konzerns nehmen könnten, involviert. Aus den etablierten Hinweisgebersystemen liegen keine Meldungen vor, die als wesentliche Diskriminierungsfälle bewertet wurden.

Chancengleichheit in der Vergütungssystematik

ESRS S1-1, S1-4, S1-16, S1-SBM-3

Das Prinzip der BMW Group Vergütungssystematik

Die BMW Group bietet ein umfassendes Leistungspaket, das neben attraktiven Vergütungsmodellen auch wertige Zusatzleistungen umfasst. Diese variieren je nach Gesellschaft und können unter anderem eine betriebliche Altersvorsorge, Versicherungen oder Mobilitätsleistungen beinhalten. [Benefits](#)

Chancengleichheit ist ein grundlegendes Prinzip in der Vergütungssystematik. Diese ist unabhängig von Geschlecht und geschlechtlicher Identität, Hautfarbe, Religion, Nationalität, politischen oder sonstigen Überzeugungen, ethnischer Herkunft, Behinderung, Alter und sexueller Orientierung ausgestaltet.

[Chancengleichheit in der Belegschaft](#)

Maßnahmen zur Sicherstellung einer gerechten Vergütung

Einheitliche Grundsätze bilden die Basis für ein ausgewogenes Vergütungssystem der BMW Group Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Bei deren Gesamtvergütung verfolgt das Unternehmen den Anspruch, über dem Median des jeweils relevanten Arbeitsmarktes zu liegen. Zu diesem Zweck werden weltweit jährlich durchgeführte Vergütungsstudien berücksichtigt. Regelmäßige Vergleiche der Entgelte von Frauen und Männern tragen zudem zu einer geschlechtergerechten Vergütung bei. In der BMW Group sind das Leistungsverhalten und die Arbeitsergebnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wesentliche Maßstäbe für deren Vergütung. Die BMW Group entlohnt ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowohl für ihre individuellen als auch gemeinschaftlichen Leistungen im Einklang mit den lokalen arbeitsrechtlichen Bestimmungen.

Der [Gender Pay Gap](#) beträgt im Berichtsjahr –9,9% (2024: –10,9%/–9,2%). Dieses Verdienstgefälle zugunsten der weiblichen Beschäftigten der BMW Group ist im Wesentlichen auf strukturelle Effekte zurückzuführen. Als Automobilhersteller hat die BMW Group einen hohen Mitarbeiteranteil in der Produktion. Dort sind überproportional häufig männliche Mitarbeiter beschäftigt. Da im Vergleich beispielsweise zur Verwaltung oder Entwicklung das marktübliche Entgeltniveau in der Produktion geringer ist, entsteht ein Lohnvorteil zugunsten der weiblichen Beschäftigten. Die Kennzahl lässt sich daher nur eingeschränkt interpretieren und vergleichen, da sie keine Bereinigung zum Beispiel der Entgeltgruppen oder der landesspezifischen Lohnniveaus vorsieht.

Darüber hinaus wurde erstmalig die sogenannte [Total Remuneration Ratio](#) ermittelt. Die Kennzahl zeigt das Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der am höchsten bezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group und beträgt im Berichtsjahr 1:72. Die Kennzahl kann nur eingeschränkt interpretiert und verglichen werden, da sie unter anderem von Unterschieden im regionalen Lohnniveau sowie der globalen Mitarbeiterstruktur beeinflusst wird.

SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE VERANTWORTUNG IM LIEFERANTENNETZWERK

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Unter(-Unter)-Thema	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Unangemessene Arbeitszeiten bei Tier-1-Lieferanten können sich negativ auf das Wohlbefinden und die Lebensbedingungen der Arbeitnehmer auswirken.	Negative Auswirkung	Arbeitszeit	➔	– Mehrstufiger Sorgfaltspflichtenprozess zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette – BMW Group Supplier Code of Conduct	– Themenübergreifende Ziele zu eingesetzten Verfahren zur Wahrnehmung der Sorgfaltspflicht im Lieferantennetzwerk	– Engagement in Initiativen – Risikoanalyse – Nachhaltigkeitsfragebogen (Online-Assessment) – Überprüfungen am Lieferantenstandort (Onsite-Assessment) – Beschwerdeverfahren – Wirksamkeitsanalyse der eingesetzten Verfahren und Maßnahmen
Unangemessene Löhne in der Tier-1-Lieferkette können negative Auswirkungen auf die Arbeitnehmer haben, wie beispielsweise Armut und damit verbundene gesellschaftliche Probleme.	Negative Auswirkung	Angemessene Entlohnung	➔			
Unzureichende Arbeitsschutzbedingungen an Tier-1-Lieferantenstandorten können negative Auswirkungen auf die Arbeitnehmer haben, wie zum Beispiel körperliche Verletzungen oder Krankheiten.	Negative Auswirkung	Gesundheitsschutz und Sicherheit	➔			
Gewalt, Belästigung und Diskriminierung an Tier-1-Lieferantenstandorten wirken sich negativ auf die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer aus.	Negative Auswirkung	Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz	➔			
Der Einsatz von Kinderarbeit an Tier-1-Lieferantenstandorten könnte den betroffenen Kindern den Zugang zu Bildung und eine normale Kindheit verwehren und gleichzeitig Armut als auch soziale Ungleichheit verschärfen.	Negative Auswirkung	Kinderarbeit	➔	– Prozess für verantwortungsvolles Rohstoffmanagement – Rohstoffstrategie » Rohstoffsicherung und -strategie – BMW Group Supplier Code of Conduct	– Themenübergreifende Ziele zu eingesetzten Verfahren zur Wahrnehmung der Sorgfaltspflicht im Lieferantennetzwerk – Projektziele bei Vor-Ort-Projekten	– Risikoanalyse – Reduzierung von kritischen Primärrohstoffen – Zertifizierung und Rückverfolgung von Rohstofflieferketten – Engagement in Initiativen – Durchführung von Vor-Ort-Projekten – Beschwerdeverfahren – Wirksamkeitsanalyse der eingesetzten Verfahren und Maßnahmen
Einschränkungen der Beschäftigungsfreiheit an Tier-1-Lieferantenstandorten können sich negativ auf die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer auswirken.	Negative Auswirkung	Zwangsarbeit	➔			
Unangemessene Arbeitszeiten bei n-Tier-Lieferanten können sich negativ auf das Wohlbefinden und die Lebensbedingungen der Arbeitnehmer auswirken.	Negative Auswirkung	Arbeitszeit	➔			
Unangemessene Löhne in der n-Tier-Lieferkette können potenziell negative Auswirkungen auf die Arbeitnehmer haben, wie beispielsweise Armut und damit verbundene gesellschaftliche Probleme.	Negative Auswirkung	Angemessene Entlohnung	➔			
Die Errichtung von Hindernissen für die betriebliche Mitbestimmung an n-Tier-Lieferantenstandorten kann negative Auswirkungen auf die Arbeitnehmerrechte und die Vereinigungsfreiheit haben.	Negative Auswirkung	Vereinigungsfreiheit, einschließlich der Existenz von Betriebsräten	➔	– Prozess für verantwortungsvolles Rohstoffmanagement – Rohstoffstrategie » Rohstoffsicherung und -strategie – BMW Group Supplier Code of Conduct	– Themenübergreifende Ziele zu eingesetzten Verfahren zur Wahrnehmung der Sorgfaltspflicht im Lieferantennetzwerk – Projektziele bei Vor-Ort-Projekten	– Risikoanalyse – Reduzierung von kritischen Primärrohstoffen – Zertifizierung und Rückverfolgung von Rohstofflieferketten – Engagement in Initiativen – Durchführung von Vor-Ort-Projekten – Beschwerdeverfahren – Wirksamkeitsanalyse der eingesetzten Verfahren und Maßnahmen
Unzureichende Arbeitsschutzbedingungen an n-Tier-Lieferantenstandorten können potenziell negative Auswirkungen auf die Arbeitnehmer haben, wie zum Beispiel körperliche Verletzungen oder Krankheiten.	Negative Auswirkung	Gesundheitsschutz und Sicherheit	➔			
Der Einsatz von Kinderarbeit an n-Tier-Lieferantenstandorten könnte den betroffenen Kindern den Zugang zu Bildung und eine normale Kindheit verwehren und gleichzeitig Armut als auch soziale Ungleichheit verschärfen.	Negative Auswirkung	Kinderarbeit	➔			
Einschränkungen der Beschäftigungsfreiheit an n-Tier-Lieferantenstandorten können sich negativ auf die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer auswirken.	Negative Auswirkung	Zwangsarbeit	➔			

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Unter(-Unter)-Thema	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Die Bereitstellung von Schulungen und Kapazitätsaufbau können sich auf die Fähigkeiten und Kompetenzen der Arbeitskräfte an Lieferantenstandorten auswirken.	Positive Auswirkung	Weiterbildung und Kompetenzentwicklung		– Mehrstufiger Sorgfaltspflichtenprozess zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette – BMW Group Supplier Code of Conduct	– Projektziele bei Vor-Ort-Projekten	– Durchführung von Vor-Ort-Projekten – Schulungsprogramm – Wirksamkeitsanalyse der eingesetzten Verfahren und Maßnahmen
 Upstream wesentlich  Eigene Tätigkeiten wesentlich  Downstream wesentlich						

Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk

ESRS S2-1, S2-4, S2-SBM-3

Im Einkauf und Lieferantennetzwerk der BMW Group stellt die Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards einen maßgeblichen Grundsatz dar. Dazu gehören insbesondere die Achtung der Menschenrechte und damit einhergehende Umweltstandards und unternehmensethische Grundsätze. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf der verantwortungsvollen Beschaffung von Rohstoffen. Einen weiteren wichtigen Beitrag mit Einfluss auf Umwelt- und Menschenrechtsthemen leistet zudem die Kreislaufwirtschaft, denn dadurch wird unter anderem der Bedarf an Primärrohstoffen reduziert. [↗ Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung](#)

In der vorgelagerten Wertschöpfungskette können Arbeitskräfte von Lieferanten der BMW Group potenziell von wesentlichen negativen Auswirkungen betroffen sein. Dies betrifft zum einen die Arbeitskräfte in Produktionsstätten von unmittelbaren Zulieferern sowie zum anderen auch jene, die im Bereich der Rohstoffgewinnung und -verarbeitung tätig sind. Tatsächlichen wesentlichen negativen sozialen oder ökologischen Auswirkungen liegen zumeist individuelle Vorfälle zugrunde. Sie werden entweder über die Kontrollverfahren der BMW Group, wie Onsite-Assessments, oder über verschiedene Beschwerdemechanismen zur Meldung möglicher Verstöße festgestellt. Auf Basis der LkSG-Risikoanalyse wurde ein erhebliches Risiko der Einschränkung der Beschäftigungsfreiheit in Taiwan festgestellt. Diesem wird konkret durch Maßnahmen entgegengewirkt (Projekt im Rahmen des Branchendialogs) [↗ Engagement in Initiativen](#). Negative

Auswirkungen können zu Versorgungsrisiken oder Verzögerungen in der Lieferkette für die BMW Group führen.

Mehrstufiger Sorgfaltspflichtenprozess

Die BMW Group verfügt über einen mehrstufigen Sorgfaltspflichtenprozess, der sich themenübergreifend auf Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette bezieht. Er verankert die Verantwortung für Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette in allen relevanten Bereichen der BMW Group. Umwelt- und Sozialstandards sind unter anderem in die Entwicklung von Bauteilen, die Warengruppenstrategien, die Lieferantenentwicklung, den Zielmanagementprozess und als verpflichtendes Entscheidungskriterium für die Beschaffungsprozesse integriert.

Er berücksichtigt unter anderem die wesentlichen Auswirkungen und Risiken in den Bereichen Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit sowie weitere arbeitsbezogene Rechte. Darüber hinaus werden auch Umweltaspekte wie Wasser- und Bodenverschmutzung, Wasser, Ressourcennutzung und Abfälle einbezogen. [↗ Liste wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)

Der [↗ Sorgfaltspflichtenprozess zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards im Lieferantennetzwerk](#) wird auf der BMW Group Website im Detail dargestellt.

BMW Group Supplier Code of Conduct

Die BMW Group bezieht weltweit Komponenten, Material und weitere Leistungen von zahlreichen Fertigungs- und Auslieferungsstandorten. Die damit verbundenen sozialen und ökologischen Sorgfaltspflichten werden den Lieferanten durch den [↗ BMW Group Supplier Code of Conduct](#) als Mindestanforderungen vorgegeben. Für Lieferanten von Produktionsmaterial und Kraftfahrzeugteilen gelten dabei „BMW Group Internationale Einkaufsbedingungen für Produktionsmaterial und Kraftfahrzeugteile“. Für Lieferanten von nicht produktionsbezogenem Material gelten „Allgemeine Vertragsbedingungen für den indirekten Einkauf“.

Mit dem Vertragsabschluss gibt ein Lieferant mit direkter Geschäftsbeziehung mit der BMW Group (unmittelbarer Lieferant) auf Basis des BMW Group Supplier Code of Conduct die Zusicherung, dass die geforderten menschenrechts- und umweltbezogenen Vorgaben erfüllt werden und diese Anforderungen auch an Lieferanten ohne direkte Geschäftsbeziehung mit der BMW Group (mittelbare Lieferanten) weitergegeben werden.

Der BMW Group Supplier Code of Conduct orientiert sich unter anderem an folgenden externen Rahmenwerken sowie Vorgaben und berücksichtigt relevante Anforderungen:

- das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG)
- die Internationale Menschenrechtscharta, bestehend aus der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen (United Nations, UN) sowie dem Zivilpakt (International Covenant on Civil and Political Rights, ICCPR) und dem Sozialpakt (International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights, ICESCR)
- die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte (UN Guiding Principles on Business and Human Rights)
- die Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization, ILO) über die grundlegenden Prinzipien und Rechte bei der Arbeit (ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work)
- die Grundsatzerklärung über multinationale Unternehmen und Sozialpolitik (Multinational Enterprise [MNE-] Erklärung) der ILO und die ILO-Norm 169
- die Leitsätze für multinationale Unternehmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD)
- die zehn Prinzipien des UN Global Compact

Der BMW Group Supplier Code of Conduct definiert klare Vorgaben in den Bereichen verantwortungsvolle Geschäftspraktiken, ökologische Verantwortung, soziale Verantwortung und Umgang mit kritischen Rohstoffen. Der Abschnitt „Soziale Verantwortung“ des BMW Group Supplier Code of Conduct geht umfassend auf Arbeitsbedingungen und Menschenrechte ein. Dazu zählen unter anderem die Themen Kinder- und Zwangsarbeit, Sklaverei und Menschenhandel. Zudem werden die Vereinigungsfreiheit und das Recht auf Kollektivverhandlungen, der Schutz vor Diskriminierung sowie das Recht auf Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz explizit angesprochen. Der Abschnitt „Ökologische Verantwortung“ thematisiert die Reduzierung von Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung und behandelt die Themen Dekarbonisierung, Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft. Dazu gehört die Reduzierung des Verbrauchs von

Energie, Wasser und Rohstoffen. Darüber hinaus umfasst der Abschnitt den Schutz der Biodiversität und den verantwortungsvollen Umgang mit Gefahrstoffen und Abfällen. Dabei finden unter anderem die Minamata Konvention, die Stockholmer Konvention, die Basler Konvention und die REACH-Verordnung Anwendung, ebenso wie weitere Gesetze und Vorschriften im Umgang mit gefährlichen Stoffen, Chemikalien und Substanzen.

Ziele zur Vermeidung negativer Menschenrechts- und Umweltauswirkungen

ESRS S2-3, S2-4, S2-5

Die BMW Group hat Umwelt- und Sozialstandards im Lieferantennetzwerk ganzheitlich im Blick. Das übergeordnete Ziel besteht darin, die Geschäftstätigkeit gegen menschenrechts- und umweltbezogene negative Auswirkungen abzusichern.

Die eingesetzten Verfahren zur Wahrnehmung der Sorgfaltspflicht im Lieferantennetzwerk sind mit themenübergreifenden Zielen (Upstream E2, E3 und E5) versehen. Die Ziele gelten jeweils für das laufende Geschäftsjahr und werden quartalsweise überprüft. Sie haben zudem eine direkte Auswirkung auf die Vergütung von Vorstand und Führungskräften und werden in einem umfassenden internen Abstimmungsprozess festgelegt. Dabei fließen auch die Belange externer Stakeholder unter anderem im Rahmen des Stakeholderdialogs mit ein. Dieses Vorgehen schließt die gesamte BMW Group ohne geografische Eingrenzungen ein.

Die BMW Group hat sich zum Ziel gesetzt, dass alle Standorte von unmittelbaren Lieferanten mit einem abgeschlossenen Assessment die jeweils lokal geltenden gesetzlichen Anforderungen zur Nachhaltigkeit sowie internationale Menschenrechtsstandards (BMW Group Mindestanforderungen) erfüllen. Gemessen wird das Ziel anhand der Summe durchgeführter Abschluss-Assessments, die identifizierte Verstöße aufzeigen, als auch durch Onsite-Assessments, die zur erneuten Überprüfung durchgeführt werden. In allen Abschluss-Assessments (36) wurden entweder durch ein erfolgreiches Abschluss-Assessment (32) oder durch vereinbarte Maßnahmen (4) die BMW Group Mindestanforderungen sichergestellt. [↗ Präventions- und Abhilfemaßnahmen](#)

Ein weiteres Ziel ist, alle substantiierten (geprüften) Hinweise zu Umwelt- oder Menschenrechtsverstößen in der vorgelagerten Lieferkette durch die Vereinbarung von korrektiven Maßnahmen zu beheben. Gemessen wird dabei der Bearbeitungsgrad der jeweiligen substantiierten Hinweise. Im Berichtsjahr hat sich kein Hinweis (0), der über die Meldekanäle eingegangen ist, als begründet erwiesen. [↗ Beschwerdeverfahren](#)

Überblick der Maßnahmen des BMW Group Sorgfaltspflichtenprozesses

ESRS S2-1, S2-2, S2-3, S2-4, S2-5

Engagement in Initiativen

Der Unternehmensbereich „Einkauf und Lieferantennetzwerk“ trägt die Verantwortung für die Entwicklung und Umsetzung der Sorgfaltspflichtenprozesse in der Lieferkette. Bei der Integration der unternehmerischen Sorgfaltspflichten in die Geschäftsabläufe setzt die BMW Group so weit wie möglich auf standardisierte Verfahren, die aus branchenweiten oder branchenübergreifenden Initiativen stammen. Das Unternehmen ist der Überzeugung, dass die Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards in komplexen und dynamischen Lieferantennetzwerken in der Regel bestmöglich durch Standardisierung und gemeinsames Handeln gewährleistet werden kann. Aus diesem Grund engagiert sich die BMW Group in verschiedenen branchenweiten und -übergreifenden Initiativen. Dazu gehören der Branchendialog Automobilindustrie, der Arbeitskreis Nachhaltigkeit in der Lieferkette des Verbands der Automobilindustrie (VDA), die Responsible Business Alliance (RBA) und Drive Sustainability. Zum Teil handelt es sich dabei um Multi-Stakeholder-Initiativen, an denen neben Unternehmen wie der BMW Group auch Gewerkschaften und NGOs beteiligt sind, die die Interessen der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette einbringen. Zum Beispiel fokussiert sich ein Projekt im Branchendialog auf Vermittlungsgebühren, welche die freie Wahl der Beschäftigung einschränkt und die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer beeinträchtigt. Das Projekt verfolgt das Ziel, beispielsweise in Taiwan, Transparenz zu den Rekrutierungspraktiken zu schaffen und pragmatische sowie konkrete Maßnahmen zur Förderung fairer Rekrutierung zu beschreiben, um die Situation für die Beschäftigten zu verbessern. Die BMW Group engagiert sich kontinuierlich in den Initiativen, ihr Engagement ist aktiv und auf Dauer angelegt.

Im Beschaffungsprozess sind standardisierte Verfahren integriert. Dazu zählen der branchenweite Nachhaltigkeitsfragebogen der Initiative Drive Sustainability (Online-Assessment) sowie risikobasierte Überprüfungen am Lieferantenstandort (Onsite-Assessment) gemäß den Standards der RBA und der Responsible Supply Chain Initiative (RSCI) des VDA. Mithilfe dieser Verfahren können menschenrechts- und umweltbezogene Erwartungen bereits bei der Auswahl von unmittelbaren Lieferanten berücksichtigt werden.

Für die Verfahren zur Einhaltung der Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk wurde eine umfassende Wirksamkeitsanalyse gemäß den Anforderungen des LkSG entwickelt. Sie umfasst eine Funktionalitätsprüfung und eine Erfolgsmessung, wird regelmäßig durchgeführt und kontinuierlich weiterentwickelt. Die Funktionalitätsprüfung bezieht sich auf die Instrumente und Verfahren der Sorgfaltspflichten in der Lieferkette wie die Risikoanalyse, das Beschwerdeverfahren sowie Präventions- und Abhilfemaßnahmen. Im Rahmen dessen können etwaige Prozessschwächen identifiziert werden. Analyseergebnisse fließen in einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess ein. Die Erfolgsmessung konzentriert sich insbesondere auf die Präventions- und Abhilfemaßnahmen. Ihre Ergebnisse und Schlussfolgerungen ermöglichen es, mit gezielten Maßnahmen den Sorgfaltspflichtenprozess effektiv zu verbessern.

Risikoanalyse und Kontrollmechanismen

Die BMW Group überwacht und bewertet kontinuierlich die Nachhaltigkeitsrisiken in ihrem Lieferantennetzwerk sowohl für potenzielle als auch für aktive unmittelbare Lieferantenstandorte. Zur Identifikation und Bewertung abstrakter Umwelt- und Menschenrechtsrisiken werden verschiedene interne und branchenübliche, externe Datenquellen genutzt. Dazu zählen länder- und warengruppenspezifische Indikatoren sowie Medienanalysen auf Konzern- und Standortebene. Für die konkrete Risikoanalyse bei unmittelbaren Lieferanten, die jährlich und anlassbezogen erfolgt, dienen die Ergebnisse der standardisierten Online- und Onsite-Assessments als Grundlage. Die Überprüfungen an den Lieferantenstandorten werden in der Regel durch externe Dritte oder ergänzend zur Qualitätssicherung durch Nachhaltigkeitsexperten der BMW Group durchgeführt.

Die Online- und Onsite-Assessments dienen außerdem dazu, die Einhaltung der im BMW Group Supplier Code of Conduct festgelegten Standards beim Lieferanten zu überprüfen. Mit der Unterzeichnung eines Vertrags verpflichten sich unmittelbare Lieferanten, erforderliche Präventions- oder Abhilfemaßnahmen sowie Kontrollmaßnahmen, wie zum Beispiel ISO-Zertifizierungen (DIN ISO 14001 und DIN ISO 45001), fristgerecht zu implementieren, zu erweitern oder fortzuführen. Die Anforderungen sind risikobasiert an deren Zulieferer weiterzugeben. Der Umfang der Präventionsmaßnahmen orientiert sich an den potenziellen Risiken, der Art und dem Umfang der Geschäftstätigkeit sowie der Größe des Lieferanten. Diese Maßnahmen werden im Rahmen der Vergabe über das Online-Assessment abgefragt, validiert und evaluiert. Ziel ist, potenzielle Risiken zu minimieren oder etwaige Defizite zu beheben. Im Berichtsjahr wurden in Abhängigkeit vom Vergabevolumen 7.891 Lieferantenstandorte anhand des Online-Assessments bewertet (2024: 12.078 Lieferantenstandorte/–34,7%) [↗ Einkauf und Lieferantennetzwerk](#). Werden Abweichungen von den Anforderungen der BMW Group festgestellt, vereinbart der Einkauf mit dem Lieferanten Präventionsmaßnahmen und kontrolliert deren fristgerechte Umsetzung. Im Berichtsjahr hatten 84% der Lieferanten für produktionsbezogenes Material die vorgegebenen Präventionsmaßnahmen zum Zeitpunkt der Vergabe umgesetzt (2024: 79%/+6,3%). Mit weiteren 10% der Lieferanten für produktionsbezogenes Material waren zum Zeitpunkt der Vergabe Präventionsmaßnahmen vereinbart (2024: 17%/–41,2%). Bei Lieferanten von produktionsbezogenen Gütern und Leistungen hat die erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen spätestens bis zum Produktionsstart zu erfolgen. Im Rahmen des internen Zielmanagementprozesses wird jeweils im Jahr des Produktionsstarts der Stand der Umsetzung der extern validierten Präventionsmaßnahmen gemessen.

Bei unmittelbaren Lieferanten in Hochrisikoregionen oder mit Hochrisikowarengruppen hat die BMW Group Kontrollmechanismen eingerichtet. Ein wichtiges Instrument sind dabei Onsite-Assessments zu Umwelt- und Sozialstandards am Lieferantenstandort, die insbesondere mittels branchenweiter oder -übergreifender Assessment-Programme der RBA mit dem Validated Audit Program (VAP) und der RSCI durchgeführt werden. Im Berichtsjahr hat das Unternehmen auf diesem Weg insgesamt 102

aktive und potenzielle Lieferantenstandorte überprüft (2024: 132 Lieferantenstandorte/–22,7%). Im Rahmen von Onsite-Assessments werden auch Interviews mit Arbeitskräften an den überprüften Lieferantenstandorten geführt, um tatsächliche oder potenzielle Auswirkungen zu identifizieren.

Präventions- und Abhilfemaßnahmen

Werden Risiken oder tatsächliche oder potenzielle Auswirkungen bei unmittelbaren Lieferanten und anlassbezogen bei mittelbaren Lieferanten identifiziert, werden Abhilfe- beziehungsweise Präventionsmaßnahmen ergriffen. Diese Maßnahmen sind fester Bestandteil der Prozesse [↗ Risikoanalyse und Kontrollmechanismen](#). Sie beziehen sich themenübergreifend auf die Sorgfaltspflichten bezüglich der Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette der BMW Group und orientieren sich an den Anforderungen des LkSG. Die Maßnahmen sind nicht auf einzelne themenspezifische Inhalte beschränkt.

Um präventiv positive Auswirkungen zu erzielen, schult die BMW Group ihre internen Einkäufer bedarfsorientiert verpflichtend. Darüber hinaus bietet die BMW Group auf freiwilliger Basis Schulungen für Einkäufer, Prozesspartner sowie Lieferanten zum Thema Nachhaltigkeit in der Lieferkette an. Zudem wird die Dokumentation der Schulungen von unmittelbaren Lieferanten für ihren eigenen Geschäftsbereich überprüft. Im Rahmen dieser Schulungen werden die Wirkungszusammenhänge in Bezug auf Umwelt- und Sozialstandards erklärt und die Erwartungen der BMW Group sowie deren Due-Diligence-Maßnahmen verdeutlicht. Schulungsteilnehmer werden für die Bedeutung von Sorgfaltspflichten in der Lieferkette sensibilisiert und lernen, wie sie Risiken erkennen und minimieren können. Die BMW Group führt spezifische Schulungen sowohl im Rahmen eines umfangreichen Befähigungsprogramms als auch durch spezielle Veranstaltungen für Lieferanten durch, wie zum Beispiel dem Live-Training „Sustainability Starter Package“. Darüber hinaus stehen den Lieferanten branchenweite Schulungsangebote aus Initiativen, an denen die BMW Group beteiligt ist, zur Verfügung, wie beispielsweise von der RBA. Diese Schulungen sind unter anderem als Begleitmaßnahmen in den Prozess der Durchführung von Onsite-Assessments an Lieferantenstandorten integriert, um deren Wirksamkeit zu erhöhen.

Werden im Rahmen von Onsite-Assessments Risiken oder tatsächliche oder potenzielle Auswirkungen ermittelt, werden individuell Maßnahmen zu deren Vorbeugung oder Minimierung festgelegt. Dieses Vorgehen ist in der Nachbereitung der Assessments als Standard fest vorgesehen. In diesen Fällen erstellt der Lieferant einen Maßnahmenplan zur Behebung der Feststellungen. Die BMW Group kontrolliert die Umsetzung der Maßnahmen in Zusammenarbeit mit der RBA und der RSCI. Dabei unterstützen begleitende Schulungen den Lieferanten. Bei als schwerwiegend eingestuften Feststellungen wird die Wirksamkeit der vereinbarten Maßnahmen im Rahmen eines Abschluss-Assessments vor Ort beim Lieferanten überprüft.

Im Jahr 2025 wurde bei 32 der 36 durchgeführten Abschluss-Assessments festgestellt, dass alle in den Initial-Assessments identifizierten Verstöße gegen die Mindestanforderungen der BMW Group (Priority Non-Conformities) behoben wurden (2024: 22/+45,5% der 28/+28,6% durchgeführten Abschluss-Assessments). In 4 Fällen konnte im Abschluss-Assessment noch nicht bestätigt werden, dass die vereinbarten Maßnahmen erfolgreich umgesetzt wurden (2024: 6 Fälle/–33,3%). In diesen Fällen hat die BMW Group gemeinsam mit den Lieferanten erneut Maßnahmen vereinbart. Eine Überprüfung durch ein weiteres Onsite-Assessment ist in allen Fällen geplant. Fünf Fälle aus dem Jahr 2024, bei denen im Abschluss-Assessment die Umsetzung der Maßnahmen zunächst noch nicht bestätigt werden konnte, wurden inzwischen durch die Lieferanten abgeschlossen. Die Wirksamkeit der Korrekturmaßnahmen wurde in einem erneuten Onsite-Assessment im Jahr 2025 bestätigt.

Beschwerdeverfahren

Um die Geschäftstätigkeit gegen menschenrechts- und umweltbezogene negative Auswirkungen abzusichern und alle substantiierten (geprüften) Hinweise zu Umwelt- oder Menschenrechtsverstößen in der vorgelagerten Lieferkette durch die Vereinbarung von korrektiven Maßnahmen zu beheben, hat die BMW Group eigene und bestehende standardisierte Instrumente etabliert. Die Instrumente stehen sowohl den Arbeitskräften als auch den Lieferanten und sonstigen Dritten zur Verfügung. Nähere Informationen zum Hinweisgebersystem der BMW Group Compliance Organisation finden sich im Abschnitt » [Compliance und Hinweisgebersysteme](#).

Neben den etablierten internen Beschwerdemechanismen beobachtet und erprobt die BMW Group kontinuierlich neue Anwendungen externer Organisationen, wie beispielsweise der RBA. Diese können das bestehende Beschwerdesystem bei Bedarf erweitern. Darüber hinaus engagiert sich die BMW Group seit 2024 in einer Arbeitsgruppe des Branchendialogs Automobilindustrie beim Aufbau und der Pilotierung eines unternehmensübergreifenden Beschwerdemechanismus in Mexiko. Informationen zu den verfügbaren Meldekanälen sind unter anderem auf der Website der BMW Group zu finden. Bei unternehmensübergreifenden Kanälen erfolgt die Kommunikation zusätzlich über die jeweiligen Initiativen. Eingegangene Hinweise werden geprüft und mithilfe eines konzernweiten elektronischen Case-Management-Systems dokumentiert und bearbeitet. Im Berichtsjahr gingen über die Meldekanäle 27 Hinweise zu möglichen Verstößen gegen die Grundsätze zur Nachhaltigkeit in der Lieferkette ein (2024: 22 Hinweise/+22,7%). Davon konnten 10 im Berichtsjahr geklärt werden, wobei sich kein Hinweis als begründet erwiesen hat (2024: 16 geklärte Hinweise/–37,5%, 0 begründet). Bei substantiierten Hinweisen werden mit den Lieferanten angemessene Abhilfe- und Präventionsmaßnahmen eingeleitet. Für jede Maßnahme wird für den Abschluss der Umsetzung ein Zieltermin vereinbart. Nach Ablauf der Frist erfolgt eine Evaluierung der ergriffenen Maßnahmen.

Verweigert ein Lieferant die Umsetzung der korrektiven Maßnahmen, kann eine Anpassung in der Lieferkette erfolgen. Falls erforderlich, wird die Geschäftsbeziehung während der Bemühungen zur Risikominimierung temporär ausgesetzt. Ein Abbruch der Geschäftsbeziehung wird nur in Erwägung gezogen, wenn kein anderes wirksames Mittel zur Verfügung steht und das Unternehmen sein Einflussvermögen nicht weiter erhöhen kann. Die BMW Group beugt diesem Szenario durch eine sorgfältige Auswahl von Lieferanten sowie durch Befähigung und Zusammenarbeit vor, mit dem Ziel, die Nachhaltigkeitsleistung auch auf Lieferantenseite weiter zu verbessern. Zudem engagiert sich das Unternehmen in branchenübergreifenden Initiativen, um systemische Probleme nachhaltig zu adressieren. Im Berichtsjahr wurde keine bestehende Lieferantenbeziehung aufgrund schwerwiegender Nachhaltigkeitsverstöße beendet.

Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement

ESRS S2-2, S2-4

Für die BMW Group ist eine verantwortungsvolle Rohstoffbeschaffung das Ergebnis einer ganzheitlichen Betrachtung, die betriebswirtschaftliche, ökologische und soziale Aspekte mit einbezieht. Jährliche Risikoanalysen im Rohstoffportfolio der BMW Group bilden die Basis für rohstoffspezifische Präventions- und Abhilfemaßnahmen zur Reduzierung von Umwelt- und Menschenrechtsrisiken. [Weitere Informationen sowie Rohstoffsteckbriefe](#) sind auf der BMW Group Website verfügbar. Einen Überblick zur Rohstoffstrategie ist im Abschnitt » [Rohstoffsicherung und -strategie](#) zu finden.

Ein Ansatzpunkt ist die Reduzierung von kritischen Primärrohstoffen. Dabei ist insbesondere die Sekundärrohstoff-Strategie der BMW Group von zentraler Bedeutung, die darauf zielt, den Anteil von Sekundärrohstoffen zu erhöhen. [Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung](#)

Basis für die Risikoanalyse bei mittelbaren Lieferanten ist ein Supply Chain Mapping. Das Unternehmen arbeitet kontinuierlich daran, unter anderem mit Unterstützung externer Datenbanken, die Transparenz über die eigene Lieferkette hinweg zu erhöhen. Zudem werden die Rahmenbedingungen für die Zertifizierung von Rohstofflieferketten stetig weiterentwickelt.

Die BMW Group setzt auf eine enge Zusammenarbeit mit ihren Partnern im Lieferantennetzwerk und engagiert sich kontinuierlich in rohstoffspezifischen und -übergreifenden Initiativen und Projekten, wie der Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA), der Responsible Minerals Initiative (RMI), der Towards Sustainable Mining Initiative (TSM) und der Aluminium Stewardship Initiative (ASI). Ziel dieser Zusammenarbeit ist, eine international einheitliche Grundlage für die Zertifizierung der Rohstoffgewinnung und -weiterverarbeitung zu schaffen und die Akzeptanz sowie die Durchdringung anerkannter Standards zu erhöhen. Dadurch soll deren Implementierung in der Lieferkette forciert werden. Ein regelmäßiger Austausch mit der Zivilgesellschaft und anderen relevanten Akteuren der Lieferkette im Rahmen dieser Initiativen und Projekte ist ein wichtiger Bestandteil im Umgang mit kritischen Rohstoffen. Die genannten Initiativen

sind Multi-Stakeholder-Initiativen, in denen alle relevanten Parteien gemeinsam an besseren Umwelt- und Sozialstandards innerhalb der Branche arbeiten. Dabei werden die Stimmen von NGOs und betroffenen Bevölkerungsgruppen in die Entscheidungsprozesse einbezogen.

Mit Blick auf die sogenannten [Konfliktminerale Zinn, Tantal, Wolfram und Gold \(3TG\)](#) nutzt die BMW Group regelmäßig das Standardinstrumentarium der RMI. Dadurch können die eingesetzten Rohstoffe bis zur Hütte zurückverfolgt werden.

Darüber hinaus engagiert sich die BMW Group bei ausgewählten Rohstoffen gemäß dem Grundsatz „Befähigung vor Rückzug“. In Zusammenarbeit mit Projektpartnern und lokalen Stakeholdern werden Vor-Ort-Projekte durchgeführt, die sich über eine Laufzeit von mehreren Jahren erstrecken können. Aktuell betrifft dies die Rohstoffe Kobalt, Lithium, Mica, Naturkautschuk und Nickel. Diese Projekte folgen definierten Zielen, deren Erreichung anhand von Kennzahlen gemessen wird.

Nachhaltigkeitsbewertung relevanter Lieferantenstandorte¹

	2025	2024	Veränderung in %
Anzahl der bewerteten Lieferantenstandorte	7.891	12.078	– 34,7
Anteil der Lieferanten für produktionsbezogenes Material mit implementierten Präventionsmaßnahmen zum Zeitpunkt der Vergabe (in %)	84	79	6,3
Anteil der Lieferanten für produktionsbezogenes Material mit vereinbarten Präventionsmaßnahmen zum Zeitpunkt der Vergabe (in %)	10	17	– 41,2

Hinweise zu möglichen Nachhaltigkeitsverstößen in der Lieferkette

	2025	2024	Veränderung in %
Anzahl Hinweise zu möglichen Verstößen gegen unsere Grundsätze zur Nachhaltigkeit, die über unsere Meldekanäle eingegangen sind	27	22	22,7
davon Anzahl Hinweise, die im Berichtsjahr geklärt werden konnten ²	10	16	– 37,5
davon Anzahl begründeter Hinweise, die im Berichtsjahr geklärt werden konnten ³	–	–	–

¹ Basis: branchenspezifischer Nachhaltigkeitsfragebogen (Online-Assessment).

² Alle Hinweise werden bis zur abschließenden Klärung, gegebenenfalls über mehrere Geschäftsjahre, bearbeitet. 17 Hinweise, die im Jahr 2025 eingegangen sind, befanden sich am Ende des Geschäftsjahres noch in der internen Bearbeitung und konnten noch nicht abschließend geklärt werden. Ebenso wurden im Jahr 2025 neun Hinweise aus Vorjahren weiterbearbeitet, die zum Ende des Geschäftsjahres 2024 noch nicht zur Klärung gekommen waren. Fünf dieser Hinweise konnten im Jahr 2025 geklärt werden und erwiesen sich als nicht begründet. Die verbleibenden Hinweise werden im nächsten Geschäftsjahr weiterbearbeitet.

³ Im Berichtsjahr sowie im Jahr 2024 hat sich kein Hinweis, der über die Meldekanäle eingegangen ist, als begründet erwiesen.

VERBRAUCHER UND ENDNUTZER

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Unter(-Unter)-Thema	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Die BMW Group ist für den transparenten Umgang mit Kundendaten verantwortlich – unzureichende Nachvollziehbarkeit über die Datenerhebung, -speicherung und -verwendung kann Kundinnen und Kunden daran hindern, informierte Entscheidungen über die individuelle Verwendung ihrer personenbezogenen Daten zu treffen.	Negative Auswirkung	Datenschutz	➔	– Systematisiertes Vorfallsmanagement als Teil des Informations-sicherheitsmanagementsystems (ISMS)	– Absicherung der Fachbereichs-IT – Datenschutzprojekte zu Betroffenenrechten	– Stärkung der Eigenverantwortung von Kundinnen und Kunden im Umgang mit eigenen Daten – Eingeführtes Passkey-Verfahren
Die BMW Group ist für den sicheren Umgang mit Kundendaten verantwortlich – Vorfälle, bei denen die Datensicherheit personenbezogener Daten beeinträchtigt wird, können sich negativ auf die Persönlichkeitsrechte der Kundinnen und Kunden auswirken.	Negative Auswirkung	Datenschutz	➔	– Konzepte zu sicherem Umgang mit Kundendaten in der IT		– Synchronisierte und automatisierte Umsetzung von Betroffenenrechten
Die BMW Group trägt die Verantwortung für die Sicherheit ihrer Fahrzeuge – aufgrund von Qualitäts- und Produktfehlern kann die Sicherheit von Kundinnen und Kunden sowie anderen Verkehrsteilnehmenden beeinträchtigt werden.	Negative Auswirkung	Gesundheitsschutz und Sicherheit	➔	– Unternehmensqualität verankerten Anspruch, höchste Qualitäts- und Sicherheitsstandards zu erfüllen	– Für alle Produkte und Dienstleistungen der BMW Group gilt der Anspruch, höchste Qualitäts- und Sicherheitsstandards zu erfüllen	– Umsetzung von Produktqualitäts- und Produktsicherheitsstandards
Die Fahrzeuge der BMW Group können zur allgemeinen Verkehrssicherheit beitragen.	Positive Auswirkung	Gesundheitsschutz und Sicherheit	➔		– Alle sicherheitsbezogenen Mängel werden innerhalb eines Jahres einer Lösung zugeführt	– Sensibilisierung und Befähigung der Kundinnen und Kunden für sicheres Fahren
Die Bereitstellung von hochwertigen Informationen über Leistungsmerkmale und Umweltauswirkungen über den gesamten Lebenszyklus von Produkten und Dienstleistungen ermöglicht Kundinnen und Kunden, fundierte Kaufentscheidungen zu treffen.	Positive Auswirkung	Zugang zu hochwertigen Informationen	➔	– Kundenerlebnis im Mittelpunkt des Customer, Brands and Sales Systems (Rahmenwerk der Vertriebsstrategie)	– Kundenorientierung (Steigerung der Kundenzufriedenheit)	– Schulungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im direkten Kundenkontakt – Überprüfung und Verbesserung von Prozessen und Verantwortlichkeiten
Die Bereitstellung von hochwertigen Informationen, direkten Kontaktmöglichkeiten sowie proaktiven Warnungen zur Fahrzeugsicherheit schützt Kundinnen und Kunden der BMW Group vor Schaden.	Positive Auswirkung	Zugang zu hochwertigen Informationen	➔	– Kundenerlebnis im Mittelpunkt des Customer, Brands and Sales Systems (Rahmenwerk der Vertriebsstrategie)	– Kundenorientierung (Steigerung der Kundenzufriedenheit)	– Erhöhte Transparenz durch den Vehicle Footprint
Finanzielle Chancen ergeben sich durch positive Reputation, Loyalität und Vertrauen aufgrund von hoher Zufriedenheit von Kundinnen und Kunden mit der Kaufentscheidung durch die Bereitstellung von hochwertigen Informationen.	Chance	Zugang zu hochwertigen Informationen	➔			– Bereitstellung von Bedienungsanleitungen und Sicherheitsbroschüren

➔ Upstream wesentlich ➔ Eigene Tätigkeiten wesentlich ➔ Downstream wesentlich

Kundenorientierung

ESRS S4-1, S4-2, S4-5, S4-SBM-3

Merkmale der Verbraucher und Endnutzer

Der ESRS S4 bezieht sich auf die Verbraucher und Endnutzer eines Unternehmens. Die Definition umfasst bei der BMW Group alle Personen, die sich für ihre Produkte und Dienstleistungen entscheiden. In der Wesentlichkeitsanalyse wurden entsprechend dieser Definition alle Verbraucher und Endnutzer gleichermaßen betrachtet. Es hat keine Differenzierung nach bestimmten Personengruppen stattgefunden.

Für die BMW Group zählen Kundinnen und Kunden von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen aller Marken, von Produkten aus dem Segment Finanzdienstleistungen oder von digitalen Services wie ConnectedDrive zu Verbrauchern und Endnutzern. Dabei unterscheidet das Unternehmen Neufahrzeugkunden in Privat- und Geschäftskunden. Privatkunden erwerben ein Fahrzeug für ihren persönlichen Bedarf auf eigenen Namen und eigene Rechnung durch Kauf, Finanzierung oder Leasing. Geschäftskunden (Corporate Sales, B2B) hingegen kaufen, finanzieren oder leasen die Fahrzeuge im Namen und auf Rechnung ihres Unternehmens.

Die BMW Group trägt als global agierendes Unternehmen die soziale Verantwortung über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg. Dies beinhaltet auch die Sicherstellung der Einhaltung von fairen Arbeitsbedingungen und Menschenrechten in der Vertriebsorganisation. [↗ Soziale Verantwortung](#)

Die BMW Group handelt stets kundenorientiert

Aus einer konsequenten Kundenorientierung heraus ist es der Anspruch der BMW Group, das beste Kundenerlebnis für die Mobilität zu gestalten. Die NEUE KLASSE ist Ausdruck der Transformation des Unternehmens mit den strategischen Handlungsfeldern Elektromobilität, Digitalisierung und Zirkularität.

Mit der Weltpremiere des ersten Modells der NEUEN KLASSE – dem neuen BMW iX3* – startete die BMW Group im September 2025 in die nächste Ära der individuellen Mobilität. Die NEUE KLASSE steht für einen gewaltigen Sprung: in den Technologien, im Fahrerlebnis und im Design. Das gesamte

Produktportfolio wird von den Innovationen der NEUEN KLASSE profitieren – unabhängig von der Antriebstechnologie.

Die BMW Group stellt mit dem Customer, Brands and Sales (CBS) System das Kundenerlebnis in den Mittelpunkt ihrer Marketing- und Vertriebsaktivitäten. Wesentliche Elemente in der laufenden Umsetzung sind die nahtlose Verknüpfung von digitalen und physischen Kontaktpunkten sowie die direkte Kundenansprache. Darüber hinaus treibt CBS die Weiterentwicklung von Prozessen, Systemen und Strukturen voran [↗ Kundenorientierte Informationsbereitstellung](#). Im Unternehmen ist der Bereich „Strategie, Kundenerlebnis, Vertriebssteuerung und Digitalisierung“ für die Umsetzung der Vertriebsstrategie verantwortlich. Die Umsetzung der Maßnahmen liegt in der Verantwortung der jeweiligen Fachbereiche.

Analyse von Markttrends und Wahrnehmung der Marken

Zur Identifikation von Kundenwahrnehmung und -bedürfnissen, im Hinblick auf das Unternehmen, die Marken sowie Produkte und Design, widmen sich spezialisierte Abteilungen der Beobachtung und Analyse von Markttrends sowie den dynamischen Entwicklungen von Umfeldbedingungen. Dabei liegt die übergeordnete Verantwortung für Marktforschung im Fachbereich „Unternehmensstrategie“.

Darüber hinaus werden regelmäßig Studien mit Neuwagenkäufern zum Produktportfolio der BMW Group Marken durchgeführt. Die Wahrnehmung der einzelnen Marken BMW, MINI, BMW Motorrad und Rolls-Royce unter Premium- und Luxusfahrzeugkäufern und -Erwägern wird regelmäßig neutral erhoben und eingehend analysiert. Die gewonnenen Erkenntnisse zu den Bedürfnissen der analysierten Kundengruppen finden Eingang in die Marken- und Marketingstrategien. Sie spielen eine wichtige Rolle in der Zielgruppenansprache, bei Werbemaßnahmen und der Gestaltung von Kommunikationsinhalten. Diese Erkenntnisse werden in den Fachstrategien für Vertrieb und Produktgestaltung berücksichtigt. All dies trägt maßgeblich dazu bei, die Maßnahmen der BMW Group eng an den Kundenbedürfnissen auszurichten. Für ein umfassendes Verständnis werden darüber hinaus Rückmeldungen aus der breiten Öffentlichkeit sowie von Experten mithilfe von Studien aufgenommen.

Sicherstellung von Kundenzufriedenheit

Kundenzufriedenheit und -begeisterung als Fundament der Kundenbeziehung sind maßgeblich für den langfristigen wirtschaftlichen Erfolg und damit für die Profitabilität der BMW Group.

Im Unternehmensbereich „Unternehmensqualität“ werden zur Sicherung eines hohen Kundenzufriedenheitsniveaus kontinuierlich Daten erhoben und analysiert. Studien zur Aufnahme des Feedbacks zu Produkt-, Sales-, Service- und digitalen Erlebnissen bieten fundierte Erkenntnisse zur Kundenperspektive. Nach dem Kauf werden systematisch Feedbacks zu den Marken BMW, MINI und BMW Motorrad sowie zu angebotenen Dienstleistungen im Rahmen von Kundenzufriedenheitsstudien aufgenommen. Kundinnen und Kunden können dabei über einen Zeitraum von mehreren Wochen ihre Antworten übermitteln und dazu unterschiedliche Kontaktpunkte in Sales- und Serviceprozessen nutzen. Ergänzend werden Kundinnen und Kunden durch marktforschungsmethodische Stichproben in den ersten Monaten nach Neufahrzeugübernahme zur Nutzung und Zufriedenheit mit dem Produkt befragt.

Die Ergebnisse der Befragungen tragen unmittelbar dazu bei, Prozesse weiter zu verbessern. In Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachbereichen wird, basierend auf einer detaillierten Analyse des Kundenfeedbacks, ein Maßnahmenkatalog entwickelt. Dieser umfasst unter anderem folgende Punkte:

- Schulungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im direkten Kundenkontakt sowohl im Unternehmen als auch in der Vertriebsorganisation
- Überprüfung und Verbesserung von Prozessen und Verantwortlichkeiten

Zur Erfolgsmessung greift das Unternehmen in den Kernmärkten jährlich auf einen spezifischen Indikator zurück. In die Erhebung gehen Rückmeldungen von Kundinnen und Kunden ein, die im Erhebungszeitraum mit Sales- und Servicefunktionen der BMW Group in Kontakt standen. Die gewonnenen Erkenntnisse tragen zur Verbesserung von Prozessen sowie von Produkt-, Sales- und Serviceerlebnissen bei.

* ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

Kundenorientierte Informationsbereitstellung

ESRS S4-2, S4-3, S4-4, S4-5

Lösungsorientierte Kundenbetreuung

Kundinnen und Kunden bietet die BMW Group zahlreiche Möglichkeiten, mit dem Unternehmen Kontakt aufzunehmen. In immer mehr Ländern bietet die BMW Group KI-unterstützte Chatbots und Selfservices zur intuitiven Beantwortung von Kundenanliegen an. Darüber hinaus stehen Customer Interaction Center (CIC) zur Verfügung, die telefonisch, per E-Mail oder Brief und in immer mehr Ländern auch per Web-Formular und Chat erreicht werden können und sich der Anliegen von Kundinnen und Kunden annehmen. CIC-Agenten, die Kundenanliegen bearbeiten, nehmen verpflichtend an Schulungen und Trainings teil, um einen hohen Qualitätsstandard zu gewährleisten. [➤ BMW Group Code of Conduct](#)

Sobald ein Kundenanliegen in einem CIC eingeht, wird es im ersten Schritt von einem CIC-Beschäftigten aufgenommen und klassifiziert. Bei produktbezogenen Anliegen werden Fahrzeugdaten erfasst, nachdem sich die Person zuvor authentifiziert hat. Standardisierte Prozesse gewährleisten eine schnelle und lösungsorientierte Bearbeitung. Dabei greifen die CIC-Agenten auf ein breites Spektrum an Wissensartikeln zu Produkten, Technologien und Services zurück. Hier unterstützen zunehmend KI-Funktionen. Nach Abschluss werden Kundinnen und Kunden eingeladen, die Qualität der Bearbeitung zu bewerten. CICs arbeiten im Auftrag lokaler Gesellschaften. Dies stellt sicher, dass landes- oder regionalspezifische Regelungen zum Beispiel hinsichtlich Standards, Systemen und Partnerverträgen berücksichtigt werden.

Unabhängig von den Selfservices und CICs können weitere Kontaktmöglichkeiten genutzt werden. Es steht zum Beispiel das weltweite Vertriebsnetz als direkter und persönlicher Ansprechpartner zur Verfügung. Auch die My BMW App, die MINI App und die BMW Motorrad Connected App können unterstützen. Ebenso bieten externe Social-Media-Kanäle der BMW Group Kundinnen und Kunden sowie Interessenten die Möglichkeit, ihre Anliegen zu äußern.

Hohe Qualität beim Kundenkontakt

Die BMW Group hat im Berichtszeitraum weitere Schritte unternommen, um die hohe Qualität der Bearbeitung von Kundenanfragen zu Produkten und Dienstleistungen zu erhalten und über alle Kontaktpunkte hinweg sicherzustellen. Der Unternehmensbereich „Kundensupport“ ist dafür verantwortlich, dass Prozesse, Digitalisierung und Strukturen der Kundenbetreuung ganzheitlich berücksichtigt werden.

Festlegung und Umsetzung der Vertriebsziele bei der BMW Group

Die strategischen Ziele für den Vertrieb werden im unternehmensweit gültigen, übergreifenden Strategieprozess festgelegt. Dieser sieht eine permanente und langfristige Kontrolle der Messgrößen und Steuerung der Maßnahmen vor, die darauf ausgerichtet sind, die Ziele zu erreichen. In diesem Zusammenhang werden im Vorstand jährlich die Fortführung bestehender Ziele sowie die Aufnahme neuer Ziele oder notwendiger Anpassungen entschieden. Die Ergebnisse werden nach Bestätigung durch den Aufsichtsrat in das Konzernzielsystem überführt. Diese Zielsetzungen werden in spezifische Vorgaben für die Fachbereiche ausgeleitet. Damit ist sichergestellt, dass die Umsetzung der Ziele präzise verfolgt und Erfolge der Umsetzung konkret bewertet werden können. [➤ Leistungsindikatoren und Steuerung](#)

Im Berichtszeitraum wurde für den Vorstand die Leistungskomponente Kundenorientierung (Produkt- und Kundenbetreuungsqualität) als nichtfinanzielles Ziel unverändert festgelegt. Dabei dient die Kundenzufriedenheit als Messgröße.

Im Rahmen des übergeordneten Zielmanagementprozesses überprüft das Unternehmen unterjährig die Fortschritte bei der Zielerreichung. Die Ergebnisse, einschließlich notwendiger Anpassungsmaßnahmen, werden regelmäßig an den Vorstand und den Aufsichtsrat berichtet.

Zugang zu hochwertigen Informationen

Zur sicheren Nutzung und Bedienung der Produkte und Dienstleistungen der BMW Group, aber auch zur Information über die weitreichenden Möglichkeiten der (digitalen) Services, stellt die BMW Group umfassende Unterlagen zur Verfügung. Die Themenfelder reichen von der Produkt- und Datensicherheit über

Bedienungsfragen, Gesundheitsschutz bis zu Zubehör- und Teileinformationen. Die Unterlagen sind sowohl gedruckt, zum Beispiel in Form von Bedienungsanleitungen und Sicherheitsbrochüren, als auch digital über das Fahrzeug oder die Driver's Guide App zugänglich.

Darüber hinaus wurde im Rahmen einer strategischen Neuausrichtung des Bereichs „Strategie, Kundenerlebnis, Vertriebssteuerung, Digitalisierung“ die Einheit „Customer Journey, Kundenerlebnis und Touchpoints“ gegründet. Ziel ist, die Informationsversorgung der Kundinnen und Kunden weiter zu optimieren. Durch diese Bündelung von Inhalten und Kanälen wird künftig noch besser sichergestellt, dass die Kundinnen und Kunden über alle Kontaktpunkte hinweg konsistente, sichere und korrekte Informationen erhalten. Dabei werden die Bedürfnisse aller Kundinnen und Kunden gleichermaßen betrachtet.

Nachhaltigkeit transparent gemacht

Auch in der Nachhaltigkeitskommunikation setzt die BMW Group auf Offenheit und Transparenz, die durch zielgerichtete Maßnahmen und Prozesse abgesichert werden. Dies trägt nicht zuletzt der gesellschaftlichen Erwartung an umweltbezogene Produktangaben und den gesetzlichen Anforderungen Rechnung.

Das Unternehmen hat die Offenlegung von Nachhaltigkeitsinformationen auf die Produktebene ausgeweitet. Der Vehicle Footprint fasst wichtige Daten zum Fahrzeug zusammen, darunter Angaben zum Kraftstoffverbrauch/Energiebedarf, zu den CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs, zur Verwendung von Sekundärmaterialien sowie zu wesentlichen Aspekten der sozialen Nachhaltigkeit. Seit 2023 ist der Vehicle Footprint für sämtliche neue BMW und MINI Modelle ab Markteinführung verfügbar. Für den BMW iX3 50 xDrive* wurde der Vehicle Footprint bereits zum Zeitpunkt der Weltpremiere 2025 veröffentlicht.

* ➤ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

Kundinnen und Kunden der Marken BMW und MINI erhalten zudem über die My BMW App sowie die MINI App Zugang zu detaillierten persönlichen Fahrt- und Effizienzstatistiken, mit deren Unterstützung das eigene Fahrverhalten und der Verbrauch analysiert werden können. Die BMW Motorrad Connected App bietet eine Übersicht über die persönliche Fahrstatistik zur Analyse des eigenen Fahrverhaltens.

Datensicherheit und Datenschutz

ESRS S4-1, S4-2, S4-3, S4-4, S4-5

Schutz von Kundendaten

Eine vertrauensvolle Kundenbeziehung hat für die BMW Group besondere Bedeutung. Auf Grundlage des jeweils geltenden Rechts stehen der Schutz der Privatsphäre, die Wahrung der Vertraulichkeit sowie die Integrität personenbezogener Daten im Mittelpunkt.

Der Unternehmensbereich „Konzerndatenschutz“ übernimmt die Rolle des Datenschutzbeauftragten der BMW AG und koordiniert das globale Datenschutznetzwerk. Zu seinen Kernaufgaben gehören die Überwachung der Einhaltung datenschutzrelevanter Gesetzgebungen sowie die Durchführung von Schulungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, um einen rechtskonformen Umgang mit personenbezogenen Daten sicherzustellen.

Darüber hinaus berät der Konzerndatenschutz bei neuen Projekten und wirkt darauf hin, dass die Datenschutzkonformität eingehalten wird. In seiner Funktion handelt der Datenschutz unabhängig und ohne Weisungen. Er pflegt eine enge Zusammenarbeit mit den zuständigen Datenschutzaufsichtsbehörden, insbesondere bei grundlegenden Fragen, die sich aus der zunehmenden Vernetzung von Fahrzeugen ergeben.

BMW Group Ziel: Sicherstellung einer korrekten und sicheren Datenverarbeitung

Unter dem Begriff Customer Trust versteht die BMW Group das Vertrauen in eine korrekte und sichere Datenverarbeitung, das als Grundpfeiler einer nachhaltigen Kundenbeziehung gilt. Ein systematisches Vorfallsmanagement trägt wesentlich dazu bei, Risiken im Zusammenhang mit Kundendaten vorzubeugen, sie frühzeitig zu erkennen und wirksam zu bearbeiten. Das Vorfallsmanagement ist in das Informationssicherheitsmanagementsystem (ISMS) integriert und operiert weltweit in Zusammenarbeit mit den Customer Data Delegates (CDDs). Die Funktion des CDD ist fest in den Vertriebsgesellschaften, den Finanzdienstleistungsunternehmen und den Zentralbereichen verankert. Zudem stellt das globale CDD-Netzwerk sicher, dass Aufgaben einheitlich und effizient erfüllt werden.

Dabei gelten folgende fortlaufende Maßnahmen und Ziele, die in Umsetzung und bis zum Jahr 2026 ausgeplant sind:

- Interne Auditierung von Vertriebsgesellschaften
- Bildung von Projektteams zur Sicherung der Fachbereichs-IT
- Durchführung von Datenschutzprojekten zu Betroffenenrechten
- Regelmäßige globale und regionale CDD-Workshops

Umgang mit Chancen und Risiken aus der Digitalisierung

Die fortschreitende Digitalisierung und Automatisierung eröffnen zahlreiche Möglichkeiten. Anwendungsfelder der künstlichen Intelligenz wie autonomes Fahren, die Optimierung von Produktionsprozessen oder personalisierte Kundenerlebnisse bergen großes Potenzial – zugleich bestehen Risiken, unter anderem in den Bereichen Datenschutz und Cybersecurity. [➤ Risiken und Chancen](#)

Die BMW Group entwickelt ihre Prozesse und Systeme kontinuierlich weiter, um Chancen zu realisieren und Risiken abzuwehren. Identifizierte Datenschutzrisiken mit potenziell systemischen oder individuellen Auswirkungen werden umgehend bearbeitet. Im Berichtsjahr wurden insbesondere folgende Maßnahmen zur Sicherung der Datenqualität sowie zur Stärkung der Datensicherheit umgesetzt oder ausgebaut:

- Zusammenführung und Bereinigung von Kundenprofilen zur Sicherstellung von Konsistenz und Genauigkeit der Daten
- Unterstützung durch das CIC, um Kundinnen und Kunden bei der verantwortungsvollen Nutzung ihrer Daten zu begleiten
- Einführung des Passkey-Verfahrens als besonders sicheres Anmeldeverfahren für Onlinedienste
- Implementierung eines systemübergreifenden Ansatzes zur synchronisierten und automatisierten Wahrnehmung von Betroffenenrechten gemäß Erweiterung Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO)

Zusätzlich wurden für digitale Kanäle wie die BMW, MINI und BMW Motorrad Website sowie die My BMW App, MINI App und BMW Motorrad Connected App spezifische Datenschutzrichtlinien festgelegt. Diese definieren Anforderungen an die Website- und App-Entwicklung, klären zentrale Begriffe wie private Daten und enthalten konkrete Vorgaben für den sicheren Umgang mit Kundendaten.

Organisation und Vorgehen zur Prävention von Datenmissbrauch

Personenbezogene Daten aus Kundenkontakten werden gemäß geltenden Datenschutzgesetzen erhoben, verarbeitet und genutzt. Die BMW Group erfasst fahrzeug-, kunden- und kunden-gruppenbezogene Daten, die durch die Kombination verschiedener Identifikatoren potenziell einer Person zugeordnet werden könnten. Um negative Folgen für Kundinnen und Kunden zu vermeiden, setzt das Unternehmen Maßnahmen wie Anonymisierung und Privacy by Design um.

Alle Systeme werden regelmäßig auf die Einhaltung aktueller IT-Sicherheitsstandards geprüft und spezialisierte Expertenteams identifizieren und beheben systematisch potenzielle Schwachstellen. Neue Erkenntnisse fließen in die Weiterentwicklung verbindlicher Sicherheitsstandards ein.

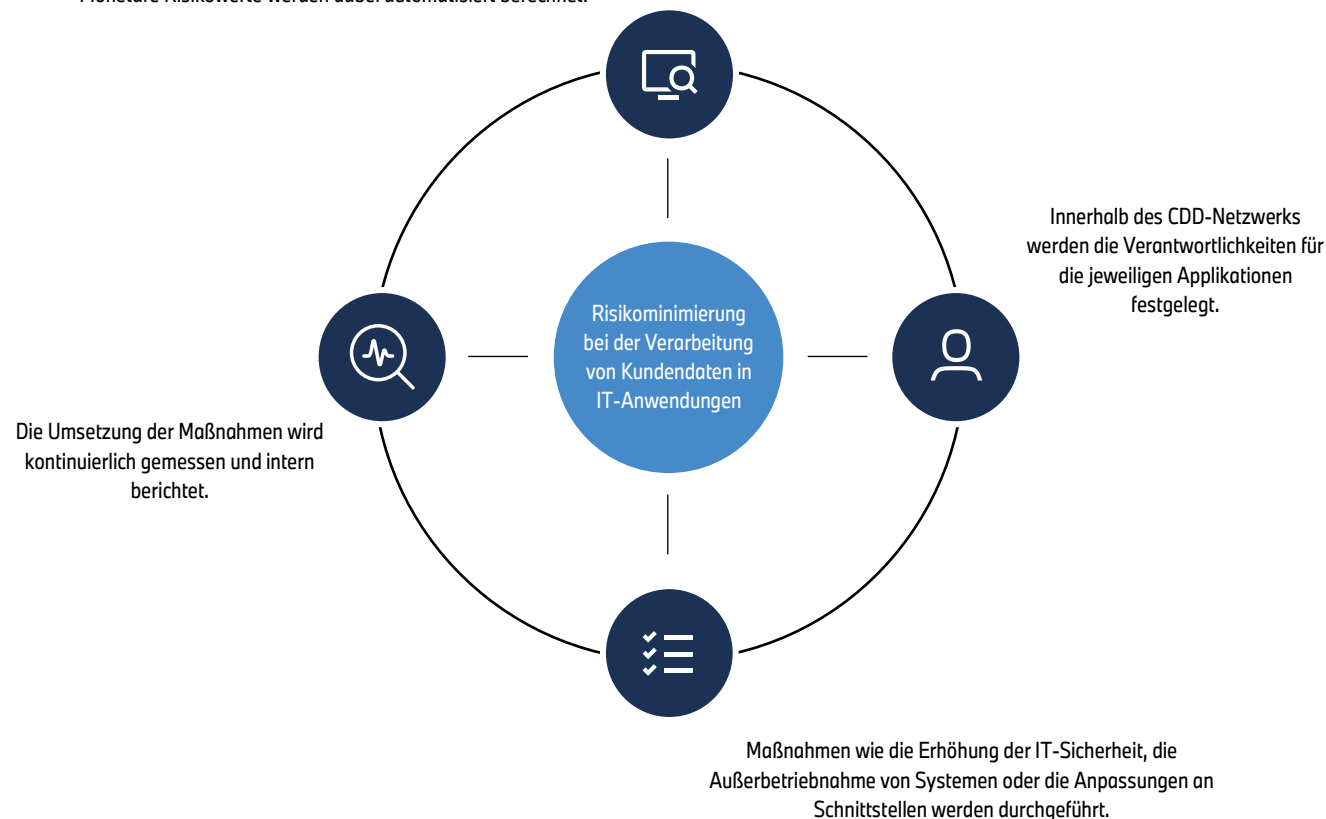
Um Risiken bei der Verarbeitung von Kundendaten in IT-Anwendungen zu minimieren, verfolgt die BMW Group einen strukturierten Ansatz, der alle Kundengruppen gleichermaßen berücksichtigt.

Das Ziel zur Minimierung des unternehmensweiten Risikos eines Customer Data Breach ist im Zielmanagementprozess verankert, wobei die Koordination bei den CDDs und die Verantwortung bei der IT und den Fachbereichen liegt.

Kommt es dennoch zu einer negativen Auswirkung auf Kundinnen oder Kunden, wird ein strukturierter Incident-Response-Prozess eingeleitet. An diesem Prozess arbeiten der Konzerndatenschutzbeauftragte, die zuständige Vertriebsgesellschaft und das CIC zusammen, um den Vorfall aufzuklären und geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.

Strukturierter Ansatz zur Minimierung von Risiken bei der Verarbeitung von Kundendaten

Durch die Erfassung von Metadaten für jede IT-Anwendung auf einer zentralen Plattform wird Datentransparenz hergestellt. Monetäre Risikowerte werden dabei automatisiert berechnet.



Schutz von Fahrzeugdaten

Die BMW Group trägt die Verantwortung für den Schutz der übertragenen Fahrzeugdaten, einschließlich deren sicherer Übermittlung und Verarbeitung bei beauftragten Dienstleistern. Fahrzeuge der BMW Group nutzen Internet- oder private Netzwerkverbindungen zur Anbindung an das ConnectedDrive Backend oder an Drittanbieterdienste.

Gemäß dem Extended-Vehicle-Ansatz, der sich am DIN-ISO-20078-Standard orientiert, regelt ein spezielles Gateway den Zugang zum Internet. Dieses Vorgehen sichert einen hohen Standard an Datenschutz und Datensicherheit und erfüllt gleichzeitig gesetzliche Cybersecurity-Anforderungen, wie etwa die UN-Richtlinie R155.

Im Rahmen des Serviceangebots CarData erhalten Kundinnen und Kunden der Marken BMW, MINI, Rolls-Royce sowie BMW Motorrad volle Transparenz und Kontrolle über die Weitergabe ihrer Daten an Dritte. CarData entspricht den Anforderungen der EU-Datenschutz-Grundverordnung (EU-DSGVO) hinsichtlich Auskunftsrecht und Datenübertragbarkeit und bildet zugleich die Grundlage, den Anforderungen des Data Acts ab 2025 gerecht zu werden. Die Einführung dieses Dienstes erfolgte in Europa 2017 und in den USA 2020 und zeigt, wie die BMW Group auch länderspezifische Datenschutzbestimmungen berücksichtigt.

Gesundheitsschutz und Sicherheit

ESRS S4-1, S4-2, S4-3, S4-4, S4-5

Produktqualitäts- und Produktsicherheitsstandards

Für alle Produkte und Dienstleistungen der BMW Group gilt der Anspruch, höchste Qualitäts- und Sicherheitsstandards zu erfüllen. Bereits in der Fahrzeugentwicklung hat die Sicherheit des Menschen oberste Priorität. Dabei liegt die übergeordnete strategische Verantwortung für Produktqualität im Unternehmensbereich „Unternehmensqualität“. Die Verantwortung für die Strategie der Fahrzeugsicherheit liegt im Unternehmensbereich „Gesamtfahrzeug“. Die Verantwortlichkeit für die Umsetzung von Maßnahmen obliegt den jeweiligen Fachbereichen.

Eine optimale Fahrwerksabstimmung, leistungsfähige Bremsysteme und stabile Fahrgastzellen sind für die Produktsicherheit von zentraler Bedeutung. Zusätzlich sind die Fahrzeuge mit modernsten Sicherheitssystemen für aktive und passive Fahrzeugsicherheit ausgestattet, die sowohl das Risiko von Unfällen verringern – beispielsweise durch Kollisionswarner oder Spurhalteassistenten – als auch die Folgen eines Unfalls mildern, wie etwa durch Airbags oder Sicherheitsgurte. Dazu monitoren verantwortliche Fachbereiche im Unternehmen kontinuierlich die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse zu Gesundheitsschutz und Sicherheit und lassen diese in die Anforderungen der Fahrzeugentwicklung einfließen.

Sicherung von Qualitätsstandards

Ein weiterer Baustein in der Qualitätsstrategie ist der Problemmanagementprozess. Er beinhaltet alle erforderlichen Elemente zur Identifikation, Bearbeitung und nachhaltigen Lösung technischer Probleme von der Entwicklung über die Produktion bis zur Nutzung in Kundenhand.

Die Erfassung von Beschwerden zu sicherheitsbezogenen Mängeln erfüllt die gesetzlichen Vorgaben. Dafür werden definierte Sensoren genutzt, die für Produkte in Serienproduktion relevante Daten sammeln und bewerten. Der Problemmanagementprozess stellt sicher, dass Auffälligkeiten zuverlässig erfasst, einer Bearbeitung zugeführt und deren Lösung nachgehalten werden. Die BMW Group hat sich das Ziel gesetzt, 100% dieser Beschwerden innerhalb eines Jahres einer Lösung zuzuführen.

Diese Kennzahl wird seit dem Geschäftsjahr 2022 veröffentlicht und jährlich erhoben. Der Bemessungszeitraum ist der 1. Dezember des Vorjahres bis zum 30. November des Berichtsjahres. Auch im Berichtsjahr 2025 wurden 100%¹ der sicherheits- und konformitätsrelevanten Probleme einer Lösung zugeführt (2024: 100%).

Darüber hinaus wird der Problemmanagementprozess durch weitere interne Kennzahlen kontinuierlich überwacht, Schwachstellen werden identifiziert und der Prozess verbessert.

Sicherheitskonzepte für Fahrzeuge der BMW Group

Zum Schutz von Insassen und anderen Verkehrsteilnehmern folgen alle Fahrzeugmodelle hohen internen Sicherheitsstandards und erfüllen die gesetzlichen Anforderungen. Dabei fließen neueste Erkenntnisse aus der internen Unfallforschung und Produktbeobachtung, der Mitarbeit in nationalen und internationalen Forschungsprojekten sowie Analysen externer Unfalldatenbanken in die Entwicklung ein. Die Anforderungen internationaler Verbraucherschutzorganisationen, wie der weltweiten New Car Assessment Programmes (NCAP), sind ein wichtiges Element und werden ebenfalls berücksichtigt. Die Sicherheitskonzepte der BMW Group sind auf dieser Grundlage breit ausgelegt und berücksichtigen unter anderem Menschen verschiedener Größe, Statur und Geschlecht. Mit der NEUEN KLASSE führt die BMW Group die nächste Generation umfassender Sicherheitsassistenzsysteme ein.

Auch im Berichtsjahr erzielte die BMW Group Erfolge bei unabhängigen Tests von Verbraucherschutzorganisationen. Die neuen MINI Cooper 3-Türer², MINI Cooper Electric² und der MINI Aceman Electric² sowie der neue BMW X3² erzielten die Bestnote von 5 Sternen im Euro NCAP (European New Car Assessment Programme). Der neue BMW X3² wurde darüber hinaus mit dem Top Safety Pick+ durch die US-amerikanische IIHS (Insurance Institute of Highway Safety) und mit 5 Sternen im chinesischen C-NCAP (China New Car Assessment Programme) ausgezeichnet.

¹ Zusätzliche Angabe, basierend auf SASB, ² SASB-Index.

² ² Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

Prozentsatz der Fahrzeugmodelle¹, die von NCAP-Programmen mit einer Gesamtbewertung von Fünf-Sterne für die Sicherheit bewertet wurden²

in %	2025	2024	Veränderung in %
European New Car Assessment Programme (Euro NCAP)	78,0	85,0	- 8,2
China New Car Assessment Programme (C-NCAP)	100,0	100,0	-
U.S. National Highway Traffic Safety Administration's (NHTSA) New Car Assessment Programme (US NCAP)	25,0	33,0	- 24,2

Im Jahr 2025 führte das Unternehmen sicherheits- und konformitätsrelevante Technische Aktionen durch, die rund 4,9 Mio. Fahrzeuge² betrafen (2024: 12,2 Mio. Fahrzeuge/-59,4%).

Alle Aktionen waren freiwillig und wurden in enger Abstimmung mit den Behörden durchgeführt. Die BMW Group arbeitet präventiv. Um ähnlich gelagerte Technische Aktionen künftig zu vermeiden, hat die BMW Group eine umfassende Programmatik entwickelt, die seit dem Jahr 2023 zum Einsatz kommt. Das Unternehmen arbeitet kontinuierlich daran, die Sicherheit der Fahrzeuge zu verbessern.

Sensibilisierung für sicheres Fahren

Die BMW Group unterstützt die Sicherheit im Straßenverkehr und bietet in diesem Zusammenhang eine Palette an Fahrtrainings an. Das Spektrum reicht vom klassischen BMW Safety Training über das kompakte Halbtagesprogramm Safety Compact bis hin zum maßgeschneiderten Kurs für Menschen mit Behinderung. Jedes dieser Angebote zielt darauf ab, die eigenen fahrerischen Fähigkeiten zu verbessern, das Selbstvertrauen hinter dem Steuer zu stärken und damit die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

Ausschluss problematischer Stoffe

Das Unternehmen setzt sich dafür ein, die Belastung durch Emissionen im Fahrzeuginnenraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Fahrzeuge der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce sind serienmäßig mit Innenraumluftfiltern ausgestattet, die Schadstoffe und Partikel aus der Luft filtern. Seit dem Jahr 2020 verwendet die BMW Group Innenraumfilter mit Nanofaser-Filtertechnologie, die nicht nur Feinstaub, sondern auch bestimmte mikrobielle Partikel und Allergene zurückhalten.

¹ Fahrzeugmodelle, die zum Ende des Berichtsjahres 2025 im Portfolio der BMW Group geführt wurden.

² Zusätzliche Angabe, basierend auf SASB, [SASB-Index](#).

GOVERNANCE-INFORMATIONEN

195 BEKÄMPFUNG VON KORRUPTION UND BESTECHUNG

195 Konzept zur Verhinderung, Aufdeckung und Bekämpfung von Korruption und Bestechung

195 Maßnahmen zur Verhinderung, Aufdeckung und Bekämpfung von Korruption und Bestechung

196 Schulung risikobehafteter Funktionen in Bezug auf Antikorruption – BMW Group Ziel und Zielerreichung

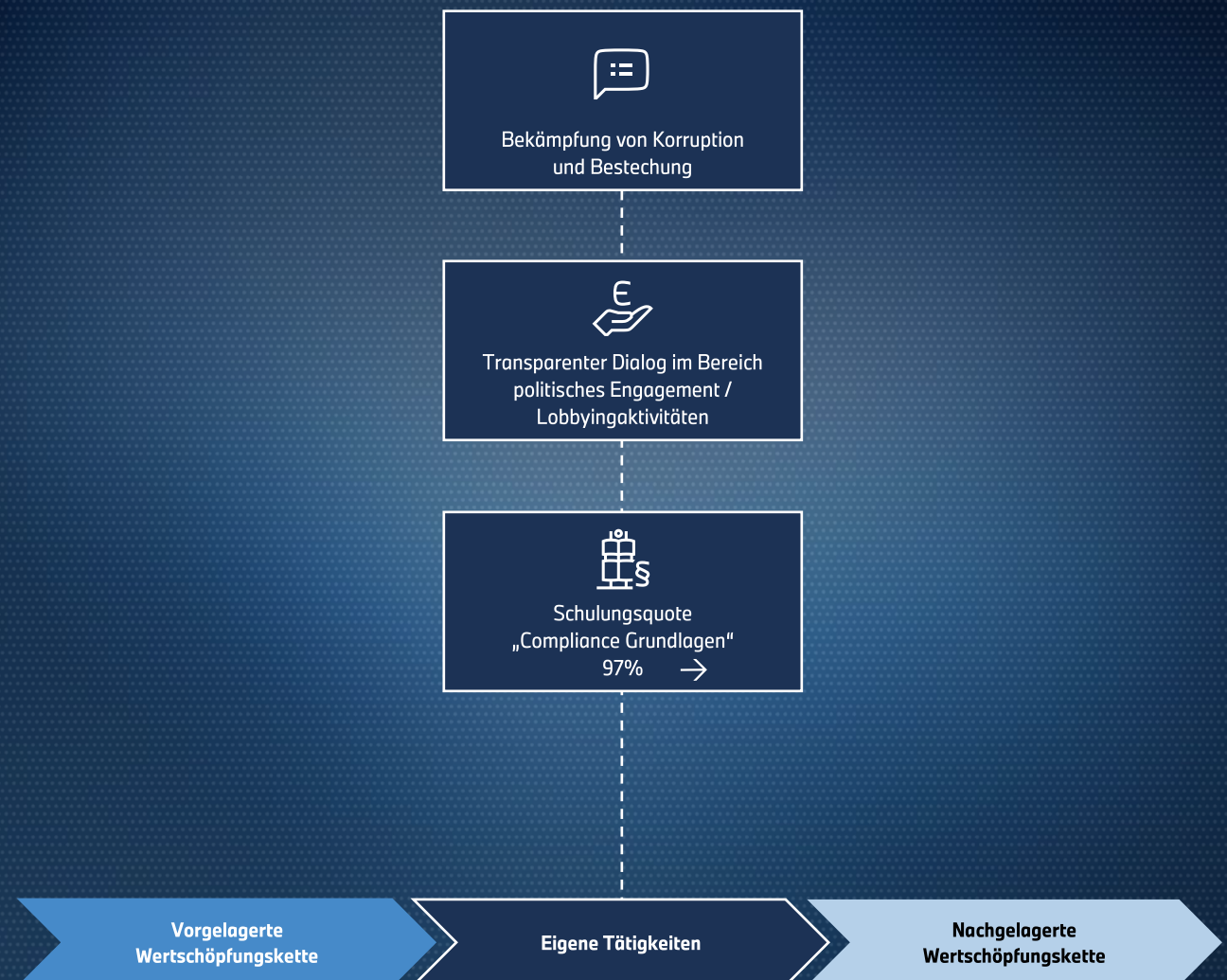
197 POLITISCHES ENGAGEMENT UND LOBBYINGAKTIVITÄTEN

197 BMW Group Konzept zur Interessenvertretung

197 BMW Group Positionen und Lobbyingaktivitäten

199 Transparenzregister-Einträge

200 Politische Zuwendungen



BEKÄMPFUNG VON KORRUPTION UND BESTECHUNG

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Unter(-Unter)-Thema	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Die eindeutige Auswahl und Kommunikation von Kernwerten für die Mitarbeitenden, insbesondere über den BMW Group Code of Conduct, und die Durchführung von Schulungen verhindern negatives umwelt- oder sozialbezogenes Verhalten und fördern die individuelle Verantwortung jedes einzelnen Mitarbeitenden, insbesondere hinsichtlich der Korruptionsprävention.	Positive Auswirkung	Vermeidung und Aufdeckung einschließlich Schulung		– Compliance Management System (CMS) der BMW Group » <u>Compliance Management System (CMS)</u>	– Schulungsquote der verpflichtenden Online-Schulung „Compliance Grundlagen“	– Interne Compliance Regelungen – Interne Kommunikationsmaßnahmen und Einzelfallberatung durch die Compliance Funktion – Regelmäßiges Monitoring inklusive Berichterstattung an das Management

 Upstream wesentlich
  Eigene Tätigkeiten wesentlich
  Downstream wesentlich

Konzept zur Verhinderung, Aufdeckung und Bekämpfung von Korruption und Bestechung

ESRS G1-1, G1-3

Mit ihren Werten und Grundüberzeugungen hat die BMW Group ihre Unternehmenskultur auf ein Fundament des Vertrauens, der gegenseitigen Wertschätzung und Toleranz gestellt. Der BMW Group Code of Conduct überführt die Unternehmenswerte in eine wesentliche Handlungsmaxime für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und stärkt damit das individuelle Verantwortungsbewusstsein. Dabei werden sie durch eine Compliance Organisation und einen Ordnungsrahmen unterstützt, um rechtmäßiges Handeln des Unternehmens auf allen Ebenen sicherzustellen. Das Compliance Management System (CMS) umfasst Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung und stärkt damit die Integritäts- und Compliance Kultur. Es trägt vor allem dazu bei, Sanktions- und Haftungsrisiken sowie Risiken aus weiteren (nicht-)finanziellen Nachteilen wie Reputationsrisiken zu reduzieren. Maßgeblich sind zudem eindeutige Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten.

Der Geltungsbereich des CMS erstreckt sich auf alle verbundenen Unternehmen, an denen die BMW AG eine Mehrheitsbeteiligung von mehr als 50% hält. BMW Brilliance Automotive (BBA) unterhält dabei ein eigenes CMS, jedoch mit dem gleichen Wirkungsgrad wie das BMW Group CMS. Minderheitsbeteiligungen

und 50:50-Joint-Ventures sind nicht Teil der Compliance Organisation der BMW Group und auch nicht im CMS erfasst. Diese Unternehmen sind verpflichtet, risikoorientiert ihre eigenen, angemessenen und wirksamen Compliance Programme aufzustellen, umzusetzen und der BMW Group darüber Bericht zu erstatten. Dies gilt auch für das Joint Operation Spotlight Automotive Ltd. In Wahrnehmung der Rechte als Gesellschafterin von Minderheitsbeteiligungen mit strategischer Relevanz wirkt die BMW AG auf wirksame Compliance hin (Fortentwicklung eines risikoadäquaten CMS und ordnungsgemäße Implementierung). Dazu lässt sich die BMW AG als Gesellschafterin bedarfsorientiert über CMS-relevante Themen und Hinweise berichten. Weiterführende Angaben zum CMS befinden sich im Kapitel Compliance. » Compliance Management System (CMS), » Compliance als Unternehmensaufgabe

Maßnahmen zur Verhinderung, Aufdeckung und Bekämpfung von Korruption und Bestechung

ESRS G1-1, G1-3

Die Prevent-Funktion der zentralen Group Compliance gibt die grundlegende Ausrichtung des CMS vor, unter anderem für das Compliance Programm Korruptionsbekämpfung. Maßgebliche Bestandteile des Programms sind eine spezifische und konzernweite Risikoanalyse, Anweisungen mit spezifischen Handlungsvorgaben in korruptionsgeneigten Situationen, Schulungen,

Kommunikation sowie Einzelfallberatungen. Zudem werden Mitarbeitende durch IT-Systeme in Alltagssituationen unterstützt. Die Einhaltung von Vorgaben wird darüber hinaus einem regelmäßigen Monitoring unterzogen.

Für Fragen und Hinweise zu Compliance-relevanten Themen hat die BMW Group ein Hinweisgebersystem eingerichtet, das die Aspekte Korruption und Bestechung einschließt. Weitere Angaben zum Hinweisgebersystem können dem Kapitel Compliance entnommen werden. » Compliance und Hinweisgebersysteme

Im Rahmen der Detect-Funktion der zentralen Group Compliance werden anlassbezogene und -unabhängige Compliance Untersuchungen durchgeführt und bedarfsorientiert Handlungsmaßnahmen abgeleitet. Dies betrifft alle Themenfelder des CMS einschließlich der Korruptionsbekämpfung. Angaben zur Überprüfung und Kontrolle des CMS befinden sich im Kapitel Compliance. » Überprüfung und Kontrolle des CMS

Die Durchführung von Compliance Untersuchungen erfolgt grundsätzlich durch die lokalen Compliance Funktionen in Abstimmung mit der Zentralfunktion Group Compliance, soweit es sich nicht um konzernweite Sachverhalte handelt und keine Hinweise auf Interessenkonflikte der lokalen Funktion vorliegen. Compliance Untersuchungen mit konzernweitem Bezug werden durch die Group Compliance durchgeführt. Im Falle eines

Verdachts im Zusammenhang mit der Zentralfunktion Group Compliance übernimmt die Konzernrevision die Untersuchung dieser Angelegenheit. Somit ist der Untersuchungsausschuss von der involvierten Managementkette getrennt.

Über die Anzahl von Hinweisen auf Compliance Verstöße, durchgeführte Prüfungen und deren Ergebnis werden Vorstand, Aufsichtsrat und der Abschlussprüfer im Rahmen der Compliance Berichterstattung jährlich informiert. Zusätzlich wird auf Basis von Wesentlichkeitskriterien eine detailliertere halbjährliche Berichterstattung durchgeführt.

Die Veröffentlichung von neuen oder angepassten Grundsätzen und Anweisungen erfolgt über das Intranet sowie eine direkte Kommunikation an alle Führungskräfte mit der Aufforderung, die Informationen im jeweiligen Verantwortungsbereich zu teilen. Neu veröffentlichte interne Regelungen wirken unmittelbar auf die Prevent-Säule des CMS ein und stärken somit das rechtskonforme Verhalten der Mitarbeitenden. Darüber hinaus finden bei Compliance-spezifischen Änderungen von Grundsätzen und Anweisungen gesonderte Kommunikationsmaßnahmen innerhalb des Unternehmens statt (unter anderem ausgewählte Newsletter, Kommunikationsformate und Veranstaltungen zur Sensibilisierung von Mitarbeitenden).

In den internen Regelungen zur Korruptionsbekämpfung berücksichtigt die BMW Group die gesetzten Maßstäbe der United Nations Convention against Corruption (UNCAC).

Die wesentlichen Aspekte bei der Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Compliance Aspekte beim Lobbying sind Bestandteil der 30-minütigen Online-Schulung „Compliance Grundlagen“, die in einem zweijährigen Turnus durch den definierten Mitarbeitendenkreis verpflichtend durchzuführen ist. In der Schulung enthalten sind außerdem Informationen zu Hinweisgebersystemen, inklusive Ansprechpartner für Hinweisgebende und der BMW Group SpeakUp Line. Daneben werden im Rahmen der Schulung vor allem Grundlagen zur Korruptionsbekämpfung in Form von erläuterten Fallbeispielen und Testfragen vermittelt. Inhaltlich werden Informationen zum Verbot von Korruption und Bestechung, einschließlich dem Verbot der Bestechung von Amtsträgern und dem Verbot der Bestechung und

Bestechlichkeit im geschäftlichen Verkehr (aktiv und passiv), anhand konkreter Beispiele dargestellt. [BMW Group SpeakUP Line](#)

Auch die Vorstandsmitglieder der BMW AG werden durch das webbasierte Training „Compliance Grundlagen“ geschult.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der BMW AG wurden im Berichtsjahr anhand einer schriftlichen Unterlage zum Thema Bekämpfung von Korruption und Bestechung unterwiesen. Die entsprechenden Schulungsinhalte einschließlich „Questions and Answers“-Format wurden den Mitgliedern des Aufsichtsrats zudem im Rahmen der Regelberichterstattung durch den Chief Compliance Officer mündlich vorgestellt.

Schulung risikobehafteter Funktionen in Bezug auf Antikorruption – BMW Group Ziel und Zielerreichung

ESRS G1-1, G1-3

In Bezug auf Korruption und Bestechung sind unter Risikoaspekten aus Sicht der BMW Group potenziell diejenigen Mitarbeitenden besonders relevant, die inhaltlich einer indirekten Tätigkeit nachgehen. Unter indirekte Tätigkeiten fallen Tätigkeiten, die nicht vornehmlich der Herstellung von Produkten dienen. Zum betroffenen Personenkreis zählen allerdings auch leitende Beschäftigte aus den direkten Bereichen wie Meister.

Die BMW Group strebt für die Online-Schulung „Compliance Grundlagen“ dauerhaft eine Schulungsquote von mindestens 95% an, die nicht unterschritten werden soll. Dieses Ziel zählt durch die angestrebte Sensibilisierung einer hohen Anzahl an Beschäftigten insbesondere auf die Prevent-Säule des CMS ein. Der übergreifende Zweck ist hierbei die Bekämpfung von Korruption und Bestechung und steht im Einklang mit den anwendbaren nationalen und internationalen Standards (zum Beispiel UN-Konventionen). Bei der Zielformulierung war ausschließlich die zentrale Group Compliance Funktion involviert. Die Compliance Funktion unterstützt die Zielerreichung durch interne Kommunikationsmaßnahmen. Schulungs- und Kommunikationsmaßnahmen stellen insgesamt einen wesentlichen Bestandteil der Korruptionsbekämpfung dar. Daneben wird die Schulungsquote regelmäßig an das Management berichtet. Die Führungskräfte sind für die Überwachung der Durchführung von

Pflichtschulungen ihrer Mitarbeitenden verantwortlich und werden dabei IT-seitig über einen Eskalationsprozess unterstützt.

Anzahl gültiger Trainingszertifikate bei risikobehafteten Funktionen zum Stichtag*

	2025	2024	Veränderung in %
Gültige Trainingszertifikate bei risikobehafteten Funktionen zum Stichtag (in %)	97	97	–
Gültige Trainingszertifikate bei risikobehafteten Funktionen zum Stichtag (in Personenzahl)	102.950	101.132	1,8

Sowohl im Berichtsjahr als auch im Jahr 2024 wurde das Ziel für die angestrebte Schulungsquote erreicht beziehungsweise übertroffen.

* Am 11. Dezember des jeweiligen Jahres.

POLITISCHES ENGAGEMENT UND LOBBYINGAKTIVITÄTEN

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Unter(-Unter)-Thema	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Die extensive Beteiligung am politischen Entscheidungsfindungsprozess kann zu Reputationsschäden führen.	Risiko	Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten		– BMW Group Konzept für Interessenvertretung	– Keine Ziele- und Wirksamkeitsmessung, da Lobbyingaktivitäten externen Gegebenheiten unterliegen	– Offenlegung der BMW Group Positionen und Lobbyingaktivitäten – Compliance Aspekte beim Lobbying als Bestandteil der verpflichtenden Online-Schulung „Compliance Grundlagen“

 Upstream wesentlich
  Eigene Tätigkeiten wesentlich
  Downstream wesentlich

BMW Group Konzept zur Interessenvertretung

ESRS G1-5

Die Strategie der BMW Group hat ihren Ausgangspunkt in der Analyse der wesentlichen globalen Trends, die für die Automobilbranche von entscheidender Bedeutung sind. [↗ Umfeldanalyse](#) Als globales Unternehmen mit einer komplexen Wertschöpfungskette berühren die Geschäftsaktivitäten der BMW Group die Interessen unterschiedlicher Stakeholder. Vor diesem Hintergrund steht die BMW Group weltweit in einem ständigen Austausch mit ihren Stakeholdern und bezieht die verschiedenen Perspektiven in die Entscheidungsfindung ein. Dabei werden die jeweiligen regulatorischen Rahmenbedingungen berücksichtigt. Die BMW Group erhöht zudem die Transparenz zu Entscheidungen, indem sie über die BMW Group Strategie und die Positionen zu politischen, regulatorischen und gesellschaftlichen Themen informiert. Das Verstehen der Überzeugungen und Ziele des Umfeldes, das Management der Beziehungen und die Kommunikation zu relevanten Stakeholdern werden bei der BMW Group durch den Bereich „Konzernkommunikation und Politik“ geführt. Die Politikorganisation der BMW Group ist integraler Bestandteil dieses Bereiches und verantwortet die Beziehungen zu politischen Stakeholdern. Um das Risiko negativer Berichterstattung zu reduzieren, setzt das Unternehmen auf Maßnahmen wie die Offenlegung der BMW Group Positionen und Lobbyingaktivitäten sowie die interne Sensibilisierung der Beschäftigten im Rahmen der verpflichtenden Online-Schulung „Compliance

Grundlagen“. [↗ Maßnahmen zur Verhinderung, Aufdeckung und Bekämpfung von Korruption und Bestechung](#) Um eine möglichst hohe Schulungsquote zu erreichen, findet im Zusammenhang mit dieser Online-Schulung eine entsprechende Ziele- und Wirksamkeitsmessung statt. [↗ Schulung risikobehafteter Funktionen in Bezug auf Antikorrupktion – BMW Group Ziel und Zielerreichung](#) Da Lobbyingaktivitäten jedoch externen Gegebenheiten unterliegen, erfolgt darüber hinaus keine Ziele- und Wirksamkeitsmessung zum BMW Group Konzept für die Interessenvertretung. Zwecke und Inhalte des Lobbyings werden in den definierten Kernsegmenten beschrieben.

Lobbyingaktivitäten der BMW Group werden in Gremien abgestimmt. Die vollumfängliche Dokumentation und Bereitstellung der Unterlagen findet über das interne Gremienmanagementsystem der BMW Group statt. Werden neue regulatorische Anforderungen und Gesetzesvorschläge über das externe Netzwerk (beispielsweise Verbände und Ministerien) an die BMW Group herangetragen, erfolgt eine Erstbewertung und Prämissenvorbereitung mit den internen Fachstellen. Die Prämissen und Lobbyingpositionen, mit denen sich die BMW Group in Verbandsdiskussionen einbringt, werden in den zuständigen Gremien vorgestellt und verabschiedet. Aus den BMW Group Positionen werden außerdem interne Anforderungen abgeleitet, die von den Geschäftseinheiten der BMW Group umzusetzen sind.

Im Berichtsjahr 2025 gab es im Vorstand personelle Wechsel. Es wurden keine Vorstandsmitglieder ernannt, die in den beiden Jahren vor ihrer Ernennung eine vergleichbare Position in der öffentlichen Verwaltung (einschließlich Regulierungsbehörden) innehatten. In den Aufsichtsrat wurde im Berichtsjahr 2025 ein Mitglied gewählt, das in den beiden Jahren vor Ernennung ebenfalls keine vergleichbare Position in der öffentlichen Verwaltung innehatte.

BMW Group Positionen und Lobbyingaktivitäten

ESRS G1-5

Branchenspezifische Ratschläge aus den Unternehmen können politische Entscheidungen aus Sicht der BMW Group konstruktiv beeinflussen und zu einer nachhaltigen und effektiven Gesetzgebung beitragen. Daher beteiligt sich die BMW Group aktiv an Diskussionen über wichtige strategische Themen wie Klimaschutz, Kreislaufwirtschaft, Reduzierung des CO₂e-Fußabdrucks zur Erreichung der Pariser Klimaziele und transparentes Lieferkettenmanagement. Die Teilnahme an politischen Entscheidungsprozessen kann mit dem Risiko negativer Berichterstattung und damit verbundenen Reputationseinbußen einhergehen. Die BMW Group setzt auf einen transparenten Dialog und stellt auf der Unternehmenswebseite sowie in den relevanten Transparenzregistern umfassende Informationen zu den politischen Positionen bereit. [↗ Transparenzregister-Einträge](#), [↗ Interessenvertretung](#)

Die Lobbyingaktivitäten stehen im Zusammenhang mit den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen und beeinflussen diese. Dieses Zusammenspiel wird in der nachfolgenden Beschreibung der Politikfelder exemplarisch verdeutlicht. [↗ Liste wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)

Antriebspolitik und Nachhaltigkeit

Die BMW Group setzt sich für eine umfassende Überarbeitung der EU-Gesetzgebung zu den Flottengrenzwerten 2035 ein. Ziel ist es, sämtliche verfügbare Antriebstechnologien als potenzielle Lösungsansätze zu berücksichtigen – hierzu zählen neben batterieelektrischen Fahrzeugen auch Plug-in-Hybride, Brennstoffzellenfahrzeuge sowie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren.

Eine ganzheitliche Förderung emissionsfreier Mobilität erfordert transparente, einfache und kosteneffiziente Rahmenbedingungen, insbesondere einen barrierefreien Zugang zu Ladestrom. Ein technologieoffener Ansatz mit einem vielfältigen Angebot an emissionsarmen und emissionsfreien Antriebsoptionen schafft strategische Resilienz. Die Fokussierung auf eine einzelne Technologie birgt Risiken geopolitischer Abhängigkeiten und kann Engpässe bei kritischen Rohstoffen verursachen, die den Übergang zur Elektromobilität verzögern könnten.

Im Verkehrssektor bleibt die Elektromobilität bei Neufahrzeugen der zentrale Pfad zur Erreichung der Klimaneutralität. Darüber hinaus verfolgt die BMW Group konsequent das Ziel, die CO₂e-Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette ihrer Fahrzeuge zu reduzieren, und erfüllt damit ihre Verpflichtungen gegenüber den Pariser Klimazielen. In diesem Zusammenhang steht die BMW Group im konstruktiven Dialog mit dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung, um die ambitionierte Umsetzung der Renewable Energy Directive III (RED III) in Deutschland voranzutreiben. Die Maßnahmen zielen auf eine signifikante CO₂e-Reduktion der im Verkehrssektor eingesetzten Energiequellen (einschließlich Strom, Wasserstoff und Verbrennungskraftstoffen) ab und unterstützen die Senkung der gesamten sektoralen Emissionen.

Zur Beschleunigung der Integration von Elektromobilität und Energieversorgung engagiert sich die BMW Group aktiv im Bereich des bidirektionalen Ladens (Vehicle-to-Grid, V2G) mit

einem Fokus auf die Rückspeisung von in Fahrzeugbatterien zwischengespeichertem Strom in das öffentliche Netz. Hierbei steht das Unternehmen sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene im intensiven Austausch mit politischen Entscheidungsträgern.

Zur weiteren Senkung des CO₂e-Fußabdrucks energieintensiver Materialien könnten verbindliche nationale und multilaterale CO₂e-Grenzwerte sowie die Stärkung der Emissionshandelssysteme ETS-1 und ETS-2 als zentrale Instrumente zur branchenübergreifenden Dekarbonisierung etabliert werden.

Urbane Mobilität

Der zunehmende Zuzug in Städte führt zu Wohnraumangel und erheblichen Belastungen des Verkehrssystems. Daher implementieren viele Kommunen individuelle Verkehrsregelungen und Verbote zur Steuerung des Verkehrsaufkommens.

Die BMW Group verfolgt das Ziel, gemeinsam mit Städten und Kommunen nachhaltige Lösungen zu entwickeln und umzusetzen, die den Verkehr effizienter machen und den CO₂-Fußabdruck unserer Produkte während der Nutzungsphase zu reduzieren. In Kooperation mit Partnerstädten wie Rotterdam wurden bereits Pilotprojekte gestartet, um sowohl den Anteil an kurzen Strecken im eigenen PKW zugunsten von Alternativen wie Fußweg, Fahrradfahren oder ÖPNV zu reduzieren als auch die Anzahl an Fahrten im effizienten Fahrmodus zu steigern. In den Niederlanden wurde positiv getestet, wie der CO₂-Fußabdruck durch Verschieben der Ladezeiten in Zeitfenster mit geringeren CO₂-Emissionen reduziert werden kann.

Geo- und Handelspolitik

Die BMW Group setzt sich weltweit für Zusammenarbeit, freien Handel und offene Märkte ein. Dabei pflegt sie den Austausch mit Verbänden, NGOs, Lieferanten und Gesetzgebern, um internationale Handelshemmnisse wie Zölle abzubauen und die Vorteile globaler Partnerschaften zu nutzen.

Die BMW Group engagiert sich auf globaler Ebene bei den politischen Stakeholdern für Kooperation, freien Handel und offene Marktzugänge.

Digitalpolitik

Digitalisierung betrifft alle Bereiche des Mobilitätssektors. Der digitale Fortschritt hat jedoch wechselseitige Auswirkungen auf unsere Produkte: Es entstehen mehr Möglichkeiten digitale Produkte anzubieten, aber auch Herausforderungen, etwa für die Cybersicherheit, durch die gestiegene Vernetzung der Fahrzeuge.

In diesem Zusammenhang stellt die Schaffung einheitlicher, globaler Standards und gesetzlicher Rahmenbedingungen (beispielsweise EU Data Act, China Cross Border Data Transfer) einen wesentlichen Schwerpunkt dar. Dies wirkt unter anderem dem Reputationsrisiko im Falle von Vorfällen, die die Sicherheit der personenbezogenen Daten von Verbrauchern beziehungsweise Endnutzern betreffen, entgegen. Die BMW Group ist diesbezüglich in der Diskussion mit den relevanten Behörden in Deutschland, der EU, der entsprechenden Generaldirektion sowie dem EU-Parlament und China.

Diese Standards sollen flexibel und agil genug sein, um die Innovationsfähigkeit nicht zu beeinträchtigen und die Vorteile des digitalen Fortschritts umfassend zu nutzen. Hierbei muss die Erfüllung der jeweiligen Fahrzeugzulassungsrichtlinien sowie der relevanten Cybersicherheitsvorschriften zu jeder Zeit gewährleistet werden.

Personal und Sozialpolitik

Die BMW Group setzt sich im Bereich der Arbeits- und Sozialpolitik insbesondere für Maßnahmen zur Bürokratieentlastung ein und vertritt diese Forderungen gegenüber politischen Stakeholdern in Deutschland und der EU im Rahmen der Politik- und Verbandsarbeit.

So wurde die BMW Group als Sachverständige in der Regierungskommission „Bürokratiearme Umsetzung der Entgelttransparenzrichtlinie“ angehört. Eine geschlechtergerechte Vergütung ist ein fester Grundsatz der unternehmensinternen Vergütungssystematik. Bei der nationalen Umsetzung der Vorgaben der EU-Entgelttransparenzrichtlinie setzt sich die BMW Group insbesondere für die angemessene Berücksichtigung tarifvertraglich geregelter Entgeltsysteme und anerkannter Bewertungssysteme ein.

Im Themenfeld der betrieblichen Entgeltabrechnung engagiert sich die BMW Group unter anderem für Erleichterungen bei der elektronischen Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung („Push- statt Pull-Verfahren“) und bei der Ermittlung der kinderzahlabhängigen Beitragssätze in der Pflegeversicherung.

Auf europäischer Ebene plädiert die BMW Group für praktikable Verfahren bei der EU-Binnenmarktmobilität, insbesondere durch Ausnahmen für Dienstreisen bei den Vorhaben zur A1-Bescheinigung und zur Arbeitnehmerentsendung.

Steuern und Incentives

Die steuerlichen und förderpolitischen Rahmenbedingungen für emissionsarme Fahrzeuge verändern sich dynamisch. Weltweit gibt es unterschiedliche Ansätze, die von der regionalen Haltung zum technologischen Wandel in der Mobilität abhängen. Während batterieelektrische Fahrzeuge (BEVs) stark gefördert werden, hängt die Zukunft von Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen (PHEVs) und Wasserstoffbrennstoffzellen-Fahrzeugen (FCEVs) von technischen Anforderungen, politischer Unterstützung und der Infrastrukturentwicklung ab.

Anreize für Zero- und Low-Emission-Fahrzeuge sollten sowohl Privat- als auch Geschäftskunden ansprechen. Zielführend sind eine Senkung der Steuern, der Ausbau der Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur sowie die Reduzierung der Betriebskosten. Leasing kann dazu beitragen, erschwingliche Gebrauchtfahrzeuge für Kunden bereitzustellen und somit die Elektromobilität zu fördern. Der Ausbau von Lade- und Wasserstofftankstellen bringt nachhaltige Vorteile mit sich. Er fördert den allgemeinen Markt für Elektrofahrzeuge und stärkt das Vertrauen der Verbraucher in die neuen Technologien.

Wettbewerb an den Ladepunkten und technologische Innovationen, wie intelligentes und bidirektionales Laden, können die Kosten für das Laden senken. Die einfachste Förderung der Elektromobilität sollte darauf abzielen, dass die Kosten für Lade-strom unter denen fossiler Energieträger liegen.

Nachhaltigkeit und Lieferkette

Des Weiteren engagiert sich die BMW Group für eine verlässliche, realdatenbasierte Erfassung der CO₂e-Fußabdrücke und unterstützt die internationale wissenschaftliche und politische Diskussion um ein wirksames Carbon Accounting. Durch den automobilen Datenraum Catena-X entstehen weltweit standardisierte Kalkulationsmethoden und Austauschformate für CO₂e-Emissionen.

Die BMW Group setzt sich ausgehend von ihrem strategischen Schwerpunkt Circular Economy für einen effizienten gesetzlichen Rahmen in der Kreislaufwirtschaft ein. Bei der Entwicklung des BMW iX3* hat die BMW Group das Prinzip Design for Circularity systematisch angewandt. Im Ergebnis besteht der neue BMW iX3 50 xDrive* zu rund einem Drittel aus sekundären Materialien. Damit verfolgt die BMW Group das Ziel, Ressourcen zu schonen und den ökologischen Fußabdruck zu verringern. Die Lösung liegt aus Sicht der BMW Group nicht in gesetzlichen Vorgaben zur Verwendung von recyceltem Material oder unwirtschaftlichen Demontagevorschriften. Circular Economy soll vielmehr zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit beitragen. Ziel dabei ist, Innovationen in der Automatisierung von Recyclingtechnologien in den Fokus zu setzen. Ihre Lösungsansätze diskutiert die BMW Group mit ihren politischen Stakeholdern sowohl auf nationaler als auch internationaler Ebene. [➔ Ziele auf dem Weg zur Kreislaufwirtschaft](#)

Transparenzregister-Einträge

ESRS G1-5

Die BMW Group ist in das EU-Transparenzregister und in die folgend aufgeführten gleichwertigen Register der EU-Mitgliedstaaten eingetragen.

Einträge in das EU-Transparenzregister und in gleichwertige Register der Mitgliedstaaten

	Registername	Identifikationsnummer im Register
BMW AG	EU-Transparenzregister	7193977808-18
	Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung	R002370
	Bayerisches Lobbyregister	DEBYLT007F
BMW Motoren GmbH	Lobbying- und Interessenvertretungsregister	LIVR-01130
BMW Automotive (Ireland) Ltd.	Register of Lobbying maintained by the Standards in Public Office Commission	1373
BMW France S.A.	Register für Lobbyaktivitäten geführt von HAUTE AUTORITÉ POUR LA TRANSPARENCE DE LA VIE PUBLIQUE (HATVP)	5HABRCXV, ZV92LP1H, YVIKRQAH, PVXASO43, UVPUF1GH, GVTU7903, EVJFE0PH, LV1DGN13, BHOB62A3, OVE7PMF3, Y3GQAMLH, DHMZCMYV, Y3KG6M5V, 0V2ARJJV, LVIC6E0V, C34BL90V, Q36SB5KV
Alphabet España Fleet Management S.A.U.	Registro de Lobbies del Ayuntamiento de Madrid	3846

* ➔ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

Politische Zuwendungen

ESRS G1-5

Die BMW Group hat im Berichtsjahr politische Zuwendungen an folgende Empfängergruppen vorgenommen:

- Dialogveranstaltungen/Events: Sponsoring von politischen Events zu Kollaborations- und Austauschzwecken
- Kooperationen: Sponsoring mit Gegengeschäft (zu Werbezwecken) oder Vorträge von Repräsentanten der BMW Group

In der nachstehenden Tabelle sind die wesentlichen politischen Zuwendungen des Berichtsjahres aufgeführt. Die Höhe der politischen Zuwendungen ist im Berichtsjahr im Zuge einer effizienteren Ressourcensteuerung und angesichts der Dynamik im politischen Umfeld niedriger ausgefallen als im Jahr 2024.

Aufgrund der Nähe zur BMW Group wurde die BMW Foundation Herbert Quandt (BFHQ) im Rahmen der Kennzählerhebung ebenfalls betrachtet. Im Ergebnis hat die BFHQ 2025 keine politischen Zuwendungen für die BMW Group getätigt.

Wesentliche politische Zuwendungen nach Empfängergruppen

in €	2025			2024			Veränderung in %		
	nach Empfängergruppe			nach Empfängergruppe			nach Empfängergruppe		
	Alle Empfänger	Dialog- veranstaltungen/ Events	Kooperationen	Alle Empfänger	Dialog- veranstaltungen/ Events	Kooperationen	Alle Empfänger	Dialog- veranstaltungen/ Events	Kooperationen
Europa	270.500	181.500	89.000	344.966	158.966	186.000	- 21,6	14,2	- 52,2
davon Deutschland	268.000	179.000	89.000	327.261	141.261	186.000	- 18,1	26,7	- 52,2
Amerika	109.852	30.957	78.895	273.155	69.798	203.357	- 59,8	- 55,6	- 61,2
davon USA	109.852	30.957	78.895	268.514	65.157	203.357	- 59,1	- 52,5	- 61,2
Asien	27.613	12.928	14.685	15.136	15.136	-	82,4	- 14,6	100,0
davon China	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gesamt	407.965			633.257			- 35,6		

WEITERFÜHRENDE ESG-INFORMATIONEN

ESG GLOSSAR UND KENNZAHLENERLÄUTERUNGEN

Sofern die erhobenen Daten durch einen weiteren, über den Abschlussprüfer hinausgehenden Externen zusätzlich validiert wurden, ist dies gesondert vermerkt. Ansonsten ist anzunehmen, dass die Kennzahlen durch keine weitere externe Stelle validiert wurden.

ESRS 2 MDR-M

UMWELTINFORMATIONEN

A

Abfall (Gesamtmenge, Aufteilung und Anteile)

Die Kennzahl umfasst die Gesamtmenge der Abfälle der Produktion sowie deren Aufteilung und Anteile. Enthalten sind Abfälle der Produktion von Automobilen, Motorrädern und Komponenten aus BMW Group Werken, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung. Abfälle, die durch Strukturänderungen entstehen, werden nicht berücksichtigt.

Die Kennzahl enthält folgende Angaben: (1) Abfall gesamt, (2) Abfall zur Verwertung (beinhaltet sowohl stoffliche als auch thermische Verwertung), (3) Anteil stoffliche Verwertung an der Gesamtmenge, (4) Anteil thermische Verwertung an der Gesamtmenge, (5) Abfall zur Beseitigung, (6) Anteil beseitigter Abfall an der Gesamtmenge.

Die in der Kennzahl ausgewiesenen Daten stammen aus Produktionsstandorten, die durch das Eco Management and Audit Scheme (EMAS) (Deutschland und Österreich), ISO 14001 (Ausnahme: Debrecen [Ungarn], geplant für 2026) sowie teils ISO 50001 (ausgewählte Standorte in Deutschland und China) zertifiziert sind. Zur Bestimmung der Abfallmengen werden die verwogenen und systemisch erfassten Daten zur Abfallnachweisführung verwendet.

Die Einheit der Berichtsgrößen ist Tonnen [t] (für die Mengen) sowie Prozent [%] (für die Anteile). Bei den Kennzahlen handelt

es sich um zusätzliche Angaben, basierend auf SASB, TR-AU-440b.1 (1, 3, 4) beziehungsweise basierend auf SASB, TR-AU-440b.1 berechnet (2, 5, 6).

Abfall zur Beseitigung je produziertes Fahrzeug (Automobil)

Die Kennzahl wird berechnet aus dem Abfall zur Beseitigung der Automobilproduktion (BMW Group Werke ohne Partnerwerke, Auftragsfertigung und Spotlight Automotive Ltd.) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung und Spotlight Automotive Ltd.). Die Kennzahl berücksichtigt BMW Group Produktionsstandorte ab dem ersten erfolgten Serienproduktionsstart (SOP Erstanlauf).

Die in der Kennzahl ausgewiesenen Daten stammen aus Produktionsstandorten, die durch das Eco Management and Audit Scheme (EMAS) (Deutschland und Österreich), ISO 14001 (Ausnahme: Debrecen [Ungarn], geplant für 2026) sowie teils ISO 50001 (ausgewählte Standorte in Deutschland und China) zertifiziert sind. Zur Bestimmung der Abfallmengen werden die verwogenen und systemisch erfassten Daten zur Abfallnachweisführung verwendet.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Kilogramm [kg] je produziertes Fahrzeug. Es handelt sich um eine zusätzliche Angabe, die basierend auf SASB, TR-AU-440b.1 und der Anzahl produzierter Fahrzeuge berechnet wird.

Anteil biologischer Materialien, die nachhaltig beschafft wurden

Die Kennzahl umfasst die biologischen Materialien, die in der Fahrzeugproduktion der BMW Group verwendet werden und nachhaltig beschafft wurden. Die Erhebung der Kennzahl erfolgt auf Basis von Primärdaten.

Biologische Materialien werden gemäß Biomaterial-Hinterlegungsverordnung (BioMatHintV) beziehungsweise Patentgesetz (PatG) wie folgt definiert: „Biologisches Material im Sinne dieser Verordnung ist ein Material, das genetische Informationen enthält und sich selbst reproduzieren oder in einem biologischen System reproduziert werden kann“.

Durch die Auswahl geeigneter Zertifizierungssysteme und die Berücksichtigung des Kaskadenprinzips wird eine nachhaltige Beschaffung der BMW Group unterstützt.

Bei der Prüfung der Kriterien für eine nachhaltige Beschaffung orientiert sich die BMW Group an den Standards der International Social and Environmental Accreditation and Labelling Alliance (ISEAL). Aktuell können die Zertifikate Forest Stewardship Council (FSC) und Leather Working Group (LWG) von den Lieferanten nachgewiesen werden. Es werden nur diejenigen Mengen der biologischen Materialien herangezogen, für die ein akzeptiertes Zertifikat vorliegt.

Die BMW Group versteht unter dem Kaskadenprinzip eine Strategie, um Rohstoffe oder daraus hergestellte Produkte in zeitlich

aufeinanderfolgenden Schritten so lange, so häufig und so effizient wie möglich stofflich zu nutzen und erst wenn eine stoffliche Verwertung nicht mehr möglich ist, energetisch zu verwerten.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Gewichtsprozent [%] und beschreibt den relativen Anteil biologischer Materialien, die nachhaltig beschafft wurden, an der Gesamtmasse [t] der Ressourcenzuflüsse der BMW Group im Berichtszeitraum. Der Nenner der Kennzahl ist 7 Gesamtgewicht verwendeter Produkte sowie technischer und biologischer Materialien.

Anzahl und Fläche der Standorte in oder in der Nähe von Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität

Anzahl und Fläche der Standorte, die die BMW Group besitzt, pachtet oder bewirtschaftet, die sich in oder in der Nähe von Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität befinden und auf die die Geschäftsaktivitäten der BMW Group eine wesentliche negative Auswirkung haben.

Die Erhebung der Kennzahl umfasst im Wesentlichen zwei Analyseschritte:

- Identifikation von BMW Group Liegenschaften, die in oder in der Nähe von Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität liegen
- Untersuchung der identifizierten Standorte hinsichtlich negativer Auswirkungen auf die Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität

Die Ermittlung der Nähe von BMW Group Liegenschaften zu Schutzgebieten und deren potenzielle Auswirkungen wird auf der Biodiversitätsplattform Leeana durchgeführt.* Leeana berücksichtigt die wichtigsten globalen Biodiversitätsdatensätze für Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität.

Bei der Analyse wird ein Abstand von 1 km zu Schutzgebieten als Referenz angewandt. Dieses Abstandsmaß ermöglicht es, lokale Umweltauswirkungen auf benachbarte Schutzgebiete zu beurteilen, wie etwa die direkte Ausbeutung natürlicher Ressourcen, lokale Umweltverschmutzung durch Luftschadstoffe, Lärm oder Bodeneinträge sowie Habitatverlust und -fragmentierung. Innerhalb dieses Radius lassen sich solche räumlich begrenzten

Beeinträchtigungen der Umgebung plausibel erfassen und bewerten.

Für alle Liegenschaften, die basierend auf der Analyse des Leeana Tools eine Nähe zu einem Gebiet mit schutzbedürftiger Biodiversität aufweisen, werden im zweiten Schritt potenzielle Auswirkungen der BMW Group Standorte auf die Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität ermittelt und bewertet. Dazu werden zunächst anhand der ENCORE-(Exploring Natural Capital Opportunities, Risks and Exposure)-Methodik von Global Canopy, UNEP FI (United Nations Environment Programme – Finance Initiative) und UNEP-WCMC (United Nations Environment Programme – World Conservation Monitoring Centre) potenzielle Auswirkungen auf Schutzgebiete ermittelt. Für alle resultierenden Standorte mit signifikanten potenziellen Auswirkungen findet eine Detailanalyse statt. Diese Analysen werden manuell durch Fachexperten durchgeführt und berücksichtigen sowohl die Charakteristika der betroffenen Schutzgebiete als auch die unternehmerischen Aktivitäten an den zu untersuchenden Standorten (beispielsweise Unterscheidung nach Produktions-, Entwicklungs-, Logistik- oder Bürostandorten).

Die Grenze dieser Herangehensweise liegt in der Annahme eines Regelbetriebs der jeweiligen Geschäftstätigkeit. Havarien oder sonstige unvorhersehbare und irreguläre Ereignisse finden in der Bewertung keine Berücksichtigung.

Die Berichtsgröße zeigt im Ergebnis diejenigen BMW Group Standorte auf, die in oder in der Nähe von Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität liegen, sofern ein wesentlicher negativer Einfluss auf diese festgestellt wird.

Die Einheiten der beiden Teilaspekte der Berichtsgröße sind Anzahl (der Liegenschaften) und Hektar (Flächensumme der Liegenschaften).

B

Beyond Value Chain Mitigation

Beyond Value Chain Mitigation (BVCM) bezieht sich auf alle Maßnahmen, die ein Unternehmen zusätzlich zu seiner sich auf

die eigene Wertschöpfungskette beziehenden Maßnahmen zur Minderung von CO₂-Emissionen ergreift, um Emissionen außerhalb seiner Wertschöpfungskette zu mindern. Dazu gehören Aktivitäten, mit denen Treibhausgasemissionen vermieden oder reduziert werden, sowie Aktivitäten, bei denen Treibhausgase aus der Atmosphäre entfernt und gespeichert werden. Diese Initiativen unterstützt die BMW Group freiwillig, ohne dass sie auf die CO₂e-Minderungsziele der BMW Group angerechnet werden.

BVCM wird durch die Science Based Targets Initiative (SBTi) validierten Unternehmen zusätzlich zur CO₂e-Minderung in der eigenen Wertschöpfungskette nachdrücklich empfohlen. BVCM kann unter anderem über den Einkauf von CO₂e-Senken-Zertifikaten auf dem freiwilligen CO₂-Markt erfolgen. Kriterien wie zum Beispiel Zusätzlichkeit, Permanenz und Zertifizierung von unabhängigen Institutionen nach internationalen Standards (zum Beispiel CSI/C-Sink) tragen zur Qualität der verwendeten Zertifikate und damit zur Wirksamkeit des Engagements der BMW Group außerhalb der eigenen Wertschöpfungskette bei.

Zudem ist es der BMW Group wichtig, dass die Projekte einen gesellschaftlichen Nutzen nach den United Nations Sustainable Development Goals (UN SDGs) stiften. Dazu zählen beispielsweise Initiativen und Projekte, die in den Zielgruppen zu eigenem Einkommen durch in den Projekten geschaffene neue Arbeitsplätze führen oder die ausgelaugte Böden wieder fruchtbarer machen.

Biogene CO₂-Emissionen (Scope 1 bis 3)

Erneuerbare Brennstoffe wie Biogas, Biomethan oder Holz gelten als CO₂-neutral. Im Fall von Holz wird beispielsweise das bei der Verbrennung freigesetzte CO₂ zuvor aus der Umgebungsluft entnommen und in Lignin gebunden. Das biogene CO₂ befindet sich somit in einem stetigen Kreislauf und führt zu keiner Nettomehrung der Treibhausgasemissionen. Lediglich die bei der Verbrennung freiwerdenden Äquivalente (zum Beispiel N₂O, Ruß etc.) tragen zu einer Mehrung bei.

* Im Vorjahr wurde für die räumliche Analyse die IBAT-Plattform verwendet.

Die Einheit der Berichtsgrößen ist Tonnen CO₂ [t CO₂]. Die BMW Group gibt die biogenen Emissionen getrennt von den CO₂e-Emissionen in einer eigenen Bilanz an.

Biokohle

Biokohle, auch Pflanzenkohle oder Biochar genannt, ist ein kohlenstoffreiches Material, das durch Pyrolyse von (Abfall-) Biomasse unter Sauerstoffausschluss hergestellt wird. Der Prozess stabilisiert den Kohlenstoff langfristig und erzeugt ein vielseitiges Produkt. Pflanzenkohle kann zur Verbesserung der Bodenqualität und des Wasserrückhaltevermögens sowie zur Verringerung von Erosion beitragen. Ihre poröse Struktur bietet Lebensraum für nützliche Mikroorganismen, fördert so gesunde Böden und trägt zur Kohlenstoffspeicherung sowie nachhaltiger Landwirtschaft bei.

C

CO₂-Äquivalente/CO₂e

CO₂e stellen eine Größenordnung zur Vereinheitlichung der Klimawirkung unterschiedlicher Treibhausgase (THG) dar. Dies ist erforderlich, da die einzelnen Gase (wie zum Beispiel Methan oder Distickstoffmonoxid [Lachgas]) nicht gleichermaßen zum Treibhauseffekt beitragen. Dazu hat das Expertengremium der Vereinten Nationen (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) das „Globale Erwärmungspotenzial“ (Global Warming Potential, GWP) definiert. Dabei handelt es sich um einen Index, der die Erwärmungswirkung im Vergleich zu CO₂ ausdrückt, sodass alle THG zusammengefasst werden können. Beispielsweise hat Methan über einen Zeitraum von 100 Jahren eine 28-fach größere Wirkung als CO₂, Lachgas sogar 265-fach. Gemessen werden CO₂e nach Gewicht (Tonnen).

CO₂e-Zertifikat

Ein übertragbares oder handelbares freiwilliges Instrument, das eine Tonne CO₂e-Emissionsreduktion oder -entnahme darstellt und nach anerkannten Qualitätsstandards ausgegeben und überprüft wird. Umfänge von [Beyond Value Chain Mitigation](#) CO₂e-Zertifikaten, die durch die BMW Group erworben werden, werden nicht in der CO₂e-Bilanz angerechnet.

CO₂e-Emissionen der BMW Group (Scope 1 und 2) je produziertes Fahrzeug (Automobil)

Zur Ermittlung der Kennzahl wird die Summe der Scope-1- und -2-Emissionen der BMW Group ([↗ Scope 1: CO₂e-Emissionen der BMW Group Standorte](#), [↗ Scope 1: CO₂e-Emissionen Dienstwagen](#), [↗ Scope 1: CO₂e-Emissionen unternehmenseigener Flugzeuge](#), [↗ Scope 2: CO₂e-Emissionen des Strom-/Wärme-/Kältebezug der BMW Group Standorte](#) und [↗ Scope 2: CO₂e-Emissionen Dienstwagen](#)) gebildet und durch die Anzahl der im Geschäftsjahr produzierten Automobile (exklusive Auftragsfertigung) geteilt.

Die Scope-2-Emissionen gehen mit der marktbasierten Methode in die Berechnung ein.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e] je produziertes Fahrzeug.

CO₂e-Emissionen der Lieferkette, inklusive Transportlogistik (Scope 3 upstream) je produziertes Fahrzeug (Automobil)

Die Summe der in [↗ Scope 3: CO₂e-Emissionen Erworbenener Waren und Dienstleistungen](#) ermittelten Scope-3-Emissionen der Automobilflotte werden zu den vorgelagerten Transportemissionen der Automobilflotte aus [↗ Scope 3: CO₂e-Emissionen vorgelagerter Transport und Vertrieb \[Transportlogistik\]](#) addiert und durch die Anzahl der im Geschäftsjahr produzierten Automobile geteilt. Nicht berücksichtigt werden Motorräder und der Bereich Customer Support („Aftersales-Produkte“) inklusive deren Transportlogistik (zum Beispiel Ersatzteile oder Merchandise-Artikel) und von der BMW Group gekaufte Produkte, die nicht Bauteile oder Rohstoffe für die BMW Group Automobilproduktion sind (zum Beispiel Teile für Motorsportfahrzeuge).

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e] je produziertes Fahrzeug.

CO₂-Emissionen Neuwagenflotte China (Scope 3 downstream, tank-to-wheel)

Zur Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Flottenemissionen eines Herstellers (Nutzungsphase) wird der volumengewichtete Mittelwert der CO₂-Emissionen über alle im Berichtszeitraum neu in China produzierten und nach China importierten

Neuwagen ermittelt. Zugrunde liegen die im Kalenderjahr einzel-fahrzeugspezifischen CO₂-Emissionen, die nach dem WLTC-Typprüfverfahren (Worldwide Harmonized Test Cycle unter chinaspezifischen Testrandbedingungen) ermittelt werden. Der nach internen Berechnungen ermittelte CO₂-Flottenwert der BMW Group beinhaltet die gesetzlich zulässige Anrechnung von Off-Cycle-Technologie, NEV-Multiplier und einem Phase-in.

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- und ZEV-Credit-Bilanz erreicht werden, um die regulatorischen Vorgaben zu erfüllen. Da die CAFC- und ZEV-Credits im chinesischen Markt eine Gültigkeit von drei 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 Ermittlung der Kennzahl folgt der GB 27999-2019 (Fuel Consumption Evaluation Methods and Targets for Passenger Cars).

Es handelt sich bei der Kennzahl um eine vorläufige interne Berechnung.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Gramm CO₂ [g CO₂] je gefahrenen Kilometer (nach Umrechnung von L/100km in CO₂ g/km).

CO₂-Emissionen Neuwagenflotte EU (Scope 3 downstream, tank-to-wheel)

Zur Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Flottenemissionen der BMW Group (Nutzungsphase) wird der volumengewichtete Mittelwert der CO₂-Emissionen über alle im Berichtszeitraum neu zugelassenen Fahrzeuge ermittelt. Zugrunde liegen das Volumen der Neuzulassungen eines Herstellers in der EU einschließlich Norwegen und Island im Kalenderjahr sowie die

einzelfahrzeugspezifischen CO₂-Emissionen, die nach dem WLTP-Typprüfverfahren ermittelt werden.

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.

Der nach internen Berechnungen ermittelte CO₂-Flottenwert der BMW Group beinhaltet die gesetzlich zulässige Anrechnung von Öko-Innovationen mit deutlich untergeordneter Bedeutung.

Die Angabe erfolgt gemäß den Bestimmungen der EU-Richtlinie 2019/631.

Es handelt sich bei der Kennzahl 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.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Gramm CO₂ [g CO₂] je gefahrenen Kilometer.

CO₂-Emissionen Neuwagenflotte US (Scope 3 downstream, tank-to-wheel)

Zur Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Flottenemissionen eines Herstellers (Nutzungsphase) wird der volumengewichtete Mittelwert der CO₂-Emissionen über alle im US-Modelljahreszeitraum neu produzierten Fahrzeuge ermittelt. Zugrunde liegen die im US-Modelljahr produzierten und zum Verkauf vorgesehenen Volumen eines Herstellers sowie die einzelfahrzeugspezifischen CO₂-Emissionen, die nach dem US-Combined-Typprüfverfahren ermittelt werden. Der nach internen Berechnungen ermittelte CO₂-Flottenwert der BMW Group beinhaltet die gesetzlich zulässige Anrechnung von Off-Cycle-Technologien, Advanced Technologies Credits (BEV, PHEV) sowie von effizienten Klimaanlagen.

Im US-Markt erhalten Hersteller bei Übererfüllung der regulatorischen GHG-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 Ermittlung der Kennzahl folgt den EPA-420-F-21-060 (Environmental Protection Agency: Revised 2023 and Later Model Year Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emissions Standards).

Es handelt sich bei der Kennzahl um eine vorläufige interne Berechnung.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Gramm CO₂ [g CO₂] je gefahrenen Kilometer (nach Umrechnung von Meilen in Kilometern).

CO₂e-Emissionen Neuwagenflotte weltweit (Scope 3 downstream, well-to-wheel)

Zur Berechnung der Kennzahl werden die volumengewichteten mittleren CO₂e-Flottenemissionen der Kernmärkte EU (EU-27-Staaten zuzüglich Norwegen, Island, Schweiz und UK) (Fahrzyklus:

Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure; [WLTP] Basis: Zulassungszahlen), USA (Fahrzyklus: United States Combined; Basis: Produktionsvolumen) und China (Fahrzyklus: Worldwide Harmonized Test Cycle [WLTC] unter chinaspezifischen Testrandbedingungen; Basis: Import-, beziehungsweise lokale Produktionsvolumina) jeweils vor Abzug der gesetzlich zulässigen Anrechnungsfaktoren (zum Beispiel Supercredits und Öko-Innovationen) berücksichtigt und nach WLTP (europäischer Fahrzyklus) normiert. Die Kernmärkte decken hierbei einen Anteil von mehr als 80% des BMW Group Absatzes ab. Um mögliche Abweichungen zwischen Zykluswerten und Realemissionen zu berücksichtigen, wird nach Vorgabe der SBTi auf die ermittelten Werte ein Aufschlag von 10% vorgenommen. Gemäß dem Well-to-wheel-Ansatz sind die Vorkettenemissionen der Energieträger Bestandteil der Kennzahl. Um die Vorkette der

Kraftstoffherstellung abzubilden, werden die entsprechenden Emissionsfaktoren von Sphera verwendet (Datenbankversion 2025.2, IPCC AR6, kg CO₂e/kg Kraftstoff). Zur Abbildung der CO₂e-Emissionen, die in der Stromproduktion in den jeweiligen Kernmärkten entstehen, zieht die BMW Group den Energiereport der International Energy Agency (IEA; Bezugsbasis: Vorjahr, g CO₂e/kWh) als Grundlage heran.

In der Kennzahl wird die gesamte Wirkungskette für die Fortbewegung von Fahrzeugen, das heißt von der Gewinnung und Bereitstellung der Energieträger bis zur Umwandlung in Antriebsenergie, berücksichtigt. Der Ansatz nimmt damit auch Umwelteinflüsse bei der Erzeugung der Energieträger in den Blick.

Grundlage der Erhebungsmethode sind die Vorgaben des Greenhouse Gas Protocol (Scope 3 Calculation Guidance, Version 1.0, 2013).

Die Einheit der Berichtsgröße ist Gramm CO₂-Äquivalente [g CO₂e] je gefahrenen Kilometer.

CO₂e-Reduktion Scope 1 und 2

Die Reduzierung der Scope-1- und -2-Emissionen besteht aus einem Gesamtwert der CO₂e-Einsparungen auf der Grundlage der im Berichtsjahr neu implementierten Maßnahmen (Scope 1 und 2). Der Wert spiegelt ausschließlich die nachweisbaren Einsparungen wider, die unmittelbar aus den im Berichtsjahr neu implementierten Maßnahmen resultieren. Dazu gehören Effekte, die direkt der Umsetzung der Maßnahmen zugeordnet werden können, wie zum Beispiel der geringere Brennstoffverbrauch aufgrund effizienterer Anlagen, der reduzierte Strombedarf durch Modernisierung von Geräten oder Anlagen sowie Veränderungen im betrieblichen Anlagenpark, die aufgrund von Energieträgerwechseln zu weniger direkten Emissionen führen.

Die Aggregation erfolgt auf Basis der CO₂e-Berechnungen des Berichtsjahres, wobei jeder einzelne beschlossene und implementierte Maßnahmenbaustein separat bewertet und letztlich zu einer Gesamtsumme zusammengeführt wird.

Es werden keine zusätzlichen Effekte berücksichtigt, die außerhalb der direkten Auswirkungen der Maßnahmen liegen. Dazu

zählen Volumenveränderungen im Betrieb, die durch äußere Faktoren wie Produktionsumfang, Nachfrageschwankungen oder konjunkturelle Änderungen entstehen, sowie Temperatureffekte, die nicht direkt auf die umgesetzten Maßnahmen zurückzuführen sind. Ebenso bleiben bereits abgeschlossene oder vorherige Maßnahmen bei der Ermittlung des Jahreswertes unberücksichtigt, sofern sie nicht erneut als Teil der aktuellen Berichtsperiode bewertet oder bestätigt wurden.

Ziel dieser Vorgehensweise ist es, eine vergleichbare, periodenbezogene Kennzahl zu liefern, die den Erfolg der im Berichtsjahr neu umgesetzten Effizienz- und Dekarbonisierungsmaßnahmen sichtbar macht.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e].

CO₂e-Reduktion in der Lieferkette (Scope 3 upstream)

Die Kennzahl beschreibt die absolute Menge an CO₂e-Emissionen, die im Berichtsjahr durch CO₂e-reduzierende Maßnahmen in der Lieferkette der produzierten Automobile eingespart werden konnte.

Die eingesparten CO₂e-Minderungen ergeben sich aus der Summe der CO₂e-reduzierenden Maßnahmen in der Lieferkette, die mit Lieferanten vertraglich vereinbart und im Berichtsjahr nachweislich umgesetzt wurden, beispielsweise durch den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Quellen, Nutzung von Sekundärmaterialien etc. Hohe Reduzierungsbeiträge resultieren aus Vereinbarungen mit Rohstofflieferanten für Aluminium und Edelmetallen sowie von Lieferanten für Hochvolt-Speicherzellen.

Die Berechnung beruht grundsätzlich auf den gleichen Prinzipien, Methoden und Parametern, die auch in [Scope 3: CO₂e-Emissionen Erworbener Waren und Dienstleistungen](#) angewendet werden.

Im ersten Schritt werden die CO₂e-Emissionen der entsprechenden Bauteile mithilfe der Datenbank „LCA for Experts“ (Sekundärdatenbank zur Lebenszyklusanalyse [LCA] von Sphera) ohne Berücksichtigung CO₂e-mindernder Maßnahmen berechnet (Sekundärdaten). Im zweiten Schritt wird die Berechnung der CO₂e-Emissionen mit Maßnahmen, die direkt mit den Lieferanten

vereinbart wurden, wiederholt. Die Differenz der beiden Bewertungen ergibt die eingesparten CO₂e-Emissionen.

Zur Ermittlung der Kennzahl werden alle für die BMW Group und Partnerwerke bestellten Waren berücksichtigt, für die mit Lieferanten Maßnahmen vereinbart sind. Um angerechnet werden zu können, müssen die Maßnahmen zusätzlich in den Rechenmodellen der Kennzahlkalkulation methodisch abbildbar sein. Im Berichtsjahr sind das die Kategorien: Nutzung von Grünstrom in der Fertigung und in der Rohstoffgewinnung sowie die Verwendung von Sekundärmaterial.

Die Überprüfung der Maßnahmen bei den betroffenen Lieferanten und deren Sublieferanten an den Fertigungsstandorten wird über einen von der BMW Group beauftragten externen Dienstleister durchgeführt. Hierbei wird gemäß einer definierten Methode sichergestellt, dass die vertraglich vereinbarten CO₂e-reduzierenden Maßnahmen eindeutig und doppelungsfrei im Berichtsjahr umgesetzt wurden. Grenzen der Nachweisführung bestehen teilweise hinsichtlich der doppelungsfreien Zuordnung von Materialströmen bei Sekundärrohstoffen. Aufgrund fehlender regulatorischer Vorgaben besteht aktuell weder eine Verpflichtung zur Erfassung und Dokumentation von Materialströmen für Sekundärmaterialien über die Lieferkette hinweg (zum Beispiel auf Lieferscheinen), noch gibt es ein staatlich geführtes oder reguliertes Register, wie zum Beispiel im Falle von Grünstromzertifikaten, das eine eindeutige und doppelungsfreie Zuordnung von Sekundärmaterialien auf spezifische Kunden ermöglicht. Daher wird die Sekundärmaterialquote auf Grundlage von Systemauszügen aus den Enterprise-Resource-Planning-Systemen der jeweiligen Lieferanten sowie Angaben und Nachweisen zur Sekundärmaterialbeschaffung über Massebilanzen verifiziert. Zusätzlich wird eine schriftliche Bestätigung zur eindeutigen Zuordnung der Sekundärmaterialien auf BMW Group Produkte bei den Lieferanten und vor den Lieferanten gelagerten Unternehmen in der Wertschöpfungskette eingeholt, um eine Doppelzählung gegenüber weiteren Kunden zu vermeiden.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e].

D

Durability (erwartete Haltbarkeit der Produkte)

Die Kennzahl ist definiert als die durchschnittlich zu erwartende Lebensdauer der Fahrzeuge, angegeben als durchschnittliches Fahrzeugalter. Das Fahrzeugalter wird ermittelt anhand der bereitgestellten Daten von durch die BMW Group beauftragten Rücknahmestellen für Altfahrzeuge im Markt Deutschland für zurückgenommene Fahrzeuge der BMW Group, ohne Motorräder. Bei den gemeldeten Fahrzeugen handelt es sich um solche, die aufgrund ihres Alters und ihrer Irreparabilität das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben oder die aufgrund von irreparablen Unfallschäden zurückgenommen wurden. Zur Berechnung des durchschnittlichen Fahrzeugalters werden das Datum der Erstzulassung, der Zeitpunkt der Rücknahme und die Anzahl aller in einem Berichtsjahr zurückgenommenen Fahrzeuge herangezogen. Das berechnete Alter aller Fahrzeuge (Differenz zwischen Rücknahme- und Erstzulassungsdatum) wird summiert und durch die Gesamtzahl der zurückgenommenen Fahrzeuge dividiert. Die Datengrundlage bilden Angaben der Partner im Altfahrzeugrücknahmernetz für Fahrzeuge der BMW Group in Deutschland. Die Daten stammen von Rücknahmepartnern der BMW Group, die rund 10% der in Deutschland genehmigten Demontagebetriebe entsprechen. Es handelt sich hierbei um Primärdaten. Die Datenbereitstellung durch die Partner erfolgt einmal jährlich. Die Kennzahl wird entsprechend einmal je Kalenderjahr erhoben und bezieht sich auf das Vorjahr des Berichtsjahres.

Des Weiteren wird der Industriedurchschnitt des Fahrzeugalters in Deutschland basierend auf Daten des Umweltbundesamtes (Datenstand 2023) angegeben.

Die Einheit der Berichtsgröße ist eine Altersangabe in Jahren.

E

Emissionsrechte

Emissionsrechte für [↗ Emissionen \(Scope 1\) aus regulierten Emissionshandelsystemen \(ETS\)](#) sind handelbare Zertifikate, die es Unternehmen erlauben, eine bestimmte Menge an Treibhausgasen, meist Kohlenstoffdioxid (CO₂), in die Atmosphäre freizusetzen. Diese verpflichtenden Zertifikate werden im EU-ETS EU Allowances (EUA) genannt.

Emissionen (Scope 1) aus regulierten Emissionshandelsystemen (ETS)

Die Kennzahl gibt den Prozentsatz der Scope-1-Emissionen, die regulierten Emissionshandelssystemen (ETS) unterliegen, einschließlich des EU-ETS, nationaler ETS und ETS in Ländern außerhalb der EU, an.

Der Emissionshandel basiert auf einer staatlich festgelegten Obergrenze (Cap), die die kumulierten Treibhausgasemissionen (gemessen als CO₂e) einer definierten Gruppe von Emittenten begrenzt. Diese Obergrenze wird in der Regel jährlich schrittweise reduziert, um das langfristige Emissionsziel zu erreichen. Unter den Unternehmen werden Emissionsberechtigungen (Zertifikate) vergeben oder versteigert. Jedes Zertifikat erlaubt das Emittieren einer Einheit CO₂e (häufig eine Tonne CO₂e je Zertifikat). Unternehmen können Zertifikate einlösen oder handeln, je nachdem, ob ihr tatsächlicher Ausstoß niedriger oder höher als ihre Zuteilung liegt. Der Preis der Zertifikate bildet sich am Markt.

Der Cap wird regelmäßig, oft im Jahresrhythmus, angepasst, um sicherzustellen, dass das Gesamtziel (zum Beispiel Reduktion von Treibhausgasen in einem bestimmten Zeitraum) erreicht wird.

Für die BMW Group sind aktuell der EU-ETS-1 sowie der UK ETS relevant. Weitere Emissionskosten (Brennstoffemissionshandelsgesetz, BEHG) unabhängig vom Emissionshandel (Zertifikatehandel) sind nicht berücksichtigt.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Prozent [%].

Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren

Die BMW Group ist in den NACE-Sektoren C29.10 und C30.91 tätig. Hierbei handelt es sich um die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren sowie die Herstellung von Krafträdern. Als Fahrzeughersteller und Leasinganbieter liegt unsere Geschäftstätigkeit somit ausschließlich in klimaintensiven Sektoren. Bezogen auf die Kennzahl der Energieintensität fließt somit der gesamte [↗ Energieverbrauch](#) in die Kennzahl ein. Der Nenner basiert auf den BMW Group Nettoumsatzerlösen [↗ Textziffer \[7\]](#). Diese Nettoumsatzerlöse werden angepasst durch einen Abzugsposten in Verbindung mit dem Fremdmarkengeschäft des Segments Finanzdienstleistungen. Da die Energieverbräuche in Zusammenhang mit der Herstellung der Fremdmarkenfahrzeuge nicht im Zähler dieser Kennzahl enthalten sind, erfolgt ein Abzug der Umsätze im Nenner.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Megawattstunden je Euro [MWh/€].

Energieverbrauch je produziertes Fahrzeug (Automobil)

Die Kennzahl berechnet sich aus dem Energieverbrauch der BMW Group Automobilproduktion inklusive Komponentenfertigung (ohne Partnerwerke, Auftragsfertigung und Spotlight Automotive Ltd.) bezogen auf die Anzahl produzierter Fahrzeuge (ohne Motorräder, Auftragsfertigung und Spotlight Automotive Ltd.) im Berichtsjahr. Die Kennzahl berücksichtigt BMW Group Produktionsstandorte ab dem ersten erfolgten Serienproduktionsstart (SOP-Erstanlauf).

Die in der Kennzahl ausgewiesenen Energiedaten stammen aus Produktionsstandorten, die durch das Eco Management and Audit Scheme (EMAS) (Deutschland und Österreich), ISO 14001 (Ausnahme: Debrecen [Ungarn], geplant für 2026) sowie teils ISO 50001 (ausgewählte Standorte in Deutschland und China) zertifiziert sind.

Die in der Kennzahl ausgewiesenen Energiewerte richten sich nach dem Brennwert.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Megawattstunden [MWh] je produziertes Fahrzeug.

Energieverbrauch und -mix

Die Kennzahl umfasst den Energieverbrauch der BMW Group Werke für Fahrzeugproduktion, Motorräder, und Komponentenfertigung sowie der weiteren BMW Group Standorte, die nicht der Produktion zugeordnet sind (zum Beispiel Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude). Partnerwerke und Auftragsfertigung sind nicht enthalten, da diese nicht finanziell konsolidiert sind. Seit 2024 wird ebenfalls der Energieverbrauch Dritter auf BMW Group Produktionsgeländen gemessen. Dieser umfasst den Energieverbrauch von Fremdanlagen am Standort, wenn die Anlagen nicht im Eigentum der BMW Group stehen, die Mitarbeitenden von Dritten stammen und die Anlage sich entweder in einem separaten Gebäude oder in einem klar abgegrenzten Bereich innerhalb eines Gebäudes befindet. Darüber hinaus umfasst dieser Bereich die Energie, die von Dritten vor Ort während der Bauarbeiten für die künftige Produktion verbraucht wird, bis zu dem Zeitpunkt, an dem das Risiko auf die BMW Group übergeht. Die Kennzahl weist den Verbrauch nach Energieträgern für die gesamte BMW Group, einschließlich der Belieferung von Dritten an BMW Group Standorten aus. Der Gesamtenergieverbrauch setzt sich aus dem Brennstoffverbrauch für Erdgas und Erdölzeugnissen sowie dem Verbrauch von gekauftem oder erworbenem Strom, Wärme, Dampf oder Kälte aus fossilen Quellen zusammen. Darüber hinaus sind die erneuerbaren Brennstoffe, darunter Holzbrennstoffe, Deponiegas, Biomethan und der Verbrauch von erworbener Wärme, Dampf und Kälte aus erneuerbaren Quellen sowie Grünstrom enthalten. Der Grünstrom* setzt sich aus Photovoltaikenergierzeugung, Power Purchase Agreements (PPA) und Herkunftsnachweisen zusammen.

Die BMW Group berechnet den Grünstromanteil grundsätzlich konservativ, das heißt, Anteile regenerativer Stromerzeugung im Graustrommix werden für die Berechnung nicht herangezogen. Durch Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen (KWK) erzeugter Strom ist im Erdgasverbrauch enthalten.

* Definition des Begriffs Grünstrom siehe [↗ Glossar](#).

Im Strommix, der an die BMW Group gelieferten Endenergie, kann ein Teil des Stroms in Kernkraftwerken erzeugt werden. Die entsprechenden Anteile werden aus den statistischen Daten der einzelnen Länder abgeleitet. Diese werden von der International Atomic Energy Agency (IAEA) weltweit zur Verfügung gestellt. Die BMW Group verwendet jeweils die aktuell gültige Fassung.

Die Kennzahl umfasst auch nichtproduzierende Standorte, für die die BMW Group ausschließlich die finanzielle Kontrolle hat. Für diese wird der Energieverbrauch auf Basis der Brutto-Geschoss-Fläche (BGF) und der Nutzungsart hochgerechnet. Basis der Hochrechnung bildet eine Auswertung der nichtproduzierenden Standorte, für die Primärdaten erfasst werden. Die hochgerechneten Verbräuche werden anschließend zum Verbrauch von gekauftem oder erworbenem Strom, Wärme, Dampf oder Kälte aus fossilen Quellen addiert. Alle übrigen Standorte werden über Zähler- oder Rechnungswerte erfasst.

Die in der Kennzahl beinhalteten Daten aus Produktionsstandorten sind durch das Eco Management and Audit Scheme (EMAS) (Deutschland und Österreich), ISO 14001 (Ausnahme: Debrecen [Ungarn], geplant für 2026) sowie teils ISO 50001 (ausgewählte Standorte in Deutschland und China) zertifiziert. Die in der Kennzahl enthaltenen nichtproduzierenden Standorte sind teilweise zertifiziert.

Alle im Bericht ausgewiesenen Energiewerte richten sich nach dem Heizwert. Die BMW Group verwendet die Umrechnungsfaktoren des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) in der jeweils aktuell gültigen Fassung.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Megawattstunden [MWh].

EU-Taxonomie – Betriebsausgaben (OpEx)

Die Kennzahl Betriebsausgaben im Rahmen der EU-Taxonomie umfasst ausschließlich nicht aktivierte Entwicklungskosten, Instandhaltungs- und Sanierungskosten von Gebäuden, Reparaturen an Sachanlagen sowie relevante IT-Kosten-Umfänge im Segment Finanzdienstleistungen, nicht aktivierte Leasingaufwendungen aus kurzfristigen Verträgen, aus Leasingverträgen mit geringfügigen Vermögenswerten und aus Leasingverträgen mit rein variabler Vergütung. Es handelt sich hierbei um eine

taxonomiespezifische Kennzahl, die nicht in der finanziellen Berichterstattung der BMW Group angewendet wird.

EU-Taxonomie – Investitionsausgaben (CapEx)

Basis für die Berechnung der Investitionsausgaben sind IAS 16.73(e)(i) und (iii) für Sachanlagen, IAS 38.118(e)(i) für immaterielle Vermögenswerte sowie IFRS 16.53(h) für Leasingverhältnisse. Die Kennzahl Investitionsausgaben im Rahmen der EU-Taxonomie umfasst Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten, insbesondere aktivierte Entwicklungskosten, zu den Sachanlagen, den Nutzungsrechten nach IFRS 16 sowie zu den vermieteten Erzeugnissen. Investitionsausgaben im Zusammenhang mit dem Teileverkauf an externe Dritte oder Teilelieferungen an Kooperationspartner bleiben unberücksichtigt.

EU-Taxonomie – Umsatzerlöse

Die Basis für die Ermittlung der Umsatzerlöse ist Artikel 2 Nummer 5 der Richtlinie 2013/34/EU. Der Umsatz umfasst die gemäß IAS 1.82(a) ausgewiesenen Erlöse und Erträge. Umsatzerlöse aus dem Teile- und Komponentenverkauf, zum Beispiel dem Aftersales-Geschäft ohne die Erbringung von Reparaturdienstleistungen oder die Lieferung von Komponenten für die Produktion an Drittparteien, aus Versicherungsprämien, Zinserträgen aus dem Einlagen- und Kreditgeschäft und aus dem Beendigungsgeschäft mit Motorrädern als Fremdmarken wurden nicht berücksichtigt, da diese Wirtschaftstätigkeiten als nicht taxonomiefähig eingestuft wurden.

G

Gesamtgewicht verwendeter Produkte sowie technischer und biologischer Materialien

Die Kennzahl umfasst das Gesamtgewicht der Ressourcenzuflüsse der BMW Group für die Fahrzeugproduktion im Berichtszeitraum. Die Ressourcenzuflüsse setzen sich aus der Summe des Gesamtgewichts der produzierten Fahrzeuge, der in der Hausfertigung verwendeten Hilfs- und Betriebsstoffe und weiteren zugehörigen Prozessmaterialien sowie den wiederverwendeten Produktionsrückständen zusammen.

Für die Erhebung der Masse der weiteren zugehörigen Prozessmaterialien und der wiederverwendeten Produktionsrückstände werden Daten aus den Werken und der Hausfertigung der BMW Group herangezogen.

Die Berechnung des Gesamtgewichts der produzierten Fahrzeuge erfolgt anhand stückzahlbereinigter Mittelwerte repräsentativer Automobile beziehungsweise Motorräder der BMW Group. Die Mittelwerte werden aus den gemittelten Gesamtmaterialtonnagen für jede Fahrzeuggruppe gebildet. Die Materialtonnagen werden auf Basis von Realdaten aus IMDS (Internationales Materialdatensystem) ermittelt und auf die Fahrzeugflotte (Produktionsvolumen Automobile und Motorräder der BMW Group) hochgerechnet.

Die Erhebung der weiteren zugehörigen Prozessmaterialien, die für den Herstellungsprozess benötigt werden, jedoch nicht Teil des Endprodukts sind, erfolgt anhand der Erhebung des relevanten Produktionsabfalls der Fahrzeugproduktion der BMW Group. Zu dieser Kategorie zählen unter anderem Metallverschnitte, Plastikfolien, Holz, Papier und Glas sowie in der Produktion anfallende relevante Prozessmaterialien. Die relevanten Abfallkategorien werden basierend auf verworgenen und systemisch erfassten Daten zur Abfallnachweisführung erhoben. Die Hilfs- und Betriebsstoffe werden als Realdaten (Ausnahme: UK, Motorradproduktion Brasilien und Spotlight Automotive Ltd.) erhoben. Basierend auf diesen Daten sowie den produzierten Fahrzeugen der BMW Group wird ein Durchschnittswert gebildet und die übrigen Werksstandorte mit produktrelevanter Produktion (Automobil-, Motorrad- und Komponentenproduktion) weltweit hochgerechnet.

Die in der Kennzahl ausgewiesenen Daten zu Produktionsabfall sowie die Realdaten, welche der Hochrechnung der Hilfs- und Betriebsstoffe zugrunde liegen, stammen aus Produktionsstandorten, die durch das Eco Management and Audit Scheme (EMAS) (Deutschland und Österreich), ISO 14001 (Ausnahme: Debrecen [Ungarn], geplant für 2026) sowie teils ISO 50001 (ausgewählte Standorte in Deutschland und China) zertifiziert sind.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen [t] Produkte und Material. Die Kennzahl wird aus den oben genannten Ressourcenzuflüssen aggregiert und als eine Gesamtmasse Tonnen [t] berichtet.

Gesamtvolumen des recycelten und wiederverwendeten Wassers

Diese Kennzahl erfasst Wasser und Abwasser (behandelt oder unbehandelt), das vor der Ableitung aus den Grenzen des Unternehmens oder gemeinsam genutzten Anlagen mehr als einmal wiederverwendet wurde, um den Wasserbedarf zu reduzieren.

Dies kann im selben Prozess (recycelt), in einem anderen Prozess innerhalb derselben Anlage (eigene oder gemeinsam mit anderen Unternehmen genutzte) oder in einer anderen Anlage des Unternehmens (wiederverwendet) sein. Ausgenommen sind Kühl- und Heißwasserkreisläufe. Diese Kennzahl bezieht sich auf den Durchfluss von Wasser (recycelt und wiederverwendet) aus der Automobilproduktion der BMW Group, der Motorradproduktion der BMW Group sowie den Nicht-Produktionsstandorten der BMW Group. Die Menge des Wassers wird über Zähler erfasst oder auf Basis von Datenblättern der jeweiligen Anlagen hochgerechnet. Die Einheit der Berichtsgröße ist Kubikmeter [m³].

Gesamtvolumen des gespeicherten Wassers und Speichermengenänderung

Die Kennzahl beinhaltet die Gesamtmenge des gespeicherten Wassers sowie die Veränderungen der Menge des gespeicherten Wassers aller Produktionsstandorte (inklusive Automobile und Motorrad) sowie der Nicht-Produktionsstandorte.

Die Kennzahl bezieht sowohl die Größe als auch die Veränderungen des Speichervolumens mit ein. Dabei werden alle Speicherbehälter mit einem Mindestvolumen von 100 m³ und einer Speicherzeit von > 1 Tag berücksichtigt. Die Speichergößen werden durch Datenblätter und Messungen erfasst und über alle Speichersysteme hinweg summiert. Die Veränderung des Volumens wird durch die Summierung aller Wasserzugänge und Verbräuche im Laufe des Berichtsjahres ermittelt. Diese werden entweder gemessen oder anderweitig, auf Basis von vorhandenen Messungen in den Werken oder Technologien, extrapoliert. Die Einheit der Berichtsgröße ist Kubikmeter [m³].

Gewicht und Verwertungsquote des zurückgewonnenen Altmaterials im Recycling und Innovationszentrum

Die Zahl wird aus Fahrzeugen (Automobile und Motorräder) berechnet, die beim BMW Group Recycling und Innovationszentrum in München (Deutschland) zurückgenommen und demontiert werden (gesetzliche Anforderungen in Deutschland). Diese Fahrzeuge stammen fast ausschließlich aus dem Unternehmenseinsatz, wie zum Beispiel Prototypen oder Vorserienfahrzeuge.

Bei der Fahrzeugaufnahme im Recycling und Innovationszentrum wird entschieden, welche Teile wiederverwendbar sind oder welche dem Recycling zugeführt werden (einschließlich Katalysator, Hochvolt-Speicher usw.). Die wiederverwertbaren Teile werden im Laufe des Verladevorgangs gewogen und anschließend über einen ausgewählten Partner im Vertriebsnetz extern weiterverkauft. Diese Teile machen die erste Komponente der Kennzahl aus. Die zweite Komponente ist der Metallabfall (Eisen- und Nichteisenmetalle) aus den Autos, der nicht verkauft, sondern recycelt wird. Das Material wird in der Anlage München (Deutschland) gewogen, bevor die Autos in den Schredder gehen. Dies wird nicht im Metallabfall der Produktion für den Standort München (Deutschland) erfasst. Die verbleibenden Anteile werden teilweise recycelt (zum Beispiel Kunststoffe) und zählen in die Kennzahl.

Es handelt sich bei der Kennzahl um eine zusätzliche Angabe basierend auf SASB, TR-AU-440b.2.

Die Einheit der Berichtsgrößen sind Tonnen [t] beziehungsweise Prozent [%]. Die Prozentangaben beziehen sich auf die gesetzlichen Mindestanforderungen. In der Praxis sind auch höhere Recycling-/Verwertungsquoten aufgrund von Fahrzeugvarianten und/oder gewählten Recycling-/Verwertungsverfahren möglich.

Gesamtgewicht und Anteil der wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien

Die Kennzahl umfasst das Gewicht [t] und den prozentualen Anteil [%] der wiederverwendeten und recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien der Ressourcenzu-

flüsse für die Fahrzeugproduktion der BMW Group im Berichtszeitraum.

Zur Bestimmung der wiederverwendeten und recycelten Umsätze wird die folgende Definition gemäß DIN EN ISO 14021 zugrunde gelegt.

Wiederverwendung ist nach DIN EN ISO 14021:2021-10 definiert als „Materialien aus Nachbearbeitung, Nachschliff oder Schrott, die im Verlauf eines technischen Verfahrens entstehen und im selben Prozess wiederverwendet werden können“.

Recyceltes Material ist nach DIN EN ISO 14021:2021-10 definiert als „Material, das aus zurückgewonnenem [verwertetem] Material mithilfe eines Herstellungsverfahrens aufbereitet und zu einem Endprodukt oder zu einem Bestandteil eines Endprodukts verarbeitet wurde“. Der Rezyklatgehalt setzt sich gemäß DIN EN ISO 14021:2021-10 aus den zwei Materialströmen „Abfall vor Gebrauch“ und „Abfall nach Gebrauch“ zusammen.

Die Kennzahl beschreibt die Anteile an recyceltem und wiederverwendetem Material, die in den Materialien für die Fahrzeugproduktion der BMW Group enthalten sind. Sie setzt sich aus der Summe des recycelten Materials sowie den Mengen der in der Hausfertigung verwendeten recycelten Materialanteile der Hilfs- und Betriebsstoffe, weiterer zugehöriger Prozessmaterialien und der Menge der wiederverwendeten Materialien in der Hausfertigung, die für die Fahrzeugproduktion im Berichtszeitraum benötigt werden, zusammen.

Zur Ermittlung des recycelten Materials, das im Berichtszeitraum für die Fahrzeugproduktion benötigt wird, erfolgt eine Analyse, ob Rezyklatwerte für die verwendeten Komponenten, Produkte und Materialien vorliegen. Die Analyse folgt einem Zuordnungsmodell basierend auf verfügbaren Datenquellen. Wenn Primärdaten von Lieferanten verfügbar sind, werden die Primärdaten verwendet. Ansonsten werden materialspezifische Datensätze aus der Sphera-Datenbank (basierend auf industriellen Durchschnittswerten) verwendet.

Die materialspezifischen Datensätze werden auf der Grundlage der Materialklassifizierung¹ zugewiesen. Wenn keine Daten von den Lieferanten und keine Daten in der Sphera-Datenbank vorliegen, wird als Rezyklatwert null angenommen. Die Berechnung erfolgt gemäß DIN EN ISO 14021². Der Wert wird für repräsentative Fahrzeuge erhoben und in Berücksichtigung der Fahrzeuggruppen jedem Fahrzeug für das Berichtsjahr zugeordnet. Der Rezyklatgehalt je Fahrzeug wird dann auf die Gesamtflotte (Produktionsvolumen Automobile und Motorräder der BMW Group) hochgerechnet.

Für die Hilfs- und Betriebsstoffe ist keine Information zu enthaltenen recycelten Anteilen verfügbar, daher wird für diese Umfänge ein Rezyklatwert von null angenommen. Für die weiteren Prozessmaterialien aus der BMW Group Fahrzeugproduktion kann auf Basis von industriellen Durchschnittswerten ein anteiliger Rezyklatwert angerechnet werden.

Das wiederverwendete Material in der Hausfertigung wird von den Standorten mit Hausfertigung erfasst. Wenn keine Daten zur Wiederverwendung in der Hausfertigung vorliegen, wird als Wert null angenommen. Es handelt sich um Materialien, die in den Produktionsprozessen als Rückstand anfallen, nicht als Abfall deklariert werden und direkt im Produktionsprozess wiederverwendet werden können.

Die Kategorien wiederverwendetes Material und recyceltes Material werden gemäß den oben genannten Definitionen zugeordnet und überschneiden sich nicht. Damit sind Doppelzählungen ausgeschlossen.

Die Einheit der Berichtsgröße ist die Gesamtmasse [t] der wiederverwendeten und recycelten sekundären Komponenten, Produkte oder Materialien der BMW Group im Berichtszeitraum. Des Weiteren wird der prozentuale Anteil angegeben: Die Einheit der Berichtsgröße ist Gewichtsprozent [%] und beschreibt den relativen Anteil wiederverwendeter und recycelter sekundärer Komponenten, Produkte und Materialien an der Gesamtmasse [t] der Ressourcenzuflüsse der BMW Group im Berichtszeitraum. Der Nenner dieser Kennzahl ist **↗ Gesamtgewicht verwendeter Produkte sowie technischer und biologischer Materialien.**

H

Herkunftsnachweise (Bundled = Gebündelte Instrumente)

Die Kennzahl gibt den prozentualen Anteil von erworbener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kälte, der mit gebündelten Instrumenten (bundled) hinterlegt ist, an dem gesamten Verbrauch erworbener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung an.

Unter bundled versteht die BMW Group den gebündelten Kauf von Herkunftsnachweisen und die bilanzielle Abnahme von physischen Energiemengen aus derselben Erzeugungsanlage. Hierunter fallen unter anderem die sogenannten Power Purchase Agreements (PPAs). Fremdbetriebene Photovoltaik- und Windenergieanlagen auf BMW Group Standorten (on-site PPAs) erzeugen in der Regel keine Herkunftsnachweise, da der Strom nicht über öffentliche Stromnetze fließt. Diese Umfänge werden trotzdem als gebündelte Instrumente (bundled) geführt.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Prozent [%].

Herkunftsnachweise (Unbundled = Ungebündelte Marktinstrumente)

Die Kennzahl gibt den prozentualen Anteil von erworbener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kälte, der mit ungebündelten Instrumenten (unbundled) hinterlegt ist, an dem gesamten Verbrauch erworbener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung an.

Unter unbundled versteht die BMW Group den separaten und unabhängigen Kauf von Grünstromnachweisen und die bilanziellen Abnahme von physischen Strommengen. Die Grünstromnachweise können aus anderen Erzeugungsanlagen und von anderen Lieferanten stammen als die physischen Strommengen.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Prozent [%].

I

Interner CO₂-Preis

Die BMW Group ermittelt einen CO₂-Preis als Schattenpreis, der zur Bewertung im Zusammenhang mit Entscheidungen in Fahrzeugprojekten (Scope 3 Downstream, Kategorie 11 Nutzungsphase gemäß Greenhouse Gas Protocol) in der Entwicklung herangezogen wird. Der CO₂-Preis basiert auf den Vorgaben des CO₂-Grenzwertes, der in den europäischen Flottenvorschriften festgelegt wird.

In den EU-Flottenvorschriften ist ein Euro-Wert pro g CO₂ Zielüberschreitung je verkaufter Einheit angesetzt. Dieser wird mit der in der Lebenszyklusanalyse verwendeten durchschnittlichen Laufleistung von 200.000 km gemäß den Annahmen des Verbands der Automobilindustrie (VDA) multipliziert und ergibt den internen CO₂-Preis der BMW Group.

Eine Überprüfung findet in regelmäßigen Abständen (mindestens jährlich) im Zusammenhang mit der Überarbeitung der europäischen Flottenregulierung oder bei Bedarf, je nach möglichen Änderungen des zugrunde liegenden Regulierungssystems, durch die Bereiche Konzerncontrolling und Nachhaltigkeitsstrategie statt.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Euro je Tonne CO₂ [€/t CO₂].

¹ VDA 231-106 Werkstoff-Klassifizierung im Kraftfahrzeugbau: Aufbau und Nomenklatur.

² DIN EN ISO 14021:2021-10. Umweltkennzeichnungen und -deklarationen - umweltbezogene Anbietererklärungen (Umweltkennzeichnung Typ II) (ISO 14021:2016 + Amd 1:2021); Deutsche Fassung EN ISO 14021:2016 + A1:2021.

M

Marktbasierte Methode/Market-based Method

Bei der marktbasierten Methode werden die Scope-2-CO₂e-Emissionen auf der Grundlage der CO₂e-Emissionen der Erzeuger quantifiziert, von denen das berichtende Unternehmen vertraglich Strom, der mit Instrumenten [↗ gebündelt](#) ist, oder [↗ ungebündelt](#) Instrumente allein, erwirbt (Greenhouse Gas Protocol, Leitlinien für Scope-2-Emissionen, Glossar, 2015).

Material

Bei Material handelt es sich um einen Sammelbegriff für Stoffe und Stoffgemische, die für die Herstellung von Produkten bestimmt sind. Dies kann sowohl [↗ Rohstoffe](#) als auch höher verarbeitete Stoffe und Stoffgemische umfassen. Dabei wird zwischen [↗ Primär-](#) und [↗ Sekundärmaterialien](#) unterschieden.

Mengen der CO₂e-Emissionen (Scope 1, 2 und 3), die unter ein internes CO₂-Preis-System fallen, sowie Anteil an den Gesamtemissionen je Scope

Wie in [↗ Interner CO₂-Preis](#) beschrieben, sind die Emissionen aus Scope-3-Kategorie 11 Nutzungsphase gemäß Greenhouse Gas Protocol von dem internen CO₂-Preis betroffen. Eine Einschränkung erfolgt hier auf das Segment Automobile. Die anteiligen Emissionen an den Gesamtemissionen werden rechnerisch ermittelt und prozentual ausgewiesen.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e] (für die Mengen) und Prozent [%] (für den Anteil an den Gesamtemissionen).

N

Net Zero (Netto-Null)

Reduzierung der Scope-1-, Scope-2- und Scope-3-Emissionen (in Anlehnung an die wissenschaftsbasierten Grundsätze [SBTi] sowie die Definition nach ESRS) auf ein Restniveau, das dem Erreichen der Netto-Null-Emissionen auf globaler oder sektoraler Ebene in anerkannten 1,5°C-Szenarien entspricht. Dies bedeutet eine Reduktion der CO₂e-Emissionen des Basisjahres innerhalb der Wertschöpfungskette um mindestens 90%, bei

gleichzeitiger Neutralisierung von maximal 10% der (Rest-)Emissionen durch permanente CO₂e-Senken zum Netto-Null-Zieldatum und danach.

P

Primärmaterial

Bei Primärmaterial handelt es sich um einen Sammelbegriff für Stoffe und Stoffgemische, die für die Herstellung von Produkten bestimmt sind und erstmals in einem Produktionsprozess eingesetzt werden. Dies kann sowohl [↗ Primärrohstoffe](#) als auch höher verarbeitete Stoffe und Stoffgemische umfassen.

Primärrohstoff

Als Primärrohstoff wird ein Rohstoff bezeichnet, der direkt aus der Natur gewonnen wird.

R

Recyclbarer Anteil der Produkte (Fahrzeuge)

Bei der Kennzahl wird in Bezug auf das gesamte Fahrzeugprogramm (für alle BMW Group Fahrzeuge weltweit – inklusive Motorräder) der recycelbare Anteil berichtet.

Des Weiteren wird als zusätzliche Angabe basierend auf SASB, TR-AU-440b.3 für BMW Group Automobile der verwertbare Anteil in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen der Europäischen Richtlinie über Altfahrzeuge (ELV 2000/53/EG) berichtet. Diese Anteile beziehen sich prozentual auf das Fahrzeuggewicht. Diese Zahlen gelten für das einzelne Produkt/die Typgenehmigungsumfänge.

Die Quoten werden in der europäischen (Zertifizierungsstelle: Société Nationale de Certification et d'Homologation [S.N.C.H], Luxcontrol S.A.)/chinesischen (Zertifizierungsstelle: Ministry of Industry and Information Technology [MIIT], Certification and Accreditation Administration of China [CNCA]) Typgenehmigung im Rahmen der ISO 22628 nachgewiesen und können analog auch technisch für alle weltweiten Fahrzeuge (BMW Group Automobile) angenommen werden. Es handelt sich bei der Betrachtung der berechneten Fahrzeuge um das sogenannte „Worst-Case“-

Fahrzeug für den entsprechenden Typgenehmigungsumfang. Das heißt, Fahrzeuge innerhalb des gleichen Typgenehmigungsumfangs können auch höhere Recycling-/Verwertungsquoten aufweisen, zum Beispiel durch einen erhöhten Metallanteil aufgrund größerer Motoren und/oder Getriebe. Für BMW Motorrad wurde der Nachweis der ISO 22628 für repräsentative Motorradtypen erbracht. Für die restlichen Motorradmodelle ist ebenso von einer Erfüllung der Quoten auszugehen.

Die Einheit der Berichtsgrößen ist Prozent [%]. Die Prozentangaben beziehen sich auf die gesetzlichen Mindestanforderungen. In der Praxis sind auch höhere Recycling-/Verwertungsquoten aufgrund von Fahrzeugvarianten und/oder gewählten Recycling-/Verwertungsverfahren möglich.

Ressourcen/Natürliche Ressourcen

Unter dem Begriff versteht man in der Natur vorkommende natürliche Ressourcen, die für wirtschaftliche Produktion oder Verbrauch genutzt werden können. Finanzielle oder personelle Ressourcen sind von der Definition ausgeschlossen. Je nach Kontext kann der Begriff „Ressource“ auch [↗ Material](#), [↗ Rohstoffe](#) und/oder zum Beispiel „Luft“, „Wasser“ oder „Boden“ umfassen.

Rezyklatquote Automobile

Die Kennzahl beschreibt die durchschnittliche Rezyklatquote der im Berichtsjahr weltweit produzierten Automobile der BMW Group.

Zur Bestimmung der Rezyklatquote beziehungsweise dem eingesetzten Anteil an recyceltem Material wird die folgende Definition gemäß DIN EN ISO 14021 zugrunde gelegt.

Recyceltes Material ist nach DIN EN ISO 14021:2021-10 definiert als „Material, das aus zurückgewonnenem [verwertetem] Material mithilfe eines Herstellungsverfahrens aufbereitet und zu einem Endprodukt oder zu einem Bestandteil eines Endprodukts verarbeitet wurde“. Der Rezyklatgehalt setzt sich gemäß DIN EN ISO 14021:2021-10 aus den zwei Materialströmen „Abfall vor Gebrauch“ und „Abfall nach Gebrauch“ zusammen.

Zur Ermittlung des recycelten Materials, das im Berichtszeitraum für die Automobilproduktion benötigt wird, erfolgt eine Analyse,

ob Rezyklatwerte für die verwendeten Komponenten, Produkte und Materialien vorliegen. Die Analyse folgt einem Zuordnungsmodell basierend auf verfügbaren Datenquellen: Wenn Primärdaten von den Lieferanten verfügbar sind, werden die Primärdaten verwendet. Ansonsten werden materialspezifische Datensätze aus der Sphera-Datenbank (basierend auf industriellen Durchschnittswerten) verwendet. Die materialspezifischen Datensätze werden auf der Grundlage der Materialklassifizierung zugewiesen. Wenn keine Daten von den Lieferanten und keine Daten in der Sphera-Datenbank vorliegen, wird als Rezyklatwert null angenommen. Die Berechnung erfolgt gemäß DIN EN ISO 14021*. Der Wert wird für repräsentative Fahrzeuge erhoben und in Berücksichtigung der Fahrzeuggruppen jedem Fahrzeug für das Berichtsjahr zugeordnet.

Für die Berechnung der Menge des recycelten Materials wird auf Basis der Fahrzeuggruppen, die zur Berechnung des Fahrzeuggewichts herangezogen werden, eine Hochrechnung der Mengen auf das Produktionsvolumen Automobile vorgenommen. Die Summe des recycelten Materials stellt den Zähler der Kennzahl dar.

Der Nenner der Kennzahl ist das Gesamtgewicht der produzierten Automobile der BMW Group. Die Berechnung erfolgt anhand stückzahlbereinigter Mittelwerte repräsentativer Automobile der BMW Group. Die Mittelwerte werden aus den gemittelten Gesamtmaterialtonnagen für jede Fahrzeuggruppe gebildet. Die Materialtonnagen werden auf Basis von Realdaten aus IMDS (Internationales Materialdatensystem) ermittelt und auf die Fahrzeugflotte (Produktionsvolumen Automobile der BMW Group) hochgerechnet.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Gewichtsprozent [%] und beschreibt den relativen Anteil recycelter Komponenten, Produkte und Materialien an der Gesamtmasse [t] der produzierten Automobile der BMW Group im Berichtszeitraum.

Rohstoff

Ein Rohstoff bezeichnet einen unverarbeiteten oder verarbeiteten Stoff, der als Input für die Herstellung von Materialien, Zwischen- oder Endprodukten verwendet wird. Dabei wird zwischen Primär- und Sekundärrohstoffen unterschieden. Der Begriff

Rohstoff inkludiert dabei mineralische und organische Stoffe. Davon zu unterscheiden sind Ressourcen und Materialien.

S

Stilllegungen von CO₂e-Zertifikaten außerhalb der eigenen Wertschöpfungskette im Berichtsjahr nach Removal-Typ, nach Art des anerkannten Qualitätsstandards, zudem vertraglich geplante Stilllegungen in der Zukunft

Die Kennzahlen beschreiben die im Berichtsjahr entstandenen, dauerhaft der Atmosphäre entzogenen und gespeicherten CO₂e-Mengen in t CO₂e, die in Biokohleprojekten geleistet werden, deren Betrieb die BMW Group im Umfang der eingekauften Zertifikate mitfinanziert. Diese Projekte werden durch externe Partner („Beyond Value Chain“ – außerhalb der BMW Group Wertschöpfungskette) betrieben. Als Nachweis dienen die in den Projekten durch die BMW Group Finanzierung entstandenen CO₂e-Zertifikate in t CO₂e beziehungsweise deren Stilllegungsbelege. Die Menge der in den Projekten entstehenden CO₂e-Zertifikaten wird berechnet und zertifiziert nach den Prämissen und Methoden des unabhängigen CO₂e-Senken-Standards „CSI C-Sink“ und wird durch jährliche Rezertifizierungen unabhängiger dritter Auditoren bestätigt. Dabei wird nur der Anteil der hochpermanenten PAC-Fraktion (Persistent Aromatic Carbon) der finanzierten Biokohle-Erträge gezählt.

Ausgewiesen werden weiterhin der Anteil der generierten CO₂e-Negativemissionen, die innerhalb der EU gespeichert werden, sowie der Anteil an Projekten mit Corresponding Adjustments (derzeit für die finanzierten Biokohleprojekte nicht relevant, da in nationalen NDCs [Nationally Determined Contributions] nicht berücksichtigt). Weiterhin wird die derzeit geplante Menge an Stilllegungen von CO₂e-Senken-Projektergebnissen bis einschließlich 2026 berichtet.

Scope 1 bis Scope 3: CO₂e-Emissionen (gesamt)

Die CO₂e-Emissionen eines Unternehmens werden in unterschiedlichen Scopes erfasst. Das Greenhouse Gas Protocol, eine Partnerschaft zwischen World Resources Institute (WRI) und World Business Council for Sustainable Development (WBCSD), unterscheidet auf Basis der verschiedenen Emissionsquellen

zwischen Scope-1-, Scope-2- und Scope-3-Emissionen. Während die direkten Emissionen (Scope 1) innerhalb eines Unternehmens durch die Verbrennung fossiler Energieträger anfallen, bezieht sich Scope 2 auf die indirekten Emissionen, die durch den Strom-, Wärme- und Kälteverbrauch extern erzeugter Energie entstehen. Weitere indirekte Emissionen (Scope 3) fallen in den vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsstufen (upstream und downstream) an. Hierzu zählt beispielsweise die Lieferkette oder auch die Nutzung der Produkte und Dienstleistungen. Mehr Details zu den berichteten Kategorien der BMW Group innerhalb der einzelnen Scopes finden sich im Folgenden.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e]. Die biogenen Emissionen werden separat ausgewiesen.

Scope 1: CO₂e-Emissionen (gesamt)

Die Scope-1-Emissionen entstehen innerhalb eines Unternehmens beispielsweise durch die Verbrennung fossiler Energieträger. Die bei der BMW Group hierbei unterschiedenen Kategorien sind im Folgenden genauer beschrieben.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e]. Die biogenen Emissionen werden separat ausgewiesen.

Scope 1: CO₂e-Emissionen der BMW Group Standorte

Die Kennzahl beinhaltet alle direkten Emissionen der BMW Group Standorte, die aus der Nutzung verschiedener fossiler Energieträger direkt an allen BMW Group Standorten resultieren.

Zusätzlich beinhaltet die Kennzahl Emissionen aus dem Betrieb von Prüfständen sowie das entstehende CO₂e aus vernichteten Lösemittelmissionen (Volatile Organic Compounds, VOC). Diese stammen beispielsweise aus der Nachverbrennung von Lösemittelresten in der Lackiererei.

* DIN EN ISO 14021:2021-10. Umweltkennzeichnungen und -deklarationen - umweltbezogene Anbietererklärungen (Umweltkennzeichnung Typ II) (ISO 14021:2016 + Amd 1:2021); Deutsche Fassung EN ISO 14021:2016 + A1:2021.

Zur Bestimmung der CO₂e-Emissionen werden im Wesentlichen die Emissionsfaktoren des VDA (jeweils in der aktuell gültigen Fassung) verwendet. Diesen liegen die neuesten GWP-Werte nach IPCC AR6 zugrunde. Diese berücksichtigen die länderspezifischen Zusammensetzungen der verschiedenen Energieträger. Erneuerbare Brennstoffe wie Holz gelten als CO₂-neutral, da ihr CO₂-Gehalt zuvor aus der Umgebungsluft entnommen und in Lignin gebunden wurde. Sie werden jedoch mit ihren Äquivalenten (zum Beispiel N₂O, Ruß etc.) ausgewiesen. Die biogenen CO₂-Emissionen aus biobasierten Brennstoffen werden separat ausgewiesen.

Die in der Kennzahl beinhalteten Daten aus Produktionsstandorten sind durch das Eco Management and Audit Scheme (EMAS) (Deutschland und Österreich), ISO 14001 (Ausnahme: Debrecen [Ungarn], geplant für 2026) sowie teils ISO 50001 (ausgewählte Standorte in Deutschland und China) zertifiziert. Die in der Kennzahl enthaltenen nichtproduzierenden Standorte sind teilweise zertifiziert.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e]. Die Emissionsfaktoren [t/MWh] werden auf den Energieverbrauch [MWh] angewendet.

Scope 1: CO₂e-Emissionen Dienstwagen

Die Kennzahl beinhaltet die gesamten direkten Emissionen der Fahrzeugflotte der BMW Group.

Die Fahrzeugflotte umfasst persönlich und nicht persönlich zugewiesene Firmen- und Funktionsfahrzeuge. Persönlich zugewiesene Fahrzeuge sind für den geschäftlichen und privaten Gebrauch bestimmt.

Die Kennzahl wird auf der Grundlage des Verbrauchs für alle Märkte berechnet, für die Verbrauchsdaten der Fahrzeugflotte abgerufen werden können (#1 verbrauchsbasierte Methode). Wenn für einen Markt keine verbrauchsbasierten Daten verfügbar sind, erfolgt die Berechnung auf der Grundlage der kilometerbasierten Methode (#2 kilometerbasierte Methode).

Für die CO₂e-Berechnung ist die verbrauchsbasierte Methode die genaueste Methode, da der Verbrauch im direkten Zusammenhang mit den Emissionen steht.

#1 Verbrauchsbasierte Methode

Die Datenquellen für die Erhebung sind aggregierte Tankbelege (zum Beispiel Tankkarten-Datenprotokolle) oder Daten von Abfüllanlagen.

Es werden folgende Daten für den Zeitraum eines Berichtsjahres ermittelt:

- Kraftstoffmengen und -arten (Diesel, Benzin) inklusive Maßeinheit (zum Beispiel Liter)
- Emissionsfaktoren für die jeweiligen Kraftstoffe inklusive Maßeinheit (zum Beispiel CO₂e kg/Liter)

Die Berechnungsformel für die verbrauchsabhängige Methode je Land lautet:

CO₂e-Emissionen = Σ (Menge des verbrauchten Kraftstoffs x Emissionsfaktor des jeweiligen Kraftstoffs)

#2 Kilometerbasierte Methode

Bei der kilometerbasierten Methode werden Aktivitätsdaten (das heißt die gefahrenen Fahrzeugkilometer mit dem Fahrzeugtyp) mit den Kraftstoffverbrauchs-faktoren (in der Regel die länderspezifischen Standardwerte nach Fahrzeugtyp) und den Emissionsfaktoren für Kraftstoffe multipliziert.

Die Datenquellen für die Erhebung sind Flottenmanagementsysteme und -protokolle (zum Beispiel Excel-Tabellen).

Es werden folgende Daten für den Zeitraum eines Berichtsjahres ermittelt:

- Gesamtstrecke, die im Berichtsjahr mit jedem Fahrzeug zurückgelegt wurde, einschließlich Maßeinheit (zum Beispiel Kilometer, Meilen)
- der spezifische Fahrzeugtyp einschließlich VIN-Nummer

— fahrzeugspezifischer Kraftstoffverbrauchs-faktor nach WLTP, WLTC, US EPA etc. (zum Beispiel Liter/100 km)

— Emissionsfaktoren der jeweiligen Kraftstoffe inklusive Maßeinheit (zum Beispiel CO₂e kg/Liter)

Die Berechnungsformel für die kilometerbasierte Methode je Land lautet:

CO₂e-Emissionen = Σ (zurückgelegte Strecke mit dem jeweiligen Fahrzeugtyp x länderspezifischer Kraftstoffverbrauch x Emissionsfaktor des jeweiligen Kraftstoffs)

Die Daten für die jeweiligen Länder aus den Berechnungsmethoden #1 und #2 werden am Ende zu den gesamten gemeldeten CO₂e-Emissionen gemäß Scope 1 aufsummiert.

In der Kennzahl enthalten sind alle Emissionen der Dienst- und Funktionsfahrzeuge der BMW Group. Es werden die vorliegenden Daten aus fünf repräsentativen Ländern erhoben. Die Emissionen werden bevorzugt aus den erfolgten Betankungen ermittelt. Dies ist der Fall für die Werkstandorte und/oder Märkte in Deutschland, Südafrika, und Großbritannien. In den USA und China erfolgt die Ermittlung auf Basis der gefahrenen Kilometer. Wenn Daten zum Zeitpunkt der Datenerhebung nicht komplett oder für den gesamten Zeitraum zur Verfügung stehen, werden Hochrechnungen für das jeweilige Land/die jeweilige Gesellschaft vorgenommen. Die erhobenen Daten decken circa 80% aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group ab. Die Kennzahl wird auf Basis der Mitarbeiterzahl hochgerechnet, um die gesamte BMW Group einzubeziehen.

Die Emissionen der Dienstwagen sind anteilig auch unter Scope 3: CO₂e-Emissionen Pendelnde Arbeitnehmer [Mitarbeiterberufsverkehr] und Scope 3: CO₂e-Emissionen Verwendung verkaufter Produkte [Nutzungsphase] erfasst. Eine systemseitige Abgrenzung ist aktuell nicht möglich. Die Betankungen der Dienstwagen umfassen systembedingt sowohl Dienst- als auch Privatfahrten, mit Ausnahme der von Mitarbeitern selbst bezahlten Betankungen.

Zur Bestimmung der CO₂e-Emissionen werden die Emissionsfaktoren des VDA für Diesel und Benzin (jeweils in der aktuellen gültigen Fassung) verwendet. Den VDA-Faktoren liegen die

neuesten GWP-Werte nach IPCC AR6 zugrunde. Die Werte werden global für alle Regionen verwendet. In den USA werden regionenspezifische Werte zugrunde gelegt. Die biogenen Emissionen werden separat ausgewiesen.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e].

Scope 1: CO₂e-Emissionen unternehmenseigener Flugzeuge

Die Kennzahl umfasst die Emissionen der unternehmenseigenen Flugzeuge auf Basis aller weltweit durchgeführten Flüge.

Emissionen aufgrund von Dienstreisen, die mit Linienflugzeugen oder Charterflugzeugen durchgeführt werden, sind in der Kennzahl nicht enthalten, sondern werden unter [Scope 3: CO₂e-Emissionen Geschäftsreisen](#) berichtet.

Berücksichtigt werden ausschließlich Emissionen, die direkt durch den Betrieb des jeweiligen Luftfahrzeugs selbst in der Luft und am Boden (Turbine und Hilfsturbine) entstehen. Extern verursachte Emissionen (zum Beispiel der mögliche Einsatz eines Bodenstromaggregats oder eines Flugzeugschleppers) werden nicht berücksichtigt.

Die Berechnung der verbrauchten Treibstoffmenge als Grundlage für die Emissionsberechnung basiert auf der in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 der Kommission vom 19. Dezember 2018 über die Überwachung von und die Berichterstattung über Treibhausgasemissionen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 601/2012 der Kommission in der Version vom 1. Juli 2024 festgelegten „Methode B“. Sie ist wie folgt definiert:

Tatsächlicher Treibstoffverbrauch für jeden Flug [t] = beim Block-on am Ende des vorangegangenen Flugs in den Luftfahrzeugtanks verbliebene Treibstoffmenge [t] + Treibstoffbetankung für den Flug [t] – beim Block-on am Ende des Flugs in den Luftfahrzeugtanks verbliebene Treibstoffmenge [t].

Eine Emissionsreduzierung durch Verwendung alternativer und förderfähiger Flugkraftstoffe wird bei Nutzung gemäß

Änderungsverordnung (EU) 2024/2493 vom 23. September 2024 in Ansatz gebracht. Diese Kraftstoffe stehen derzeit nur in sehr eingeschränktem Umfang zur Verfügung und Lieferanten konnten bisher die Nachweisführung für die erforderliche Akzeptanz im Nabisy-System des Bundesministeriums für Landwirtschaft und Verkehr nicht erbringen. Als Alternative zu Nabisy wird derzeit die Unionsdatenbank (UDB) als EU-weites Register zur Erfüllung der Anforderung der Richtlinien (EU) 2018/2001 (RED II) und (EU) 2023/2413 (RED III) implementiert. Aufgrund der Intention, nicht nur CO₂-Emissionen zu berichten, sondern auch weitere klimawirksame Gase, die bei der Verbrennung von Kerosin entstehen, zu berücksichtigen, wird der jeweils aktuelle kombinierte Emissionsfaktor vom UK Department for Energy Security and Net Zero verwendet. Grundlage dieser Faktoren sind die GWP-Werte des fünften Assessment Report (AR5) über einen 100-Jahres Zeitraum des IPCC.

Andere Effekte, die nicht auf den berichteten CO₂e-Emissionen basieren, wie zum Beispiel Kondensstreifen, unterliegen mit aktuell zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zur Bewertung und Berechnung noch großen Unsicherheiten und werden daher bei der Ermittlung der Kennzahl nicht berücksichtigt. Das auf den Anforderungen der Durchführungsverordnung (EU) 2024/2493 basierende IT-System NEATS (Non-CO₂ Aviation Effects Tracking System) kann derzeit nicht für die Berichterstattung der gesamten Nicht-CO₂-Emissionen genutzt werden. Es befindet sich in der Einführungsphase und steht Nutzern hierfür ab dem 30. September 2025 für eine Erprobung der Berichterstattung jeweilig definierter geografischer Anwendungsbereiche im Rahmen des EU- und SWISS-ETS zur Verfügung – jedoch nicht für die Ermittlung der Nicht-CO₂-Emissionen für die Gesamtheit aller durchgeführten Flüge.

Es gilt zu beachten, dass die in diesem Zusammenhang definierte Kennzahl in der Einheit CO₂e von den zu berechnenden Emissionen für das jeweilige Emissionshandelssystem (zum Beispiel EU-ETS, SWISS-ETS, UK-ETS) abweicht. Diese werden in Übereinstimmung mit den klar definierten Vorgaben der jeweils zuständigen Behörden ermittelt.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e].

Scope 2: CO₂e-Emissionen (gesamt)

Die Scope-2-Emissionen beziehen sich auf die indirekten Emissionen, die durch den Strom-, Wärme- und Kälteverbrauch extern erzeugter Energie entstehen. Die BMW Group unterscheidet hierbei zwei Kategorien, die im Folgenden genauer beschrieben werden. Die Werte werden jeweils nach der [Scope 2: CO₂e-Emissionen \(gesamt\)](#) und [Scope 2: CO₂e-Emissionen des Strom-/Wärme-/Kältebezug der BMW Group Standorte](#) berechnet.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e]. Die biogenen Emissionen werden separat ausgewiesen.

Scope 2: CO₂e-Emissionen des Strom-/Wärme-/Kältebezug der BMW Group Standorte

Die Kennzahl beinhaltet alle indirekten Emissionen aus erworbenem Strom, Wärme oder Kälte an allen BMW Group Standorten. Bei nichtproduzierenden Standorten ohne operative Kontrolle wird angenommen, dass ausschließlich Graustrom eingesetzt wird.

Diese Kennzahl erfasst anteilig auch die [Scope 2: CO₂e-Emissionen Dienstwagen](#) (Ladevorgänge). Eine systemseitige Abgrenzung ist aktuell nicht möglich.

Analog zu Scope 1 werden zur Bestimmung der CO₂e-Emissionen länderspezifische Emissionsfaktoren, im Wesentlichen die Faktoren des VDA (jeweils in der aktuellen gültigen Fassung) verwendet. Den VDA-Faktoren liegen die neuesten GWP-Werte nach IPCC AR6 zugrunde. Für Fernwärme und Kälte werden teilweise lokale anstelle der länderspezifischen Faktoren verwendet, um regionale Unterschiede zu berücksichtigen. Die biogenen Emissionen werden separat ausgewiesen.

Die in der Kennzahl beinhalteten Daten aus Produktionsstandorten sind durch das Eco Management and Audit Scheme (EMAS) (Deutschland und Österreich), ISO 14001 (Ausnahme: Debrecen [Ungarn], geplant für 2026) sowie teils ISO 50001 (ausgewählte Standorte in Deutschland und China) zertifiziert. Die in der Kennzahl enthaltenen nichtproduzierenden Standorte sind teilweise zertifiziert.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e]. Die Emissionsfaktoren [t/MWh] werden auf den Energieverbrauch [MWh] angewendet.

Scope 2: CO₂e-Emissionen Dienstwagen

Die Kennzahl beinhaltet die indirekten Emissionen (Stromverbrauch) der Fahrzeugflotte der BMW Group, angegeben in Tonnen CO₂e.

Die Fahrzeugflotte umfasst persönlich und nicht persönlich zugewiesene Firmen- und Funktionsfahrzeuge. Persönlich zugewiesene Fahrzeuge sind für den geschäftlichen und privaten Gebrauch bestimmt.

Die Kennzahl wird auf der Grundlage des Verbrauchs für alle Märkte berechnet, für die Verbrauchsdaten der Fahrzeugflotte abgerufen werden können (#1 verbrauchsbasierte Methode). Wenn für einen Markt keine verbrauchsbasierten Daten verfügbar sind, erfolgt die Berechnung auf der Grundlage der kilometerbasierten Methode (#2 kilometerbasierte Methode).

Für die CO₂e-Berechnung ist die verbrauchsbasierte Methode die genaueste Methode, da der Verbrauch in direktem Zusammenhang mit den Emissionen steht.

#1 Verbrauchsbasierte Methode

Der Stromverbrauch setzt sich aus den Ladeoptionen @work (Laden auf BMW Group Liegenschaften), @public (Laden an öffentlichen Ladestationen) und @home (Laden bei Mitarbeitenden zu Hause) zusammen. Der Verbrauch ist relevant, sofern er von der BMW Group bezahlt wird. Somit wird bei der Klassifizierung des Stromverbrauchs aus erneuerbaren Quellen ein konservativer Ansatz verfolgt. Die Datenquellen für die Erhebung sind aggregierte Ladebelege (zum Beispiel Datenprotokolle von Ladekarten), Daten von Ladesystemen und Zählerstände.

Es werden folgende Daten für den Zeitraum eines Berichtsjahres ermittelt:

- bestehende Arten von Lademöglichkeiten in einem Land/in einer Gesellschaft: @work, @public und @home

- Information, ob die Art des Ladens auf Grünstrom basiert (gemäß den lokalen sowie BMW Group Anforderungen unter Berücksichtigung der Anforderungen der ESRS)
- Menge des verbrauchten Stroms (differenziert nach der Art der Ladeoption) in MWh
- Emissionsfaktoren für den Strom des jeweiligen Landes (ausgedrückt in t CO₂e/MWh)

Berechnungsformel für die verbrauchsbasierte Methode pro Land:

CO₂e-Emissionen = Σ (verbrauchte Strommenge [MWh] x länderspezifischer Emissionsfaktor für Elektrizität [t CO₂e/MWh])

#2 Kilometerbasierte Methode

Bei der kilometerbasierten Methode werden Aktivitätsdaten (das heißt die gefahrenen Fahrzeugkilometer mit dem Fahrzeugtyp) mit den Energieverbrauchsfaktoren (Standardwerte nach Fahrzeugtyp) und den länderspezifischen Emissionsfaktoren für Strom multipliziert.

Der länderspezifische und fahrzeugspezifische Energieverbrauchsfaktor muss vom jeweiligen Markt unter Angabe der Quelle spezifiziert werden (zum Beispiel WLTP-gewichtet kombiniert).

Die Datenquellen für die Erhebung sind Flottenmanagementsysteme, Flottenmanagementprotokolle (zum Beispiel Excel-Tabellen) sowie Zählerstände, Quittungen und Ladekarten für Grünstrom.

Es werden folgende Daten für den Zeitraum eines Berichtsjahres ermittelt:

- Gesamtstrecke, die im Berichtsjahr mit jedem Fahrzeug zurückgelegt wurde, einschließlich Maßeinheit (zum Beispiel Kilometer, Meilen)
- der spezifische Fahrzeugtyp einschließlich VIN-Nummer
- fahrzeugspezifischer Energieverbrauchsfaktor inklusive Maßeinheit (zum Beispiel kWh/100 km)

- Emissionsfaktoren für den Strom des jeweiligen Landes (ausgedrückt in t CO₂e/MWh)

Berechnungsformel für die kilometerbasierte Methode pro Land:

CO₂e-Emissionen = Σ (mit dem jeweiligen Fahrzeugtyp zurückgelegte Strecke x fahrzeugspezifischer Energieverbrauchsfaktor x länderspezifischer Emissionsfaktor für Elektrizität [t CO₂e/MWh])

Die Daten für die jeweiligen Länder aus den Berechnungsmethoden #1 und #2 werden am Ende zu den gesamten gemeldeten CO₂e-Emissionen aufsummiert.

In der Kennzahl enthalten sind alle Emissionen der Dienst- und Funktionsfahrzeuge der BMW Group. Es werden die vorliegenden Daten aus fünf repräsentativen Ländern erhoben. Die Emissionen werden bevorzugt aus den erfolgten Ladevorgängen ermittelt. Dies ist der Fall für die Werkstandorte und/oder Märkte in Deutschland, Südafrika und Großbritannien. In den USA und China erfolgt die Ermittlung auf Basis der gefahrenen Kilometer. Wenn Daten zum Zeitpunkt der Datenerhebung nicht komplett oder für den gesamten Zeitraum zur Verfügung gestanden haben, werden Hochrechnungen für das jeweilige Land/die jeweilige Gesellschaft vorgenommen. Die erhobenen Daten decken circa 80% aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group ab. Die Kennzahl wird auf Basis der Mitarbeiterzahl hochgerechnet, um die gesamte BMW Group einzubeziehen.

Die Emissionen der Dienstwagen sind anteilig auch unter [Scope 3: CO₂e-Emissionen Pendelnde Arbeitnehmer \[Mitarbeiterberufsverkehr\]](#), [Scope 3: CO₂e-Emissionen Verwendung verkaufter Produkte \[Nutzungsphase\]](#) und [Scope 2: CO₂e-Emissionen des Strom-/Wärme-/Kältebezug der BMW Group Standorte](#) erfasst. Eine systemseitige Abgrenzung ist aktuell nicht möglich. Das Laden von Dienstwagen umfasst systembedingt sowohl Dienst- als auch Privatfahrten, mit Ausnahme der von Mitarbeitern selbst bezahlten Ladevorgänge.

Zur Bestimmung der CO₂e-Emissionen werden im Wesentlichen die Emissionsfaktoren des VDA (jeweils in der aktuellen gültigen Fassung) verwendet. Den VDA-Faktoren liegen die neuesten GWP-Werte nach IPCC AR6 zugrunde. In den USA werden

regionenspezifische Werte zugrunde gelegt. Die biogenen Emissionen werden separat ausgewiesen.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e].

Scope 3: CO₂e-Emissionen (gesamt)

Die Scope-3-Emissionen entstehen in den vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsstufen. Details zu den wesentlichen Kategorien der BMW Group gemäß des Greenhouse Gas Protocol finden sich unter [Übersicht Berichterstattung Scope-3-Kategorien](#).

Die berichteten Kategorien sind jeweils im Folgenden einzeln genauer beschrieben.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e]. Die biogenen Emissionen werden separat ausgewiesen.

Scope 3: CO₂e-Emissionen Erworbener Waren und Dienstleistungen

Die Kennzahl beschreibt die absolute Menge an CO₂e-Emissionen, die mit der Produktion der eingekauften Waren und Dienstleistungen zusammenhängt, die für die Herstellung der BMW Group Fahrzeuge (Automobile und Motorräder) und den Bereich Customer Support („Aftersales-Produkte“) emittiert wird. Die Kennzahl bildet somit die Scope-3-Kategorie 1 des Greenhouse Gas Protocol ab. Folgende Umfänge sind in dieser Kategorie aktuell nicht berücksichtigt: Rennsportfahrzeuge sowie eingekaufte IT-Cloud-Dienste und Engineering- oder Entwicklungsdienstleistungen.

Es wurde eine BMW Group spezifische Methodik zur Ermittlung der CO₂e-Lieferkettenemissionen entwickelt. Da lieferantenspezifische CO₂e-Werte nicht entlang der gesamten Lieferkette verfügbar sind, wird ein Modell auf Basis von Industriedurchschnittswerten und – falls vorhanden – lieferantenspezifischen Daten verwendet. Dieses Vorgehen orientiert sich an Elementen der ISO 14040/44 beziehungsweise gängiger Praxis im Rahmen der Erstellung von Lebenszyklusanalysen (LCA), ist aber nicht zwingend mit Methoden beziehungsweise Werten anderer Unternehmen vergleichbar. Aufgrund mangelnder

Datenverfügbarkeit werden verschiedene Schätzungen, Annahmen und Durchschnittswerte bei der Ermittlung der Kennzahl herangezogen. Es wird angestrebt, durch fortschreitende Transparenz in den Lieferketten und Erweiterung der Modelldetaillierung, die Modellgüte zur Kennzahlberechnung unter Beibehaltung einer konsistenten Methodik, über die Berichtsjahre zu verbessern.

Nach der im Folgenden beschriebenen Methodik werden die Emissionsdaten der BMW Group Automobile berechnet. Emissionsdaten der produzierten BMW Group Motorräder und des Customer-Support-Bereichs werden jeweils mittels einer vereinfachten Rechnung ermittelt.

BMW Group Automobile: Die CO₂e-Lieferkettenemissionen werden zunächst für eine repräsentative Auswahl an Fahrzeugen auf Basis ihrer Fahrzeugstücklisten ermittelt. Das Spektrum der im Betrachtungszeitraum gefertigten Fahrzeugklassen (von der Premiumkompaktklasse bis zur Luxusklasse) und der Antriebsvarianten (Ottomotor, Diesel, PHEV, BEV) findet sich in dieser Auswahl wieder. Die Fahrzeugstücklisten sind so konfiguriert, dass sie bereits Motor- und Antriebsvarianten sowie Sonderausstattungen enthalten.

Für die repräsentativen Fahrzeuge werden die CO₂e-Emissionen aller verbauten Komponenten auf Basis ihrer Werkstoffzusammensetzung und zugehöriger Verarbeitungsschritte berechnet. Hierbei werden je Fahrzeug jeweils bis zu rund 60.000 Einzelbeiträge bewertet. Der CO₂e-Wert des jeweiligen Fahrzeugs ergibt sich durch Summation dieser Beiträge.

Für die überwiegende Anzahl der produzierten Fahrzeugvarianten, die nicht Teil der repräsentativen Fahrzeuge sind, liegt keine individuelle CO₂e-Berechnung auf Stücklistenbasis vor. Um diese in das Gesamtergebnis einbeziehen zu können, ist ein modulares, skalierendes Berechnungsverfahren entwickelt worden: Die Stücklisten der repräsentativen Fahrzeuge werden nach funktionalen Kriterien in Abschnitte zerlegt (Module) und diese bezüglich ihrer CO₂e-Emissionen in Summe bewertet. Bisher nicht bewertbare Fahrzeugderivate werden auf Basis dieser Bausteine individuell zusammengesetzt, wobei die technischen Ausprägungen der Zielfahrzeuge (zum Beispiel Motorisierung,

Allradantrieb, Karosserieform) die Wahl der verwendeten Bausteine bestimmen. Nicht genau passende Bausteine werden aus vorhandenen Bausteinen skaliert. Die Skalierungsfaktoren basieren auf Berechnungen sowie auf Einschätzungen von Experten, zum Beispiel für die Skalierung von im Detail berechneten Karosseriewerten von Limousinen auf Touring-Varianten gleicher Motorisierung.

Beispielsweise wäre die Berechnung eines BMW 520i als auf Stücklistenbasis bewertetes Fahrzeug vorhanden, jedoch in diesem Beispiel kein BMW 520i Touring. Um den Letzteren mit größer Güte abbilden zu können, würden die berechneten CO₂e-Emissionen des Antriebsstrangs, der Räder, Sitze etc. unverändert übernommen, während die Karosseriewerte mit einem Skalierungsfaktor multipliziert in die Berechnung des Tourings eingehen. Bei der oben beschriebenen Methodik wird die anerkannte Sphera-Datenbank „LCA for Experts“ für CO₂e-Faktoren der Energien, Rohstoffe und Verarbeitungsprozesse herangezogen. Zur Berechnung werden die jeweils aktuellen Emissionsfaktoren aus der Sphera-Datenbank verwendet (Datenbank-Version 2025.2), die im Berichtsjahr GWP-Faktoren nach IPCC (AR6) berücksichtigen.

Die CO₂e-Emissionen von Lieferketten unterscheiden sich in den verschiedenen Weltregionen. Daher werden vereinfachend die Produktionsstandorte der Fahrzeuge einer der drei Regionen Europa, Asien und USA zugeordnet und die Emissionen für die gesamte Lieferkette der Fahrzeuge mit den Sphera-Datensätzen berechnet, die für diese Region gültig sind. Die BMW Group Berechnungsmethodik erlaubt und erfordert in ihrer Ausprägung die Verwendung einer großen Anzahl verschiedener Werkstoffe, für die die Sekundärdaten der Emissionsfaktoren zur Berechnung bereitgestellt werden müssen. Diese Daten sind nicht für alle Weltregionen gleichermaßen verfügbar. Der angewendete BMW Group Ansatz ist hier, Lücken in erforderlichen Sekundärdaten mittels Skalierung über VDA-Werkstoffklassen zu schließen. Die besonders emissionsintensiven Bauteile, Batteriezellen und die Katalysatorbeschichtung werden auf Basis ihrer tatsächlichen Fertigungsregion, unabhängig vom Produktionsstandort des Fahrzeugs, berechnet.

Aufgrund der großen Bedeutung der Batteriezellherstellung für die Gesamt-CO₂e-Emissionen der elektrifizierten Fahrzeuge wird ein detailliertes Rechenmodell für die Bewertung von Zellen verwendet. Es berücksichtigt neben den tatsächlichen Montagestandorten der Batteriezellen, den Materialzusammensetzungen und den zugehörigen Fertigungsschritten auch die Ausprägungen der Zellchemie in Anode und Kathode sowie die mit den lieferantenspezifischen Energieverbräuchen verbundenen Emissionen.

Mit diesem Vorgehen erhält jedes im Betrachtungszeitraum gebaute Fahrzeug (Automobil) einen spezifischen CO₂e-Basiswert der Lieferkettenemissionen (im weiteren Basiswert). Der Gesamtflottenwert der CO₂e-Lieferkettenemissionen bildet sich durch Aufsummieren dieser CO₂e-Beiträge aller im Berichtsjahr produzierten Automobile.

Da die beschriebene Methode überwiegend auf dem Einsatz von Sekundärdaten – also Industriedurchschnittswerten – beruht, müssen individuell vereinbarte CO₂e-reduzierende Maßnahmen in einem folgenden Prozessschritt vom Basisflottenwert zum Abzug gebracht werden. Die Ermittlung der Summe der eingesparten Menge an CO₂e-Emissionen ist in der Kennzahl **↗ CO₂e-Reduktion in der Lieferkette (Scope 3 upstream)** beschrieben. Der Anteil der Lieferkettenemissionen der Automobilflotte ergibt sich somit aus dem oben beschriebenen Basiswert abzüglich der **↗ CO₂e-Reduktion in der Lieferkette (Scope 3 upstream)**.

BMW Motorrad: Der Anteil der Lieferkettenemissionen der Motorradflotte ist nach einem vereinfachten Verfahren berechnet. Hier wird je Fahrzeugfamilie (gleiches Antriebskonzept: Reihen-, Boxermotoren oder auch elektrischer Antrieb) ein repräsentatives Motorrad (beziehungsweise Roller) ausgewählt und eine Bewertung der Lieferkettenemissionen für dieses Derivat durchgeführt.

Auch hier werden die Fahrzeugstücklisten auf Bauteilebene in ihren Werkstoffen und verbundenen Fertigungsprozessen betrachtet. Zur Anwendung kommen Sekundärdaten aus „LCA for Experts“ von Sphera. Dieses Vorgehen orientiert sich an Elementen der ISO 14040/44 beziehungsweise gängiger Praxis im Rahmen der Erstellung von Lebenszyklusanalysen (LCA). Um

die Emissionen auf die gesamte Motorradflotte zu skalieren, werden die ermittelten CO₂e-Werte der Lieferkette des bewerteten Fahrzeuges über das Fahrzeuggewicht auf alle übrigen Derivate der gleichen Familie skaliert. Dieser Wert wird dann mit der Gesamtmenge der im Berichtsjahr produzierten Anzahl an Fahrzeugen (Motorräder) multipliziert.

Diese Abschätzlogik für den Bereich Motorrad arbeitet nicht mit skalierenden Bausteinelementen und ist daher nicht in der Lage, Differenzierungen innerhalb der einzelnen Fahrzeugfamilien so detailgetreu abzubilden, wie es in der Automobilberechnung möglich ist. CO₂e-reduzierende Maßnahmen werden aktuell bei Motorradlieferanten nicht unabhängig geprüft und werden somit auch nicht der **↗ CO₂e-Reduktion in der Lieferkette (Scope 3 upstream)** angerechnet.

BMW Group Customer Support: Die Emissionen des Bereichs Customer Support („Aftersales-Produkte“) werden mittels einer verbrauchsorientierten Methodik errechnet. Dazu werden zunächst die Emissionen einer relevanten Stichprobe der umsatz- sowie volumenstärksten Teile unter Berücksichtigung von CO₂e-intensiven Teilen, wie beispielsweise Rädern und Chemikalien, ermittelt. Dabei werden die Bauteile bezüglich ihrer enthaltenen Werkstoffe und den verbundenen Fertigungsprozessen bewertet. Zur Anwendung kommen Sekundärdaten aus „LCA for Experts“ von Sphera. Das Vorgehen orientiert sich an Elementen der ISO 14040/44 beziehungsweise gängiger Praxis im Rahmen der Erstellung von Lebenszyklusanalysen (LCA). Anschließend erfolgte eine umsatzbasierte Extrapolation auf das Gesamtvolumen.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e]. Die biogenen Emissionen werden separat ausgewiesen.

Scope 3: CO₂e-Emissionen Investitionsgüter

Die Kennzahl umfasst vorgelagerte Emissionen der Herstellung von Investitionsgütern, welche der BMW Group im Geschäftsjahr zugegangen sind. Emissionen aus der Nutzung der Güter werden nicht berücksichtigt. Für die Berechnung der Emissionen wendet die BMW Group die „Spend-based“-Methodik gemäß GHG-Protokoll an. Hierzu werden die Zugänge für Sachanlagen

des Konzernanlagespiegels **↗ Textziffer [20]** herangezogen und mit entsprechenden Emissionsfaktoren bewertet. Die verwendeten Emissionsfaktoren stammen von der Cornerstone Sustainability Data Initiative und werden von Climatiq bereitgestellt. Diesen liegen die GWP-Werte nach IPCC AR6 zugrunde. Die Emissionen dieser Kategorie resultieren hauptsächlich aus Bauaktivitäten sowie aus der Herstellung erworbener technischer Anlagen und Maschinen.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e].

Scope 3: CO₂e-Emissionen vorgelagerter Transport und Vertrieb [Transportlogistik]

Die Kennzahl umfasst die durch die Transportlogistik, bestehend aus Inbound (Produktionsversorgung), Outbound (Fahrzeugdistribution) und Customer Support (Ersatzteile), verursachten CO₂e-Emissionen.

Es werden alle verwendeten Transportarten innerhalb des BMW Group Transportnetzes für Fahrzeuge (Automobile und Motorräder) der BMW Group bis zum Vertriebspartner berücksichtigt:

- Straße
- Schiene
- Schiff
- Binnenschiff
- Luftfracht

Gemäß Greenhouse Gas Protocol Scope 3 finden sich Transportemissionen in den Kategorien 4 („Vorgelagerter Transport und Distribution“) und 9 („Nachgelagerter Transport und Distribution“). Für die Transportlogistik der BMW Group trifft ausschließlich die Definition der Kategorie 4 zu, da die BMW Group bis zum Verkaufspunkt für die Transportkosten aufkommt. Die Emissionen nach dem Verkaufspunkt werden in **↗ Scope 3: CO₂e-Emissionen Verwendung verkaufter Produkte [Nutzungsphase]** abgebildet, da ab diesem Zeitpunkt in der Regel das Automobil oder Motorrad von dem Kunden in Betrieb genommen wird. Emissionen durch BMW Group eigene Warenlager und Distributionszentren werden in **↗ Scope 1: CO₂e-Emissionen der BMW Group Standorte** und

➤ Scope 2: CO₂e-Emissionen des Strom-/Wärme-/Kältebezug der BMW Group Standorte berichtet.

Zur Berechnung der CO₂e-Emissionen der Transportlogistik wird die distanzbasierte Methode (gemäß Greenhouse Gas Protocol) verwendet. Hier wird zunächst die Transportleistung (Gewicht multipliziert mit Distanz) in Tonnenkilometer [tkm] berechnet. Das berücksichtigte Gewicht in Tonnen [t] besteht für Inbound, Customer Support und Motorrad-Outbound aus dem Bruttogewicht (Bauteil-/Motorradgewicht, inklusive Verpackungs- und Versandmaterial), für Automobile-Outbound aus dem Fahrzeuggewicht. Die Distanz ist die zurückgelegte Strecke in Kilometern [km]. Im zweiten Schritt wird die Transportleistung mit spezifischen Emissionsfaktoren in Gramm CO₂e pro Tonnenkilometer [g CO₂e/tkm], abhängig von der Technologie des Transportmittels und dem Verkehrsträger, multipliziert. Die verwendeten Emissionsfaktoren berücksichtigen die gesamte Emissionskette (well-to-wheel). Das bedeutet, sie umfassen alle Treibhausgasemissionen, die während des gesamten Lebenszyklus entstehen, beginnend mit der Produktion und dem Transport des Kraftstoffs/der Energie (well-to-tank) bis zur Verbrennung des Kraftstoffs/der Nutzung der Energie (tank-to-wheel).

Für die spezifischen Emissionsfaktoren bezieht sich die BMW Group, wo möglich, auf Primärdaten von Logistikdienstleistern. Liegen keine Primärdaten vor, werden unter Beachtung der Vorgaben aus ISO 14083 und IPCC AR6 die spezifischen Emissionsfaktoren modelliert. Hierbei dienen das GLEC (Global Logistics Emissions Council) Framework (Berichtsjahr 2025: GLEC V3.2) und reedereispezifische Emissionsdaten von Clean-Cargo (Berichtsjahr 2025: Veröffentlichung vom Oktober 2024) als Hauptinformationsquellen. Modelliert bedeutet in diesem Zusammenhang, dass die im GLEC-Framework hinterlegten Standardwerte mit BMW Group spezifischen Rahmenbedingungen (zum Beispiel Ladefaktoren bei See- und LKW-Transport) umgerechnet werden. Nur in Einzelfällen muss auf standardisierte Referenzwerte (sogenannte Defaultwerte) zurückgegriffen werden.

Für die Berechnung der CO₂e-Emissionen der Inbound-Transportlogistik werden sämtliche Transportströme der Produktionsversorgung einzelner Bauteilkomponenten für die Automobil-

produktion (BMW, MINI, Rolls-Royce) und BMW Motorradproduktion vom Auslieferstandort des Tier-1-Lieferanten bis zum Wareneingang in die einzelnen BMW Group Produktionswerke weltweit, einschließlich Partnerwerke und ohne Auftragsfertigungsstandorte, berücksichtigt. Hierfür werden IT-gestützt die Abrechnungs- und Bewegungsdaten erfasst. Aufgrund eines Zeitversatzes in der systemtechnischen Datenverfügbarkeit zum Stichtag eines Berichtsjahres werden auf Basis von Erfahrungswerten aus den Vorjahren für vereinzelte Umfänge der Kalendermonate November/Dezember Korrekturfaktoren angewendet. Für jeden einzelnen Transportstrom in der Produktionsversorgung werden gemäß der beschriebenen Methodik die zugehörigen CO₂e-Emissionen berechnet sowie jedem produzierten Fahrzeug, abhängig von Werksstandort und dessen Antriebsvariante, ein durchschnittlicher, derivatspezifischer Inbound-Transportlogistik-CO₂e-Wert zugeordnet.

Für die Outbound-Emissionen von Automobilen (BMW, MINI, Rolls-Royce) werden die Transportströme der transportierten Neufahrzeuge von den BMW Group Produktionsstandorten über Lagerflächen bis zum Verkaufspunkt weltweit berücksichtigt. Hier werden ebenfalls IT-gestützt die Abrechnungs- und Bewegungsdaten erfasst und für jedes produzierte Fahrzeug die zugehörigen CO₂e-Emissionen nach der zuvor beschriebenen Methodik berechnet. Abhängig von der Werks-Markt-Relation (zum Beispiel Werk München zum Markt Frankreich) wird ein durchschnittlicher derivatspezifischer Outbound-CO₂e-Wert berechnet.

Die Outbound-Emissionen der BMW Motorrad Distribution werden, wie im Berichtsjahr 2024, in einem vereinfachten Verfahren ermittelt. Hierfür wird zunächst volumengewichtet ein Durchschnittsgewicht inklusive Verpackung berechnet und die Absatzmärkte, die in Summe 80% des Retailvolumens ergeben, identifiziert. Für diese Märkte werden die Haupttransportwege analysiert, die zugehörigen Transportdistanzen ermittelt und motorradspezifische Emissionsfaktoren modelliert. Die daraufhin berechneten CO₂e-Emissionen werden aufsummiert und anhand des Retailvolumens auf 100% hochgerechnet. Analog Automobile-Outbound sind die Transportströme der transportierten Neufahrzeuge von den Produktionswerken inklusive

Auftragsfertigungsstandorte über Lagerflächen bis zum Verkaufspunkt weltweit berücksichtigt.

Die Berechnung der Customer-Support-(Ersatzteile-Logistik)-Emissionen berücksichtigt die Abrechnungs- und Bewegungsdaten von Transportströmen für die Ersatzteile Automobil (BMW, MINI, Rolls-Royce) und BMW Motorrad vom Wareneingang über die zentralen BMW Group Lagerstandorte bis in die Märkte und zum Vertriebsnetz weltweit. Aufgrund Zeitversatz sowie systemtechnischer Datenverfügbarkeit zum Stichtag werden sowohl auf Basis von Erfahrungswerten aus den Vorjahren als auch auf Basis von Industriedurchschnitten für vereinzelte Umfänge der Kalendermonate November/Dezember Korrekturfaktoren angewendet. Für jeden Transportstrom werden gemäß der beschriebenen Methodik die zugehörigen CO₂e-Emissionen berechnet und gemeinsam mit Inbound und Outbound dargestellt.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e]. Die biogenen Emissionen werden separat ausgewiesen.

Scope 3: CO₂e-Emissionen Geschäftsreisen

Die Kennzahl umfasst alle Dienstreisen der BMW Group. Dienstreisen mit Flugzeugen der BMW Group, Dienstwagen und privaten Fahrzeugen sind in der Kennzahl nicht enthalten. Die Kennzahl bildet die Scope 3 Kategorie 6 des Greenhouse Gas Protocol ab.

Die CO₂e-Emissionen der Dienstreisen werden anhand realer Aktivitätsdaten in Bezug auf Ziele, Entfernungen und das verwendete Transportmittel berechnet. Die Daten für Flugreisen basieren auf den verkauften Tickets je bei Vertragsreisebüros gebuchter Flugroute. Falls von einzelnen Märkten keine Flugroutenentfernungen übermittelt werden, werden diese anhand der Abflug- und Zielorte manuell berechnet. Die Flugreisen werden zur Berechnung der CO₂e-Emissionen in Kurz- oder Langstreckenflüge in der Economy, Premium Economy, Business oder First Class unterteilt. Reisen mit Mietwagen basieren auf den Daten aller Buchungen bei den BMW Group Konten bei Autovermietungen und umfassen die Distanz, den Treibstoff sowie die Fahrzeugklasse. Die Distanzdaten für Bahnreisen werden ebenfalls von den Vertragsreisebüros bereitgestellt. Ausnahme:

Bahnreisen der BMW Group Mitarbeitenden in Deutschland mit der Deutsche Bahn AG sind CO₂-neutral, da im Fern- und elektrifizierten Nahverkehr 100% Ökostrom genutzt wird und indirekte Emissionen sowie Emissionen aus Dieseltransaktion im Nahverkehr durch die Deutsche Bahn AG kompensiert werden. Diese Bahnreisen gehen damit mit null Emissionen in die Berechnung ein.

Die Berechnung erfolgt unter Verwendung der jeweils aktuellen Emissionsfaktoren des UK Department for Energy Security and Net Zero. Grundlage dieser Faktoren sind die GWP-Werte des fünften Assessment Report (AR5) über einen 100-Jahres-Zeitraum des IPCC. Die Berechnung erfolgt analog zur Kennzahl [↗ Scope 1: CO₂e-Emissionen unternehmenseigener Flugzeuge](#) ohne Berücksichtigung von Radiative Forcing. Die biogenen Emissionen werden separat ausgewiesen.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e].

Scope 3: CO₂e-Emissionen Pendelnde Arbeitnehmer [Mitarbeiterberufsverkehr]

Die Kennzahl umfasst die CO₂e-Emissionen, die durch Pendelverkehr der Mitarbeitenden der BMW Group verursacht werden. Die Kennzahl bildet die Scope 3 Kategorie 7 des Greenhouse Gas Protocol ab.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group sind alle Personen mit befristeten oder unbefristeten Arbeitsverträgen bei der BMW Group am 31. Dezember des Berichtsjahres ohne Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Altersteilzeit-Freizeitphase, Frauen in Mutterschutz, Abwesende zum Beispiel aufgrund von Sabbatical, Eltern- oder Pflegezeit, Langzeiterkrankung, Wehrdienst oder Auslandsbegleitung, sonstige BMW Group Beschäftigte und Zeitarbeitskräfte. Pendelverkehr beschreibt den Weg vom Wohn-ort zur ersten Arbeitsstätte und zurück. Es werden nur die direkten Emissionen, die während des Pendelns entstehen, berücksichtigt und keine Emissionen, die der Produktion der Verkehrsmittel zuzuordnen sind.

Es wird zwischen den folgenden Verkehrsträgern unterschieden: (1) Motorisierter Individualverkehr (Automobil, Motorrad),

(2) Werkbus, (3) Fahrrad- und Fußverkehr und (4) Öffentlicher Verkehr.

Die Emissionen, die durch die Nutzung von Dienstwagen für den Pendelverkehr entstehen, sind aus technischen Gründen sowohl in dieser Berichtsgröße als auch in [↗ Scope 1: CO₂e-Emissionen Dienstwagen](#) sowie [↗ Scope 2: CO₂e-Emissionen Dienstwagen](#) enthalten. Nicht enthalten sind Wege zwischen BMW Group Standorten sowie Dienstreisen.

Zur Berechnung der Daten werden reale Aktivitätsdaten für über 80% der Mitarbeitenden verwendet. Die verbleibenden Emissionen werden anhand der Gesamtmitarbeiterzahl hochgerechnet.

Je Standort wird der CO₂e-Ausstoß aufgrund der Mitarbeiter-Mobilität anhand der Anzahl der Mitarbeitenden, der Abwesenheitsrate, der Nutzung der Mobilarbeit, der Produktionstage sowie der durchschnittlichen Entfernung von erster Arbeitsstätte zu Privatadresse berechnet. Die Berechnung der Entfernung erfolgt pro Mitarbeiter. Es liegen Wohnstandortdaten auf PLZ-Ebene vor, die für die Berechnung zugrunde gelegt werden. Die Pro-Kopf-Werte werden im Durchschnitt für die jeweiligen Standorte für die weitere Berechnung herangezogen. Die durchschnittliche Entfernung je Verkehrsträger wird je Standort separat berechnet. Die zurückgelegte Entfernung der Werksbusse wird mittels zurückgelegter Kilometer bemessen.

Zur Berechnung der Kennzahl wird ein Nutzungsfaktor je Verkehrsträger, der sogenannte Modal-Split, standortspezifisch ausgewiesen. Dieser gibt den Prozentsatz der Mitarbeitenden an, die ein bestimmtes Verkehrsmittel nutzen. Die Daten für den Nutzungsfaktor werden entweder von externen Anbietern im Rahmen von Umfragen erhoben oder von den Werken und nicht-produzierenden Standorten der BMW Group (interne Mobilitätsabteilungen) auf der Grundlage eigener Daten bereitgestellt. Die Daten werden weiter validiert durch Vergleiche mit der Parkplatznutzung, der Anzahl der Inhaber von Jobtickets für öffentliche Verkehrsmittel, der Nutzung von Werksbussen und der Anzahl verfügbarer Fahrradstellplätze. Der Besetzungsgrad der Automobile liegt zwischen 1,05 und 1,1 Personen je Fahrzeug. Die

Zahl wird an manchen Standorten direkt gemessen (durch Zählung) und an anderen auf Basis von Vergleichszahlen geschätzt.

Für die Berechnung der CO₂e-Emissionen werden drei verschiedene Werte herangezogen:

- Emissionsfaktoren des VDA (jeweils in der aktuellen gültigen Fassung), basierend auf den neuesten GWP-Werten nach IPCC AR6 für Emissionen aus der Nutzung von Werksbussen. Die Berechnung erfolgt mittels Kilogramm CO₂e pro Liter Kraftstoff.
- Emissionsfaktoren des TREMOD-Berichts, der durch das Umweltbundesamt zur Verfügung gestellt wird, basierend auf IPCC AR5 für Privatfahrzeuge. Die Berechnung erfolgt mittels CO₂e pro gefahrenem Kilometer Wegstrecke.
- BMW Group intern berechnete Werte basierend auf der VDV-Statistik 2019 zu den Emissionen des öffentlichen Verkehrs. Die Berechnung erfolgt mittels CO₂e pro zurückgelegtem Personenkilometer.

Die Werte werden global für alle Regionen verwendet.

Die Entfernungskilometer werden mit dem Nutzungsfaktor je Verkehrsträger und anschließend dem zugeordneten Emissionsfaktor sowie der Anzahl der Mitarbeitenden je Standort multipliziert. Die Summe ergibt die Gesamt-CO₂e-Emissionen aus dem Pendelverkehr der Mitarbeitenden. Die biogenen Emissionen werden separat ausgewiesen.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e].

Scope 3: CO₂e-Emissionen Verwendung verkaufter Produkte [Nutzungsphase]

Die Kennzahl beschreibt die absolute Menge an CO₂e-Emissionen, die für die Nutzungsphase der im Berichtsjahr ausgelieferten BMW Group Fahrzeuge (Automobile und Motorräder) ermittelt wird. Die absoluten Emissionen in der Nutzungsphase basieren auf den durchschnittlichen CO₂e-Emissionen der Neuwagenflotte weltweit inklusive Vorkettenemissionen (Scope 3 downstream, well-to-wheel, vergleiche [↗ CO₂e-Emissionen](#)

Neuwagenflotte EU (Scope 3 downstream, tank-to-wheel). Die Kennzahl bildet die Scope 3 Kategorie 11 des Greenhouse Gas Protocol ab.

Der Gesamtwert in t CO₂e ergibt sich aus der Multiplikation des Durchschnittswertes der CO₂e-Emissionen je Kilometer für die Märkte EU, USA und China mit allen im Berichtszeitraum weltweit ausgelieferten BMW Group Fahrzeugen und einer angenommenen durchschnittlichen Laufleistung über den gesamten Lebenszyklus (Segment Automobile: 200.000 km, gemäß VDA 900-100; Segment Motorräder: modellabhängig 40.000 – 100.000 km, basierend auf statistischen Auswertungen). Die Kernmärkte decken hierbei einen Anteil von mehr als 80% des BMW Group Absatzes ab. Je nach individueller Nutzung und Einsatzort können die tatsächlichen Werte (Ist-Werte) von den berechneten Werten abweichen.

Die Kennzahl erfasst die Nutzungsphase-Emissionen aller im Berichtszeitraum verkauften Einheiten über deren gesamten voraussichtlichen Lebenszyklus hinweg.

Neben den Emissionen, die während der Nutzung der Fahrzeuge entstehen (tank-to-wheel) werden auch jene Emissionen berücksichtigt, die bei der Bereitstellung der benötigten Antriebsenergie entstehen (well-to-tank).

Eine detaillierte Beschreibung zur Erhebung des weltweit durchschnittlichen CO₂e-Ausstoßes je Kilometer eines BMW Group Neuwagens findet sich unter **↗ CO₂e-Emissionen Neuwagenflotte weltweit (Scope 3 downstream, well-to-wheel)**. Die Basis der Durchschnittswertberechnung bilden jeweils die regulatorischen Verbrauchswerte der in den großen Kernregionen (EU, USA, China) ausgelieferten Fahrzeuge. Bei BMW Motorrad werden hier die homologierten Verbrauchswerte nach dem Worldwide Harmonized Motorcycle Test Cycle (WMTC) herangezogen.

Auf die wie oben beschrieben ermittelten CO₂e-Emissionen (Automobile) wird ein Faktor von 10% aufgeschlagen, um Abweichungen im Kundenfahrverhalten gegenüber den gesetzlichen Vergleichszyklen abzubilden und damit der Vorgabe der SBTi gerecht zu werden. Auf diese Weise werden die Tank-to-wheel-Emissionen abgebildet. Gemäß des Well-to-wheel-Ansatzes

sind die Vorkettenemissionen der Energieträger Bestandteil der Kennzahl. Um die Vorkette der Kraftstoffherstellung abzubilden, werden die entsprechenden Emissionsfaktoren von Sphera verwendet (Datenbankversion 2025.2, IPCC AR6, kg CO₂e/kg Kraftstoff). Zur Abbildung der CO₂e-Emissionen, die in der Stromproduktion in den jeweiligen Märkten entstehen, zieht die BMW Group den Energiereport der International Energy Agency (IEA; Bezugsbasis: Vorjahr, g CO₂e/kWh) als Grundlage heran.

So wird die gesamte Wirkungskette für die Fortbewegung von Fahrzeugen, das heißt von der Gewinnung und Bereitstellung der Energieträger bis zur Umwandlung in Antriebsenergie, berücksichtigt. Der Ansatz nimmt damit auch Umwelteinflüsse bei der Erzeugung der Energieträger in den Blick.

Grundlage der Erhebungsmethode sind die Vorgaben des Greenhouse Gas Protocol (Scope 3 Calculation Guidance Version 1.0, 2013). Die biogenen Emissionen werden separat ausgewiesen.

Die Emissionen der **↗ Scope 1: CO₂e-Emissionen Dienstwagen** und **↗ Scope 2: CO₂e-Emissionen Dienstwagen** sind anteilig auch unter dieser Kennzahl erfasst. Eine systemseitige Abgrenzung ist aktuell nicht möglich.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e].

Scope 3: CO₂e-Emissionen aus der Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer [Entsorgung]

Die Kennzahl beschreibt die absolute Menge an CO₂e-Emissionen der Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer [Entsorgung] (Scope 3 downstream). Die Kennzahl bildet die Scope 3 Kategorie 12 des Greenhouse Gas Protocol ab.

Die CO₂e-Emissionen der Verwertung in Tonnen CO₂e basieren auf TÜV-geprüften Ökobilanzen von Fahrzeugen, die für die Gesamtflotte repräsentativ sind. Sie wurden zu ihren jeweiligen Produktionsstarts zwischen 2018 und 2025 (nach ISO 14040/44) durchgeführt und bilden die Basis für die Ableitung der Kennzahl durch Skalierung auf die Produktionszahl der Gesamtflotte.

Für die Kennzahl werden repräsentative Fahrzeuge (Automobile und Motorräder) der produzierten Fahrzeugvarianten im Berichtsjahr herangezogen. Die Berechnung erfolgt durch die anerkannte Sphera-Datenbank „LCA for Experts“ (unter anderem unter Berücksichtigung der klimawirksamen Gase CO₂, CH₄, N₂O, SF₆, NF₃) in der zu den jeweiligen Bilanzierungszeitpunkten zwischen 2018 und 2025 verfügbaren Datenbankversion und nach IPCC AR5 und IPCC AR6. Basis der Modellierung sind die Standardprozesse Trockenlegung und Demontage gemäß der Altfahrzeugverordnung sowie die Abtrennung von Metallen im Schredderprozess und der energetischen Verwertung der Schredderleichtfraktion (nichtmetallische Fraktionen). Hier werden die Durchschnittswerte für die Emissionen, die in der Entsorgung für die bestehenden Fahrzeugtypen entstehen, verwendet und diese mit der Anzahl der produzierten Fahrzeuge je Fahrzeugtyp multipliziert. Die Kalkulation liefert neben den CO₂e-Emissionen auch die mit den Prozessen verbundenen Primärenergieverbräuche. Der Aufwand für die Verwertung der Hochvoltspeicher wird in den Emissionen der Kategorie 1 über die Sekundärmaterialanteile berücksichtigt und hat daher keinen Beitrag an den Emissionen in der Scope 3 Kategorie 12 (Recycled Content Method).

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e] für Emissionen und Terrawattstunde [TWh] für Energieverbräuche.

Scope 3: CO₂e-Emissionen Franchise [Globales Vertriebspartnernetz]

Die Vertriebsorganisation der BMW Group für den Neufahrzeugvertrieb ist als ein Modell aufgebaut, bei dem der Vertrieb stufenweise über die BMW AG, ihre Vertriebsgesellschaften (NSC) oder Importeure sowie ein Vertriebspartnernetz in über 140 Ländern erfolgt. Eigenständige Varianten dieser Organisationsform werden auch für die Produkte von BMW Motorrad und Rolls-Royce Motor Cars eingesetzt. Die BMW Group hat nur begrenzten Einfluss auf die Standorte der rechtlich eigenständigen Vertriebspartner, das heißt keine operative Kontrolle.

Im Rahmen der Berichterstattung werden die CO₂e-Emissionen der BMW, MINI, BMW Motorrad und Rolls-Royce Motor Cars Vertriebspartner ermittelt. Von der BMW Group betriebene

Niederlassungen (siehe [↗ Scope 1: CO₂e-Emissionen der BMW Group Standorte](#) und [↗ Scope 2: CO₂e-Emissionen des Strom-/Wärme-/Kältebezug der BMW Group Standorte](#)) sowie Standorte von Service-only-Partnern sind nicht im Umfang der Berichterstattung. Die Kennzahl bildet die Scope 3 Kategorie 14 des Greenhouse Gas Protocol ab.

Die Methodik basiert auf einer Extrapolation der CO₂e-Emissionen auf Basis der Erhebung von tatsächlichen Verbrauchsdaten (Heizstoffe, extern bezogene elektrische Energie) ausgewählter Standorte der Vertriebspartner. Die abgefragten Daten und die daraus resultierenden CO₂e-Emissionen von rund 1.400 Standorten decken einen repräsentativen Anteil des globalen Vertriebspartnernetzes der BMW Group ab. Bei der Auswahl wurden mehrere Kriterien wie zum Beispiel die Anzahl der Standorte in ausgewählten Fokusmärkten, die geografische Verteilung und Betriebsgrößen berücksichtigt.

Zur Extrapolation der CO₂e-Emissionen ausgewählter Standorte auf einen dem globalen BMW Group Vertriebspartnernetz entsprechenden Wert wird ein mehrstufiger Prozess angewendet. Für die Fokusmärkte werden die CO₂e-Emissionen auf Basis der ermittelten CO₂e-Emissionen der jeweiligen Standorte auf einen landesspezifischen Wert hochgerechnet, der in die globale Gesamtsumme einfließt. In allen übrigen Ländern wird die Gesamtsumme anhand von Durchschnittswerten der in den Fokusmärkten erhobenen Verbrauchsdaten und unter Verwendung länderspezifischer Emissionsfaktoren ermittelt. Für BMW Motorrad und Rolls-Royce Motor Cars kommen angepasste Varianten dieser Methodik zum Einsatz; die Ergebnisse werden ebenfalls zur globalen Gesamtsumme addiert. Aufgrund der durch den Abfrageprozess bedingten Vorlaufzeiten und zur Sicherstellung einer in sich konsistenten Methodik werden Verbrauchsdaten für das Vorjahr erhoben. Bei der Berechnung des Wertes wird die Anzahl der Vertriebspartnerstandorte im Berichtsjahr berücksichtigt.

Die heizstoffbedingten CO₂e-Emissionen werden hauptsächlich mit den Emissionsfaktoren des VDA (aktuelle gültige Version) berechnet. Diese basieren auf den neuesten GWP-Werten gemäß IPCC AR6, die die länderspezifische Zusammensetzung der verschiedenen Energieträger berücksichtigen. Für die Berechnung der CO₂e-Emissionen, die durch den Fremdbezug von

elektrischer Energie verursacht werden, werden die jeweils aktuellen IEA-Daten verwendet. Diese basieren ebenfalls auf den neuesten GWP-Werten gemäß IPCC AR6, die die länderspezifische Zusammensetzung der verschiedenen Energieträger berücksichtigen. Liegt ein Grünstromvertrag für die externe Stromversorgung vor, werden für die externe Stromversorgung des jeweiligen Standortes null Tonnen Emissionen angenommen. Die biogenen Emissionen werden separat ausgewiesen.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e].

Sekundärmaterial

Bei Sekundärmaterial handelt es sich um einen Sammelbegriff für Stoffe und Stoffgemische, die für die Herstellung von Produkten bestimmt sind und aus Abfällen oder Produktionsrückständen gewonnen werden. Sekundärmaterial kann als Substitut für [↗ Primärmaterial](#) verwendet werden. Dies kann sowohl [↗ Sekundärrohstoffe](#) als auch höher verarbeitete Stoffe und Stoffgemische umfassen.

Sekundärrohstoff

Als Sekundärrohstoff wird ein Rohstoff beziehungsweise Material bezeichnet, der oder das aus Abfällen oder Produktionsrückständen gewonnen wird. Sekundärrohstoffe können als Substitut für [↗ Primärrohstoffe](#) verwendet werden.

Standortbasierte Methode/Location-based Method

Bei der standortbasierten Methode werden die Scope-2-CO₂e-Emissionen des berichtenden Unternehmens auf der Grundlage von durchschnittlichen Emissionsfaktoren für die Energieerzeugung an bestimmten Orten, einschließlich lokaler, subnationaler oder nationaler Grenzen, quantifiziert (Greenhouse Gas Protocol, Leitlinien für Scope-2-Emissionen, Glossar, 2015).

T

Treibhausgasintensität (Markt- und Standortbasiert)

Zur Berechnung der Treibhausgasintensität werden die gesamten Treibhausgasemissionen der BMW Group in Tonnen CO₂e [↗ Scope 1 bis Scope 3: CO₂e-Emissionen \(gesamt\)](#) (markt- und

standortbasiert) herangezogen. Der Nenner basiert auf den BMW Group Nettoumsatzerlösen [↗ Textziffer \[7\]](#). Diese Nettoumsatzerlöse werden angepasst durch einen Abzugsposten in Verbindung mit dem Fremdmarkengeschäft des Segments Finanzdienstleistungen. Da die Emissionen im Zusammenhang mit der Herstellung der Fremdmarkenfahrzeuge nicht im Zähler dieser Kennzahl enthalten sind, erfolgt ein Abzug der Umsätze im Nenner.

Die Einheit der Berichtsgröße ist CO₂-Äquivalente je Euro [CO₂e/€].

Trinkwasserentnahme je produziertes Fahrzeug (Automobil)

Die Effizienzkennzahl berechnet sich aus der Trinkwasserentnahme der Automobilproduktion (BMW Group Werke ohne Partnerwerke, Auftragsfertigung und Spotlight Automotive Ltd.) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung und Spotlight Automotive Ltd.). Die Kennzahl berücksichtigt BMW Group Produktionsstandorte ab dem ersten erfolgten Serienproduktionsstart (SOP Erstanlauf). Die Trinkwasserentnahme bezieht sich dabei 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.

Die in der Kennzahl ausgewiesenen Daten stammen aus Produktionsstandorten, die durch das Eco Management and Audit Scheme (EMAS) (Deutschland und Österreich), ISO 14001 (Ausnahme: Debrecen [Ungarn], geplant für 2026) sowie teils ISO 50001 (ausgewählte Standorte in Deutschland und China) zertifiziert sind.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Kubikmeter [m³] je produziertes Fahrzeug.

W

Wasserentnahme

Die Kennzahl umfasst die Wasserentnahme in allen Produktionsstandorten (Automobil und Motorrad) und Nichtproduktionsstandorten, inklusive Teststrecken, Bürogebäude und Niederlassungen der BMW Group.

Die Kennzahl misst die Wassermenge, die im Laufe des Berichtszeitraums in die Grenzen des Unternehmens (oder der Anlage) verbracht und nicht in Gewässer eingeleitet oder an Dritte weitergeleitet wird. Die Entnahme berücksichtigt Trinkwasser, Grundwasser, Oberflächenwasser und Regenwasser. Wasser, das im Berichtszeitraum wieder an die Umwelt oder an Dritte abgegeben oder zurückgeführt wird, wird im Rahmen der Kennzahl nicht zum Abzug gebracht.

Im Allgemeinen handelt es sich bei dem betrachteten Wasser um Süßwasser. Dieses entspricht Grundwasser und Oberflächengewässer (Oberflächenwasser und Regenwasser) mit einer mittleren Jahressalinität von < 0,5% (in Anhang II der Wasserrahmenrichtlinie genannter Grenzwert).

Alles unterirdische Wasser in der Sättigungszone, das in unmittelbarer Berührung mit dem Boden oder dem Untergrund ist, wird als Grundwasser bezeichnet. Als Oberflächenwasser hingegen ist Binnengewässer, ausgenommen Grundwasser, zu verstehen sowie die Übergangs- und Küstenwässer, wobei im Hinblick auf den chemischen Zustand ausnahmsweise auch die Hoheitsgewässer eingeschlossen sind.

Die Wasserentnahme in der Produktion und an einigen Nichtproduktionsstandorten wird über Messzähler erfasst. Die Wasserentnahme der verbleibenden Standorte wird basierend auf der Anzahl der Mitarbeitenden, sonstigen BMW Group Beschäftigten und Zeitarbeitskräften hochgerechnet. Dafür wird von einem durchschnittlichen Frischwasserbedarf von 20 Litern je Mitarbeiter/Arbeitstag ausgegangen. Weiter wird die Kennzahl um den Wert korrigiert, der sich aus der durchschnittlichen Wasserentnahme aller Liegenschaften ergibt, für die genaue Messwerte vorliegen. Da insbesondere die persönliche Wasserentnahme

stark zwischen den Ländern variiert, wird diese an internationalen Standorten um einen länderspezifischen Faktor korrigiert.

Die zugrunde gelegte durchschnittliche Entnahme je Mitarbeiter pro Tag für deutsche Standorte entstammt dem Bundesministerium für nachhaltiges Bauen (BNB) und dem Statistischen Bundesamt.

Die in der Kennzahl beinhalteten Daten aus Produktionsstandorten sind durch das Eco Management and Audit Scheme (EMAS) (Deutschland und Österreich), ISO 14001 (Ausnahme: Debrecen [Ungarn], geplant für 2026) sowie teils ISO 50001 (ausgewählte Standorte in Deutschland und China) zertifiziert. Die in der Kennzahl enthaltenen nichtproduzierenden Standorte sind teilweise zertifiziert.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Kubikmeter [m³].

Wasserintensität

Zur Berechnung der Wasserintensität wird der [↑ gesamte Wasserverbrauch](#) der BMW Group in m³ herangezogen. Der Nenner basiert auf den BMW Group Nettoumsatzerlösen [↑ Textziffer \[7\]](#). Diese Nettoumsatzerlöse werden angepasst durch einen Abzugsposten in Verbindung mit dem Fremdmarkengeschäft des Segments Finanzdienstleistungen. Da die Wasserverbräuche in Zusammenhang mit der Herstellung der Fremdmarkenfahrzeuge nicht im Zähler dieser Kennzahl enthalten sind, erfolgt ein Abzug der Umsätze im Nenner.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Kubikmeter je Euro [m³/€].

Wasserverbrauch (gesamt)

Die Kennzahl umfasst den Wasserverbrauch in allen Produktionsstandorten (Automobil und Motorrad) und Nichtproduktionsstandorten, inklusive Teststrecken, Bürogebäuden und Niederlassungen der BMW Group.

Die Kennzahl misst die Wassermenge, die im Laufe des Berichtszeitraums in den Grenzen des Unternehmens entnommen wird (siehe [↑ Wasserentnahme](#)). Davon werden Wassermengen, die durch Sanitärnutzung oder Einleitung von Prozessabwässern wieder abgegeben werden, abgezogen.

Die Wasserentnahme, sanitäre Abwasser, Prozessabwasser sowie die Verdunstung werden in der Produktion und an einigen Nichtproduktionsstandorten über Messzähler erfasst beziehungsweise berechnet. Der Wasserverbrauch der verbleibenden Standorte wird analog zur Wasserentnahme basierend auf der Anzahl der Mitarbeitenden, sonstigen BMW Group Beschäftigten und Zeitarbeitskräften hochgerechnet. Bei Nichtproduktionsstandorten entspricht der Schmutzwasseranteil (sanitäres Abwasser) dem Anteil der Wasserentnahme.

Die in der Kennzahl beinhalteten Daten aus Produktionsstandorten sind durch das Eco Management and Audit Scheme (EMAS) (Deutschland und Österreich), ISO 14001 (Ausnahme: Debrecen [Ungarn], geplant für 2026) sowie teils ISO 50001 (ausgewählte Standorte in Deutschland und China) zertifiziert. Die in der Kennzahl enthaltenen nichtproduzierenden Standorte sind teilweise zertifiziert.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Kubikmeter [m³].

Wasserverbrauch in Gebieten, die von Wasserrisiken oder Wasserstress betroffen sind

Die Kennzahl beinhaltet den gesamten Frischwasserverbrauch der BMW Group Standorte, die in Gebieten mit hohem oder sehr hohem Wasserstress beziehungsweise hohem oder sehr hohem Wasserrisiko liegen.

Wasserstress misst das Verhältnis des gesamten Wasserbedarfs zu den verfügbaren erneuerbaren Oberflächen- und Grundwasservorräten einer Region.

Liegt das Verhältnis der Wassernachfrage im Bezug zu den erneuerbaren Wasservorräten unter 10%, spricht man von niedrigem Wasserstress. Weitere Kategorien sind Niedrig - Mittel (10 - 20%), Mittel - Hoch (20 - 40%), Hoch (40 - 80%) und Extrem Hoch (> 80%). In der Kennzahl sind alle Produktionsstandorte und Teststrecken in Gebieten mit einem Wasserstress von über 40% inkludiert. Weitere Nichtproduktionsstandorte liegen unterhalb der Wesentlichkeitsgrenze und werden daher nicht berücksichtigt.

In Bezug auf das Wasserrisiko werden zusätzlich zum Wasserstress Überflutungsrisiken sowie regulatorische und Reputationsrisiken auf Basis des im Aqueduct-Atlas und RepRisk geführten ESG-Risikos betrachtet. Der ESG-Risiko-Index misst, inwiefern ein Land potenziellen finanziellen Reputations- und Compliance Risiken in Bezug auf Umwelt-, Sozial- und Governance-Themen (ESG) ausgesetzt ist, die die Menge, Qualität und den Zugang zu Wasser gefährden könnten. Die Werte des Indexes sind dabei relativ zum höchsten erreichten Index der letzten zwei Jahre in einem bestimmten Land. Je höher der Wert, desto höher ist das Risiko. Die Risikoklassen unterscheiden sich dabei in Niedrig (< 25%), Niedrig - Mittel (25 - 50%), Mittel - Hoch (50 - 60%), Hoch (60 - 75%) und Extrem Hoch (> 75%), wobei nur die letzten zwei Kategorien für die Kennzahl relevant sind.

Das Risiko für Überschwemmungen setzt sich aus Fluss- und Küstenüberflutungen zusammen. Das Risiko bemisst sich durch die Gefährdung (Überflutung durch Flussüberlauf), das Ausmaß, inwiefern die Bevölkerung dem Risiko ausgesetzt ist, und der Verwundbarkeit. Der Index gibt den prozentualen Anteil der Bevölkerung an, der erwartungsgemäß von Überschwemmungen betroffen ist. Bestehende Hochwasserschutzvorrichtungen werden ebenfalls berücksichtigt. Im Gegensatz zum Reputationsrisiko wird das Risiko nicht für das gesamte Land, sondern auf regionaler Ebene ermittelt. Der Index für das Hochwasserrisiko bemisst sich an der Gefährdung (Überflutung durch Flussüberschwemmung), der Exposition (Bevölkerung im Überschwemmungsgebiet) sowie der tatsächlichen Gefahr des Risikofalleintritts und berücksichtigt gegebenenfalls bestehende Hochwasserschutzvorrichtungen. Extreme, aber seltene Hochwasserjahre werden mit häufigeren, weniger gravierenden Hochwasserjahren gemittelt. Die Berechnung für das Überschwemmungsrisiko in Küstengebieten erfolgt analog, jedoch in anderem Maßstab.

Die Bewertungsgrenzen für die Überflutungsrisiken lauten wie folgt:

Bewertungsgrenzen für Überflutungsrisiken

	Flussüberschwemmung	Küstenüberschwemmung
Niedrig	< 1/1.000	< 9/1.000.000
Niedrig-Mittel	1 bis 2/1.000	9/1.000.000 bis 7/100.000
Mittel-Hoch	2 bis 6/1.000	7/100.000 bis 3/10.000
Hoch	6/1.000 bis 1/100	2/10.000 bis 2/1.000
Extrem hoch	> 1/100	> 2/1.000

Die Einheit der Berichtsgröße ist Kubikmeter [m³].

Well-to-wheel

Die Betrachtungsmethode well-to-wheel („von der Energiequelle bis zum Reifen“) berücksichtigt die gesamte Wirkungskette für die Fortbewegung von Fahrzeugen. Dies reicht von der Erzeugung und Bereitstellung der Primärenergie bis zur Umwandlung in Antriebsenergie. Der Ansatz nimmt damit auch Umwelteinflüsse bei der Erzeugung der Energieträger in den Blick. Beispielsweise zieht die BMW Group für die Berechnung der Emissionen von elektrifizierten Fahrzeugen (Bereitstellung der elektrischen Energie) den jeweils aktuellen Energiereport der International Energy Agency (IEA; Bezugsbasis: Vorjahr) als Grundlage heran. Der Ansatz kann in die zwei folgenden Bestandteile aufgeteilt werden:

Die Betrachtungsmethode well-to-tank („von der Energiequelle bis zum Kraftstofftank/zur Ladesäule“) berücksichtigt die CO₂-Emissionen der Lieferkette sowie der vorgelagerten Kraftstoffbereitstellung ab der Ölquelle beziehungsweise der Stromerzeugung. Somit betrachtet dieser Ansatz die Wirkungskette, die bis zur Energiebereitstellung am Fahrzeug entsteht, ohne das Fahrzeug selbst miteinzubeziehen.

Die Betrachtungsmethode tank-to-wheel („vom Kraftstofftank/von der Ladesäule bis zum Rad“) berücksichtigt wiederum die Wirkungskette von aufgenommener Energie (Kraftstoff, elektrische Energie) bis zur Umwandlung in kinetische Energie bei

Kraftfahrzeugen. Somit betrachtet dieser Ansatz die Wirkungskette, die während der Nutzung des Fahrzeugs entsteht.

Wissenschaftsbasierte Ansätze und Methoden

Zur Ableitung der Reduktionsziele wird das Greenhouse Gas Protocol und dessen Struktur zur Einteilung von Emissionen genutzt. Das Greenhouse Gas Protocol wird vom World Resources Institute (WRI) und dem World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) entwickelt und koordiniert und berücksichtigt dabei den aktuellen Stand der Wissenschaft. Aufbauend auf diesem global etablierten Rahmenwerk werden die Reduktionsziele für die einzelnen **7 Scopes** abgeleitet. Die BMW Group hat im Jahr 2020 ihre relativen Dekarbonisierungsziele durch die SBTi validieren lassen.

Für den Reduktionsanspruch wird dabei in Anlehnung an die Vorgehensweise der Science Based Targets Initiative (SBTi) ein sektorübergreifender Ansatz genutzt. Dabei werden mit Bezug auf das Basisjahr 2019 Scope-spezifische jährliche Reduktionen (Minderungsraten) genutzt und mit diesen das sogenannte Near-Term Target (Zieljahr 2030) berechnet. Damit hat die BMW Group die zu diesem Zeitpunkt durch die SBTi definierte Vorgehensweise und deren Methodik zur Ableitung von wissenschaftsbasierten Zielen angewandt. Dabei wurden, den Vorgaben dieses Standards folgend, biogene Emissionen nur indirekt berücksichtigt.

Eine bis voraussichtlich in das dritte Quartal 2026 laufende Überarbeitung der SBTi Guidelines sowie die bis dahin gültigen Interimsvorgaben (unter anderem die Anforderung eines Commitments zum Ausstieg aus der Verbrennertechnologie bis 2035) stehen einer Validierung der im Jahr 2024 definierten absoluten Ziele gegenwärtig entgegen. Auch die in den aktuellen Standards von der SBTi geforderte vollständige Berücksichtigung aller biogenen Emissionen in der Zielführung erfolgt damit noch nicht.

SOZIALE INFORMATIONEN

A

Abrufkräfte

Neben den Vertragsarten befristet und unbefristet werden bei den Kennzahlen zu Mitarbeitenden der BMW Group auch Abrufkräfte in den Tabellen gemäß ESRS aufgezeigt. Diese Vertragsart wird bei der BMW Group in der Regel nicht verwendet. Laut ESRS S1-6 werden Abrufkräfte vom Arbeitgeber ohne ein garantiertes Minimum oder eine feste Anzahl von Arbeitsstunden angestellt. Die Arbeitnehmer müssen nach Bedarf für die Arbeit zur Verfügung stehen, aber der Arbeitgeber ist vertraglich nicht verpflichtet, ihnen eine Mindestarbeitszeit oder eine bestimmte Anzahl von Arbeitsstunden pro Tag, Woche oder Monat anzubieten. Unter diese Kategorie fallen zum Beispiel Gelegenheitsarbeiter, Arbeitnehmer mit Null-Stunden-Verträgen und Bereitschaftskräfte.

Anteil der Lieferanten für produktionsbezogenes Material mit implementierten oder vereinbarten Präventionsmaßnahmen zum Zeitpunkt der Vergabe

Die Kennzahl besteht aus zwei Teilkennzahlen:

- #1: Anteil der Lieferanten von produktionsbezogenem Material (direkte Lieferanten), die zum Zeitpunkt der Vergabe im jeweiligen Berichtsjahr bereits Präventionsmaßnahmen umgesetzt haben
- #2: Anteil der Lieferanten von produktionsbezogenem Material (direkte Lieferanten), mit denen im jeweiligen Berichtsjahr Vereinbarungen über Präventionsmaßnahmen getroffen wurden

Mit der Unterzeichnung eines Vertrags mit der BMW Group verpflichten sich unmittelbare Lieferanten, erforderliche Präventions- oder Abhilfemaßnahmen sowie Kontrollmaßnahmen zu einem vereinbarten Zieltermin zu implementieren, zu erweitern oder fortzuführen. Diese Maßnahmen, die im Rahmen der Vergabe über das Drive Sustainability Online-Assessment abgefragt, validiert und evaluiert werden, dienen der Minimierung

potenzieller Risiken oder der Behebung bestehender Defizite. Nähere Details zum Online-Assessment siehe Kennzahl [↗ Anzahl der Lieferantenstandorte, die mit Nachhaltigkeitsfragebogen bewertet wurden](#).

Dieses durch einen externen Dienstleister validierte Online-Assessment wird im System der BMW Group im Hinblick auf die von der BMW Group definierten Mindestanforderungen an Lieferantenstandorte entlang der gesamten globalen Wertschöpfungskette ausgewertet. Grundlage für die Kennzahl sind Lieferantenstandorte, an denen im Berichtsjahr eine Vergabe stattgefunden hat. Jeder Lieferantenstandort wird dabei nur einmal gezählt, unabhängig von der Anzahl der Überarbeitungen seines Online-Assessments innerhalb des Berichtsjahres.

Wenn an einem Lieferantenstandort bereits alle Maßnahmen ergriffen wurden, die die Mindestanforderungen der BMW Group erfüllen, wird ein Status „grün“ erreicht. Diese werden in die Teilkennzahl #1 einbezogen.

Wenn sich ein Lieferantenstandort im Zuge des Vergabeverfahrens mit dem Facheinkauf auf einen Termin zur Umsetzung der erforderlichen Präventionsmaßnahmen geeinigt hat, wird der Status „gelb“ erreicht. Diese werden in die Teilkennzahl #2 einbezogen.

Die Angabe erfolgt basierend auf GRI 308-1, 308-2, 414-1 und 414-2.

Die Kennzahl beinhaltet keine Angaben zur Lieferkette der chinesischen Joint Operation Spotlight Automotive Ltd., da der BMW Group diese Angaben für das Berichtsjahr nicht vorliegen. Die BMW Group unterstützt Spotlight Automotive Ltd. bei der Implementierung und Weiterentwicklung von Managementansätzen und Berichtsstrukturen zu Sorgfaltspflichten in der Lieferkette.

Anteil der Mitarbeitenden, die von einem Managementsystem für Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit abgedeckt sind

Alle Standorte der BMW Group verfügen über ein Arbeitsschutzmanagementsystem, das sich am weltweit geltenden Standard ISO 45001 sowie an internen Vorschriften des BMW Group Arbeitsschutzmanagements orientiert. An allen produzierenden Standorten und ausgewählten indirekten Bereichen existieren Arbeitsschutzmanagementsysteme, die seit 2025 ausschließlich nach dem Standard ISO 45001 zertifiziert sind. Somit arbeiten 100% der BMW Group Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, der sonstigen BMW Group Beschäftigten sowie Zeitarbeitskräfte an einem Standort, der über ein Arbeitsschutzmanagementsystem verfügt.

Die Kennzahl enthält Spotlight Automotive Ltd. mit einem Anteil von 100%.

Anteil der Mitarbeitenden in Ländern des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR), die von Arbeitnehmervertretungen abgedeckt sind

Der Prozentsatz ergibt sich aus der Anzahl der Mitarbeitenden, die durch Arbeitnehmervertretungen repräsentiert werden im Verhältnis zur Anzahl aller Mitarbeitenden zum Stichtag 31. Dezember des Berichtsjahres. Dabei werden nur Mitarbeitende betrachtet, die in einem Land des europäischen Wirtschaftsraums (EWR) beschäftigt sind. Berichtet werden diejenigen EWR-Länder, in denen die Personenzahl mindestens 50 Mitarbeitende beträgt und die mehr als 10% der Gesamtbelegschaft ausmachen.

Anzahl der Arbeitsunterbrechungen

Bei der Kennzahl handelt es sich um eine zusätzliche Angabe basierend auf SASB, TR-AU-310a.2. Die BMW Group gibt die Anzahl der Arbeitsunterbrechungen (Streiks und Aussperrungen) an, von denen mehr als 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter betroffen waren und die eine ganze Schicht lang oder länger andauerten. Die Schichtlänge variiert je nach Standort und Art der Schicht und umfasst in der Regel die tägliche

Arbeitsdauer einer Vollzeitkraft. Führt ein Auslöser (beispielsweise eine Tarifverhandlung) zu mehreren zeitlich separaten Ereignissen, wird dies aufgrund der gleichen Ursache als eine Arbeitsunterbrechung gewertet.

Anzahl der Mitarbeitenden, die das Unternehmen verlassen haben und Fluktuationsrate

Die Fluktuationsrate errechnet sich aus der Anzahl der im Berichtsjahr ausgetretenen Mitarbeitenden im Verhältnis zur durchschnittlichen Anzahl der Mitarbeitenden eines jeden Monats (Jahreswert in Prozent). Zu den Austrittsgründen zählen insbesondere Arbeitnehmer- und Arbeitgeberkündigungen, Austritte im gegenseitigen Einvernehmen (darunter 7 Mitarbeitende, die in die Freizeitphase des Altersteilzeitmodells eintreten) und eine natürliche Fluktuation durch Renteneintritt oder Tod.

Anzahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen/Unfälle und arbeitsbedingter Erkrankungen

Bei dieser Kennzahl werden alle Betriebsunfälle mit Todesfolge erhoben, die BMW Group Mitarbeitende und sonstige BMW Group Beschäftigte, Zeitarbeitskräfte und Fremdfirmenarbeitskräfte erleiden. Bei Betriebsunfällen handelt es sich um die von ESRS bezeichneten Arbeitsunfälle. Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Unfälle im eigenen Haushalt (Unfälle im Homeoffice) sind mit umfasst, Wegeunfälle nicht. Ein Unfall ist definiert als ein zeitlich begrenztes, durch eine Außeneinwirkung verursachtes Ereignis, das zu Verletzung, Gesundheitsschädigung oder Tod führt. Gezählt werden nur Unfälle, die sich bei der Ausübung einer Tätigkeit im Interesse des Arbeitgebers auf dem Gelände der BMW Group oder im Homeoffice ereignen und zum Tod führen. Über die BMW Group Verfahrensweisung „Kommunikation & Reporting/Unfall & Notfall“ und die BMW Group Gesundheits- und Sicherheitspolitik ist sichergestellt, dass im Fall eines Unfalls mit Todesfolge die relevanten Personen informiert werden. Hierzu gehört auch die Rolle des Arbeitsschutzmanagementbeauftragten als zuständige Ansprechperson.

Todesfälle infolge von arbeitsbedingten Erkrankungen sind Teil dieser Kennzahl. Dabei sind Todesfälle aufgrund von arbeitsbedingten Erkrankungen tödliche Gesundheitsstörungen, bei denen durch eine amtliche Untersuchung der kausale Zusammenhang zwischen der tödlichen Krankheit beziehungsweise dem

Tod und den Arbeitsbedingungen des Unternehmens festgestellt und durch ein rechtskräftiges Gerichtsurteil bestätigt wurde.

Die Kennzahl enthält Spotlight Automotive Ltd. mit einem Anteil von 100%.

Anzahl der zurückgerufenen Fahrzeuge

Bei der Kennzahl handelt es sich um eine zusätzliche Angabe basierend auf SASB, TR-AU-250a.3. Die Anzahl ergibt sich aus der Summe der aufgrund von sicherheits- und konformitätsrelevanten technischen Aktionen zurückgerufenen Fahrzeuge.

Anzahl meldepflichtiger Betriebsunfälle und Unfallhäufigkeitsrate

Die Unfallhäufigkeitsrate ergibt sich aus der Summe der Unfälle im Berichtsjahr je Million geleisteter Arbeitsstunden. Unfälle werden dann in die Anzahl einbezogen, wenn sie mindestens einen Ausfalltag nach sich ziehen. Arbeitsbedingte Unfälle im eigenen Haushalt (Unfälle im Homeoffice) sind mit umfasst, Wegeunfälle nicht. Betrachtet werden Unfälle von BMW Group Mitarbeitenden, sonstigen BMW Group Beschäftigten sowie Zeitarbeitskräften. Bei Betriebsunfällen handelt es sich um die von ESRS bezeichneten Arbeitsunfälle.

Die Kennzahl enthält Spotlight Automotive Ltd. mit einem Anteil von 100%.

Anzahl der Lieferanten-Assessments

Die Kennzahl umfasst die Gesamtzahl der an Lieferantenstandorten der BMW Group durchgeführten Onsite-Assessments mit Startdatum innerhalb des Berichtszeitraumes. Darin enthalten sind Assessments vor Ort bei unmittelbaren Lieferanten und in den umliegenden Einrichtungen wie Schlafsälen, Kantinen und Lagern. Remote Assessments und Zertifizierungsaudits wie zum Beispiel ISO 14001, ISO 45001, ISO 50001 oder ähnliche, die vom Lieferanten bezahlt wurden, sind nicht Teil der Kennzahl. Die Assessmentanzahl bezieht sich dabei auf initiale Assessments (Erstassessments) und Verlängerungsassessments (Assessments kurz vor Ablauf der Gültigkeit zur Verlängerung der Zertifizierung). Abschlussassessments (Zweitassessments nach der Erstauditierung für den erfolgreichen Abschluss der Zertifizierung), die unmittelbar mit einem initialen Audit verbunden

sind, um Nachweise für Korrekturmaßnahmen für mögliche Abweichungen zu erbringen, sind nicht Teil der Kennzahl. Die Onsite-Assessments werden größtenteils nach den Standards RBA-VAP (Validated Assessment Program der Responsible Business Alliance) und VDA-RSCI (Responsible Supply Chain Initiative des Verbands der Automobilindustrie) durchgeführt. Diese Assessments werden im Auftrag der BMW Group durch externe, vom Standardgeber zugelassene Auditgesellschaften wie TÜV Rheinland, Intertek, SGS, Elevate, DNV etc. nach den Vorgaben der genannten Standards sowie ergänzend zur Qualitätssicherung durch Nachhaltigkeitsexperten der BMW Group durchgeführt. Die Anzahl und die Ergebnisse der Assessments werden in einer Datenbank der standardgebenden Organisationen dokumentiert und über eine Schnittstelle an die IT-Systeme der BMW Group übermittelt.

Die Angabe erfolgt basierend auf GRI 308-1, 308-2, 414-1 und 414-2.

Die Kennzahl beinhaltet keine Angaben zur Lieferkette der chinesischen Joint Operation Spotlight Automotive Ltd., da der BMW Group diese Angaben für das Berichtsjahr nicht vorliegen. Die BMW Group unterstützt Spotlight Automotive Ltd. bei der Implementierung und Weiterentwicklung von Managementansätzen und Berichtsstrukturen zu Sorgfaltspflichten in der Lieferkette.

Anzahl der Abschlussassessments (bei denen die Mitigation von Nichtkonformitäten bestätigt wurde)

Die Kennzahl bezieht sich auf die an Lieferantenstandorten der BMW Group durchgeführten Abschlussassessments, die unmittelbar mit einem vorangegangenen initialen Onsite-Assessment verbunden sind. Bei allen im Rahmen eines Initialassessments (Details siehe 7 Anzahl der Lieferanten-Assessments) als schwerwiegend eingestuften Feststellungen wird die Wirksamkeit der daraufhin vereinbarten Maßnahmen vor Ort im Rahmen eines Abschlussassessments überprüft. Die Kennzahl betrachtet zum einen die Gesamtzahl der im Berichtsjahr durchgeführten Abschlussassessments mit vorliegendem Auditergebnis und zum anderen die Teilmenge von diesen, bei denen bestätigt werden konnte, dass die vereinbarten Maßnahmen vom Lieferantenstandort erfolgreich umgesetzt wurden.

Die Angabe erfolgt basierend auf GRI 308-2 und 414-2.

Die Kennzahl beinhaltet keine Angaben zur Lieferkette der chinesischen Joint Operation Spotlight Automotive Ltd., da der BMW Group diese Angaben für das Berichtsjahr nicht vorliegen. Die BMW Group unterstützt Spotlight Automotive Ltd. bei der Implementierung und Weiterentwicklung von Managementansätzen und Berichtsstrukturen zu Sorgfaltspflichten in der Lieferkette.

Anzahl der Hinweise auf mögliche Nachhaltigkeitsverstöße in der Lieferkette

Diese Kennzahl umfasst die Anzahl der Hinweise auf mögliche Verstöße gegen die Nachhaltigkeitsprinzipien der BMW Group in der Lieferkette, die über die Berichtskanäle der BMW Group eingegangen sind. Dabei werden alle Hinweise zu Lieferanten entlang der gesamten Lieferkette aller Unternehmen der BMW Group berücksichtigt, die im Geschäftsjahr in das konzernweite elektronische Case-Management-System eingegeben wurden. Referenzdatum für die Periodengrenzung ist daher das Datum, an dem ein Fall im System erfasst wurde.

Die Kennzahl umfasst alle persönlichen Hinweise. Persönliche Indikationen erfolgen in der Regel durch folgende Quellen: BMW Group SpeakUp Line, BMW Group Compliance Contact, lokale Compliance Offices, Ombudsstelle, BMW Group Human Rights Contact Supply Chain, interne und externe Schreiben an Vorstand/Führungskräfte sowie weitere persönliche Meldungen an Einheiten und Fachbereiche der BMW Group.

Darüber hinaus werden nicht persönliche Hinweise, zum Beispiel aus Medienberichten, in das Case-Management-System eingegeben und somit in die Kennzahl einbezogen, sofern sie sich nach einer ersten Prüfung als substantiiert erweisen.

Die Angabe erfolgt basierend auf GRI 308-2 und 414-2.

Die Kennzahl beinhaltet keine Angaben zur Lieferkette der chinesischen Joint Operation Spotlight Automotive Ltd., da der BMW Group diese Angaben für das Berichtsjahr nicht vorliegen. Die BMW Group unterstützt Spotlight Automotive Ltd. bei der Implementierung und Weiterentwicklung von Managementan-

sätzen und Berichtsstrukturen zu Sorgfaltspflichten in der Lieferkette.

Anzahl (begründeter) Hinweise, die im Berichtsjahr geklärt werden konnten

Diese Kennzahl ist eine Teilmenge der in [7 Anzahl der Hinweise auf mögliche Nachhaltigkeitsverstöße in der Lieferkette](#) gemeldeten Hinweise. Die Kennzahl beinhaltet alle Fälle, deren Eröffnung und Abschluss innerhalb des Berichtsjahres erfolgt sind.

Die Kennzahl besteht aus zwei Teilkennzahlen:

- #1: Anzahl der Hinweise auf potenzielle Verstöße die innerhalb des Berichtsjahres geklärt werden konnten
- #2: Anzahl der begründeten Hinweise, die innerhalb des Berichtsjahres geklärt wurden

Geklärt bedeutet, dass das interne Ermittlungsverfahren finalisiert und der Fall im Case-Management-System abgeschlossen ist. Ein Fall kann dabei abgeschlossen werden, wenn das Ermittlungsverfahren ergeben hat, dass sich ein Fall entweder als unbegründet erwiesen hat oder er sich zwar als begründet erwiesen hat, aber der identifizierte Verstoß bereits abgestellt werden konnte. Beide Szenarien führen zu einer Integration der Fälle in die Teilkennzahl #1.

Die Teilmenge der Fälle, die dem letztgenannten Szenario zuzuordnen sind, gehen darüber hinaus in die Teilkennzahl #2 ein. Durch eine Plausibilitätsprüfung werden eingegangene Hinweise durch die BMW Group verarbeitet. Sofern sich ein Fall als begründet herausstellt, wird gemeinsam mit dem Lieferanten ein Konzept zur Beseitigung des festgestellten Defizits entwickelt. Dem Abschluss dieser Fälle geht schließlich eine individuelle Bewertung durch die BMW Group hinsichtlich der erfolgreichen Maßnahmenumsetzung durch den betreffenden Lieferanten voraus. Nach der Umsetzung der Maßnahmen wird das Verfahren abgeschlossen und im Case-Management-System archiviert und dokumentiert. Die Definition der begründeten Fälle orientiert sich unter anderem maßgeblich am Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) und den dort definierten Ange-

messenhheitskriterien (Schwere, Einflussvermögen, Eintrittswahrscheinlichkeit).

Die Angabe erfolgt basierend auf GRI 308-2 und 414-2.

Die Kennzahl beinhaltet keine Angaben zur Lieferkette der chinesischen Joint Operation Spotlight Automotive Ltd., da der BMW Group diese Angaben für das Berichtsjahr nicht vorliegen. Die BMW Group unterstützt Spotlight Automotive Ltd. bei der Implementierung und Weiterentwicklung von Managementansätzen und Berichtsstrukturen zu Sorgfaltspflichten in der Lieferkette.

Anzahl der Lieferantenstandorte, die mit Nachhaltigkeitsfragebogen bewertet wurden

Die Kennzahl umfasst alle von Lieferantenstandorten ausgefüllten Nachhaltigkeitsfragebogen (folgend auch als Online-Assessment bezeichnet), die die BMW Group innerhalb des Berichtsjahres eingeholt und bewertet hat. Dabei werden aktive als auch potenzielle (neue) Lieferantenstandorte aus allen Einkaufsbereichen der BMW Group berücksichtigt.

Die Online-Assessments, bei denen es sich um den branchenweiten Nachhaltigkeitsfragebogen der Initiative Drive Sustainability handelt, werden im Rahmen der Vergabe eingesetzt. So ist dieses beim Einkauf von produktionsbezogenem Material erforderlich bei einem Vergabewert von mehr als 2 Mio. €. Bei nicht produktionsbezogenen Einkaufsvorgängen wird eine risikobasierte Betrachtung durchgeführt, bei der derzeit alle Aufträge, die aufgrund der abstrakten Risikoanalyse potenziell risikogefährdet sind, enthalten sind, und die über ein Rahmenvertragsvolumen von über 2 Mio. € oder ein Einzelvertragsvolumen von über 10 Mio. € verfügen.

Die Kennzahl umfasst nur Online-Assessments, die vollständig vom Lieferantenstandort ausgefüllt, durch einen externen Dienstleister validiert und über eine Schnittstelle zur Bewertung an die BMW Group übermittelt wurden. Dabei wird jeder Lieferantenstandort auf der Grundlage seines standortspezifischen Online-Assessments gezählt, unabhängig von der Anzahl der Überarbeitungen seines Assessments innerhalb des Berichtsjahres. Die Kennzahl bezieht sich in erster Linie auf alle von der

BMW Group neu angeforderten Fragebögen innerhalb des Berichtsjahres. Da das Recht, einen Fragebogen auf der Plattform des externen Dienstleisters einzusehen nur für zwölf Monate erworben werden kann, werden die innerhalb des Berichtsjahres weiterhin benötigten Fragebögen ebenfalls zu den neu angeforderten Fragebögen dazugezählt.

Als Grundlage für die Auswertung der Gesamtzahl der Online-Assessments im Geschäftsjahr dienen monatliche Übersichten zur Rechnungsstellung des externen Dienstleisters, die auf dessen Plattform bereitgestellt werden.

Die Angabe erfolgt basierend auf GRI 308-1, 308-2, 414-1 und 414-2.

Die Kennzahl beinhaltet keine Angaben zur Lieferkette der chinesischen Joint Operation Spotlight Automotive Ltd., da der BMW Group diese Angaben für das Berichtsjahr nicht vorliegen. Die BMW Group unterstützt Spotlight Automotive Ltd. bei der Implementierung und Weiterentwicklung von Managementansätzen und Berichtsstrukturen zu Sorgfaltspflichten in der Lieferkette.

Anzahl vorzeitig beendeter Lieferantenbeziehungen aufgrund von schwerwiegenden Nachhaltigkeitsverstößen

Diese Kennzahl bezieht sich auf alle Lieferantenbeziehungen, die im Berichtsjahr aufgrund schwerwiegender Nachhaltigkeitsverstöße beendet wurden. Es werden nur Lieferantenstandorte mit einer eindeutig definierten Lieferanten-ID gezählt, die aufgrund schwerwiegender Nachhaltigkeitsverstöße eskaliert wurden und dies zu einer Aussetzung oder vorübergehenden Aussetzung der jeweiligen Lieferantenbeziehung führte. Dabei werden auch Fälle gezählt, in denen die Nachhaltigkeitsverstöße bereits vor dem Berichtsjahr festgestellt und eskaliert wurden, jedoch die Beendigung der Lieferantenbeziehung erst im Berichtsjahr eingeleitet worden ist. Eine Eskalation kann beispielsweise ereignisgesteuert bei Vorfällen mit legitimer Kritikalität (vordefinierte Eskalationskriterien, die sich unter anderem am Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) orientieren) eingeleitet werden, die im Rahmen des Lieferanteneskalationsprozesses (ESPRO) behandelt werden. Dieser ist in der gesamten

BMW Group standardisiert und enthält unter anderem nachhaltigkeitsbezogene Kriterien.

Die Angabe erfolgt basierend auf GRI 308-2 und 414-2.

Die Kennzahl beinhaltet keine Angaben zur Lieferkette der chinesischen Joint Operation Spotlight Automotive Ltd., da der BMW Group diese Angaben für das Berichtsjahr nicht vorliegen. Die BMW Group unterstützt Spotlight Automotive Ltd. bei der Implementierung und Weiterentwicklung von Managementansätzen und Berichtsstrukturen zu Sorgfaltspflichten in der Lieferkette.

Aushilfen

Personen mit einem befristeten Vertrag in einer Gesellschaft der BMW Group, die als Aushilfe mit vertraglich festgelegter, geringer Stundenzahl arbeiten.

Auslandsbegleitung

Familienangehörige/Partner, die ihre Partnerin oder ihren Partner bei einem Auslandseinsatz begleiten, wenn der Familienangehörige/Partner auch bei der BMW Group beschäftigt ist.

Auszubildende

Personen, die eine mehrjährige Berufsausbildung in einer Gesellschaft der BMW Group absolvieren, die praktische und theoretische Phasen umfasst.

B

BMW Safety Compact Training

Mit dem BMW Safety Compact Training können sich Kundinnen und Kunden in einem halben Tag eine ideale Basis für Selbstvertrauen und noch mehr Fahrfreude im Alltag aneignen. Es bietet in Begleitung erfahrener Instrukturen die besten Voraussetzungen für einen souveränen Umgang mit dem Fahrzeug.

BMW Safety Training

Das BMW Safety Training unterstützt Kundinnen und Kunden, in überraschenden Situationen ruhig zu reagieren und entspannt weiterzufahren. Erfahrene Instrukturen leiten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Trainings in verschiedenen Übungen

zur Not- und Zielbremsung, zum dynamischen Spurwechsel sowie zum Unter- und Übersteuern an.

C

CarData

CarData ist eine IT-Plattform zur Bereitstellung von Fahrzeugdaten sowohl für Privat- als auch Geschäftskunden, insbesondere zur Erfüllung der Anforderungen aus der EU-DSGVO (Allgemeine Datenschutzgrundverordnung) und künftig dem EU Data Act. Die BMW Group verfolgt in diesem Zusammenhang keine Geschäftsmodelle, die über den gesetzlichen Anspruch hinausgehen [➔ CarData](#).

Customer Data Breach (Kundendatenverletzung)

Ein Customer Data Breach bezeichnet einen Vorfall, bei dem unbefugte Dritte Zugang zu sensiblen Kundendaten erhalten, diese Daten kompromittiert oder gestohlen werden.

Customer Data Delegate (CDD)

Der Customer Data Delegate (CDD) ist eine zentrale Rolle innerhalb der BMW Group, die für die Verwaltung und den Schutz von Kundendaten verantwortlich ist. Der CDD fungiert als Ansprechpartner für alle Themen im Zusammenhang mit der Kunden-Daten-Governance und stellt sicher, dass die Maßnahmen zur sicheren und gesetzeskonformen Handhabung von Kundendaten in der jeweiligen Organisationseinheit umgesetzt werden.

Customer Interaction Center (CIC)

Ein Customer Interaction Center (CIC) dient als zentrale Anlaufstelle für die Kundeninteraktion und -betreuung der BMW Group. Es ermöglicht dem Unternehmen, Kundenanliegen über verschiedene Kontaktmöglichkeiten wie Telefon, E-Mail oder Chat zu koordinieren und zu bearbeiten.

Customer Trust

Customer Trust ist ein zentraler Bestandteil der Unternehmenskultur der BMW Group und bildet die Grundlage für langfristige Kundenbeziehungen, indem es Sicherheit, Verlässlichkeit und Integrität in Interaktionen gewährleistet [➔ BMW Group Code of Conduct](#).

D

Durchschnittliche Weiterbildungsstunden je Mitarbeiter

Die durchschnittlichen Weiterbildungsstunden je Mitarbeiter berechnen sich aus der Summe der gesamten Trainingsstunden des Berichtsjahres im Verhältnis zur Anzahl der Mitarbeitenden der BMW Group am 31. Dezember des Berichtsjahres. Die betrachteten Trainingsstunden umfassen alle durchgeführten Schulungen und Qualifizierungsmaßnahmen einschließlich E-Learnings.

Dual Studierende

Personen mit einem befristeten Vertrag in einer Gesellschaft der BMW Group, die ein Studium an einer Hochschule mit praktischer Ausbildung/betrieblichen Praxisphasen kombinieren.

Doktoranden

Personen mit einem befristeten Vertrag in einer Gesellschaft der BMW Group, die an einer Hochschule oder Universität einen Doktorgrad anstreben und an ihrer Dissertation arbeiten.

E

Elternzeit

Abwesenheit im Zusammenhang mit Elternschaft ist eine Freistellung von der Arbeit, die einer Mitarbeiterin oder einem Mitarbeiter der BMW Group vor und/oder nach der Geburt oder bei einer Adoption gewährt wird, meist auf der Grundlage nationaler, gesetzlicher Regelungen.

Expatriates

Expatriates sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die von der BMW Group vorübergehend in ein anderes Land entsandt werden, um dort eine Aufgabe zu erfüllen. Diese verlegen ihren Lebensmittelpunkt in das Zielland. Der Auslandseinsatz ist in der Regel zeitlich begrenzt, danach erfolgt die Rückkehr zum ursprünglichen Einsatzort.

F

Frauen in Führungsfunktionen

Das strategische Ziel der BMW Group zu Frauen in Führungsfunktionen ist nach ESRS ein relatives Ziel und folgt der Berechnungslogik gemäß [↗ Geschlechterverteilung absolut und prozentual in Führungsfunktionen](#).

Frauen in Mutterschutz

Mutterschutz ist eine Freistellung von der Arbeit, die einer Mitarbeiterin der BMW Group vor und/oder nach der Geburt oder bei einer Adoption gewährt wird, grundsätzlich auf der Grundlage nationaler, gesetzlicher Rahmenbedingungen.

Fluktuationsrate

[↗ Anzahl der Mitarbeitenden, die das Unternehmen verlassen haben und Fluktuationsrate](#)

G

Gender Pay Gap

Die Berechnungsgrundlage für das unbereinigte, geschlechtsspezifische Verdienstgefälle nach ESRS zwischen weiblichen und männlichen Mitarbeitenden (Gender Pay Gap) ist das durchschnittliche Bruttostundeneinkommen. Dieses wird berechnet aus der Summe des Bruttojahreseinkommens gemäß Gehaltsabrechnung (einschließlich Bonuszahlungen, Provisionen und zusätzlichen Einmalzahlungen), dem Firmenwagen als Zusatzleistung, dem Arbeitgeberanteil an der betrieblichen Altersvorsorge und an der Krankenversicherung dividiert durch die jährlichen bezahlten Arbeitsstunden abzüglich unbezahlter Abwesenheiten, durchschnittlich jeweils über alle männlichen beziehungsweise weiblichen BMW Group Mitarbeitenden. Nicht betrachtet werden Expatriates und Mitarbeitende ohne Geschlechtsangabe.

Die Berechnung des unbereinigten Gender Pay Gaps erfolgt zunächst lokal je Gesellschaft beziehungsweise Standort gemäß folgender Formel:

$$\text{Gender Pay Gap} = \frac{\text{Durchschnittliche brutto Stundenvergütung männliche Mitarbeitende} - \text{Durchschnittliche brutto Stundenvergütung weibliche Mitarbeitende}}{\text{Durchschnittliche brutto Stundenvergütung männliche Mitarbeitende}} \times 100$$

Zur Ermittlung des BMW Group Gesamt-Gaps wird der gewichtete Mittelwert der Standort-Gaps entlang der Anzahl der männlichen und weiblichen Mitarbeitenden zum Stichtag 31. Dezember des Berichtsjahres gebildet. Dieser Ansatz berücksichtigt eine faire Betrachtung unterschiedlicher Lohnniveaus und vermeidet jährliche Schwankungen aufgrund von Wechselkursveränderungen oder variierender Kaufkraftausgleiche hochinflationärer Länder.

Gesamtanzahl beschäftigungslose Tage

Bei der Kennzahl handelt es sich um eine zusätzliche Angabe basierend auf SASB, TR-AU-310a.2. Die BMW Group berichtet über die Gesamtanzahl der beschäftigungslosen Tage, die infolge von Arbeitsunterbrechungen (darunter Streiks und Aussperrungen) entstanden sind. Diese Kennzahl errechnet sich, indem die Anzahl der bei jeder Arbeitsunterbrechung betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit der Dauer der jeweiligen Unterbrechung in Tagen multipliziert und diese Ergebnisse anschließend addiert werden.

Geschlechterverteilung absolut und prozentual in Führungsfunktionen

Die Geschlechterverteilung in Führungsfunktionen in Prozent wird berechnet aus der Summe der Mitarbeitenden in Führungsfunktionen je Geschlechteridentität im Verhältnis zur Gesamtzahl der Mitarbeitenden in Führungsfunktionen zum Stichtag 31. Dezember des Berichtsjahres. Die Geschlechteridentitäten folgen den Vorgaben des ESRS. Bei der BMW Group sind Führungsfunktionen definiert als besetzte Funktionen der hierarchischen Funktionsebenen I bis IV unterhalb der Vorstandsebene.

I

Identifikatoren

Identifikatoren sind spezifische Merkmale oder Datenpunkte, die verwendet werden, um eine Person oder ein Objekt eindeutig zu kennzeichnen und von anderen zu unterscheiden. In der Datenverarbeitung können Identifikatoren verschiedene Formen annehmen, wie zum Beispiel Namen, Telefonnummern, E-Mail-Adressen.

Incident-Response-Prozess

Der Incident-Response-Prozess der BMW Group ist ein strukturierter Ansatz zur Erkennung, Bewertung und Reaktion auf Sicherheitsvorfälle, um potenzielle Schäden zu minimieren und die Integrität der IT-Systeme zu gewährleisten.

Informationssicherheitsmanagementsystem (ISMS)

Das Informationssicherheitsmanagementsystem (ISMS) der BMW Group ist ein umfassendes Rahmenwerk. Es zielt darauf ab, die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Informationen innerhalb des Unternehmens zu schützen. Es basiert auf den internationalen Standards ISO/IEC 27001 und integriert spezifische Anforderungen und Best Practices der Automobilindustrie, um den steigenden Bedrohungen und regulatorischen Anforderungen gerecht zu werden.

Investitionen in Aus- und Weiterbildung

Die Investitionen für die Ausbildung umfassen alle Kosten in der Konzernwährung, die im Berichtsjahr für die Berufsausbildung innerhalb der BMW Group anfallen (ohne Spotlight Automotive Ltd.), einschließlich der Personalkosten für Ausbilderinnen und Ausbilder, Auszubildende sowie sonstiger Kosten und Investitionen im Zusammenhang mit der Berufsausbildung. Zu den Investitionen für die Weiterbildung gehören Vorbereitungs- und Umsetzungskosten, Opportunitätskosten und Investitionen, die für eine solche Weiterbildung getätigt werden. Die Kosten umfassen auch kalkulatorische Abschreibungen, die auf der Grundlage von Bestandslisten gemessen werden. Es handelt sich nach ESRS um ein absolutes Ziel.

L

Langzeitkranke

Mitarbeitende der BMW Group, die über einen längeren Zeitraum krankheitsbedingt abwesend sind. Gemäß den länderspezifischen Definitionen erfolgt keine Erfassung der Mitarbeiterin oder des Mitarbeiters in der Personenzahl der BMW Group. Nach Abschluss der Genesungszeit wird eine Wiederaufnahme der Arbeit erwartet.

M

Mitarbeitende nach geografischen Gebieten und Land

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird zum Stichtag 31. Dezember des Berichtsjahres in Personenzahl erhoben. Bei der Aufschlüsselung nach geografischen Gebieten orientiert sich die Unterteilung in sechs Kontinente gemäß der Definition der Vereinten Nationen. Länder, in denen die Personenzahl mindestens 50 Mitarbeitende umfasst, die mindestens 10% der Gesamtbelegschaft ausmachen, werden separat ausgewiesen.

Mitarbeitende nach Vertragsarten und Geschlecht

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach Vertragsarten und Geschlecht wird zum Stichtag 31. Dezember des Berichtsjahres in Personenzahl erhoben. Die Geschlechteridentitäten folgen den Vorgaben des ESRS. Neben den Vertragsarten befristet und unbefristet werden auch **➤ Abrufkräfte** gemäß ESRS berichtet. Diese Vertragsart wird bei der BMW Group in der Regel nicht verwendet.

Mitarbeitende, die von Tarifverträgen abgedeckt werden

Der Prozentsatz bezogen auf die BMW Group ergibt sich aus der Anzahl der Mitarbeitenden, die von Tarifverträgen abgedeckt werden im Verhältnis zur Anzahl aller Mitarbeitenden zum Stichtag 31. Dezember des Berichtsjahres. Berichtet werden diejenigen Länder, in denen die Personenzahl mindestens 50 Mitarbeitende beträgt und die mehr als 10% der Gesamtbelegschaft ausmachen.

Mitarbeitende der BMW Group

Die Definition für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group umfasst die Anzahl aller Personen mit befristeten oder unbefristeten Arbeitsverträgen bei der BMW Group am 31. Dezember des Berichtsjahres. Nicht mit einbezogen sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Altersteilzeit-Freizeitphase, Frauen in Mutterschutz, Abwesende zum Beispiel aufgrund von Sabbatical, Eltern- oder Pflegezeit, Langzeiterkrankung, Wehrdienst oder Auslandsbegleitung, sonstige BMW Group Beschäftigte und Zeitarbeitskräfte.

Mitarbeitende in der Freizeitphase des Altersteilzeitmodells

BMW Group Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter, die die Möglichkeit des altersbedingten Ausscheidens über die betriebliche Altersteilzeit nutzen und sich in der Phase des Modells befinden, in der sie nicht mehr für die BMW Group tätig sind.

Mitarbeitende nach Vertragsarten und geografischen Gebieten

Die Anzahl der Mitarbeiter nach Vertragsarten und geografischen Gebieten wird zum Stichtag 31. Dezember des Berichtsjahres in Personenzahl erhoben. Neben den Vertragsarten befristet und unbefristet werden auch **➤ Abrufkräfte** gemäß ESRS berichtet. Diese Vertragsart wird bei der BMW Group in der Regel nicht verwendet. Bei der Aufschlüsselung nach geografischen Gebieten orientiert sich die Unterteilung in sechs Kontinente an der Definition der Vereinten Nationen.

Mitarbeiterbefragung

Alle zwei Jahre führt die BMW Group eine unternehmensweite Mitarbeiterbefragung durch (ohne Spotlight Automotive Ltd.), um die Stimmung in der Belegschaft und die Leistungsfähigkeit der Organisation zu messen. Zentrale Messgröße ist der High Performance Organization Index (HPO-I). Befragt wurden alle BMW Group Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die während des Befragungszeitraumes anwesend waren.

Mittelbare Lieferanten (n-Tier-Lieferanten)

Zulieferer, die nicht in einem direkten Vertragsverhältnis zu Unternehmen der BMW Group stehen, deren Lieferungen jedoch ebenfalls für die Herstellung von BMW Group Produkten und die

Erbringung von Dienstleistungen der BMW Group notwendig sind.

P

People Engagement

Dieses Konzept beschreibt zielgerichtete Maßnahmen, die die BMW Group unternimmt, um ein respektvolles und diskriminierungsfreies Arbeitsumfeld zu schaffen, in dem alle Mitarbeitenden ihr gesamtes Potenzial einbringen können.

Praktikanten

Personen, die im Rahmen ihres Studiums ein verpflichtendes oder freiwilliges Praktikum in einer Gesellschaft der BMW Group absolvieren. Diese Personen sind in der Regel an einer Hochschule oder Universität immatrikuliert.

Privacy by Design

Privacy by Design ist ein Konzept, das darauf abzielt, den Datenschutz und die Privatsphäre von Anfang an in die Entwicklung von Produkten, Dienstleistungen und Geschäftsprozessen zu integrieren. Es basiert auf der Annahme, dass Datenschutz nicht als nachträgliche Maßnahme betrachtet werden sollte, sondern als grundlegendes Element, das in alle Phasen des Lebenszyklus eines Systems oder einer Anwendung eingebaut werden muss.

Prozentsatz aller Mitarbeitenden, die an regelmäßigen Leistungs- und Laufbahnbeurteilungen teilgenommen haben

Der Prozentsatz der Mitarbeitenden, die eine jährliche Leistungs- und Laufbahnbeurteilung erhalten haben, berechnet sich aus dem Quotienten der Anzahl der durchgeführten jährlichen Leistungs- und Laufbahnbeurteilungen und der Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Stichtag 31. Dezember des Berichtsjahres. Die Berechnung aufgeschlüsselt nach Geschlecht wird analog dazu berechnet. Dabei folgen die Geschlechteridentitäten den Vorgaben des ESRS. Gezählt wird ausschließlich die mit dem Management vereinbarte reguläre, einmal jährliche Leistungs- und Laufbahnbeurteilung, die bis zum 31. Dezember des Berichtsjahres durchgeführt wurde. Eine

Beurteilung steht jedem Mitarbeitenden zu, der im Bewertungszeitraum mindestens sechs Monate in einem Angestelltenverhältnis mit der BMW Group steht und anwesend ist, wenn dieser Prozess in der jeweiligen BMW Group Gesellschaft angewandt wird. Wenn eine Person zwei Beurteilungen erhalten hat, etwa aufgrund eines Positionswechsels oder einer außerordentlichen Zwischenbeurteilung, wird nur eine Beurteilung je Mitarbeitenden berücksichtigt. Im internationalen Umfeld sind im Produktionsbereich sogenannte Team- statt Einzelbeurteilungen gängig. Diese sind in der Kennzahl nicht enthalten.

Prozentsatz der Fahrzeugmodelle, die von NCAP-Programmen mit einer Gesamtbewertung von 5 Sternen für die Sicherheit bewertet wurden, nach Region

Bei der Kennzahl handelt es sich um eine zusätzliche Angabe basierend auf SASB, TR-AU-250a.1. Die BMW Group weist den Prozentsatz der Fahrzeugmodelle nach Regionen aus, die von NCAP-Programmen mit einer Gesamtsicherheitsbewertung von 5 Sternen bewertet wurden. Die BMW Group konzentriert ihre Berichterstattung auf Europa, China und die USA. Der Prozentsatz wird als Anzahl der Fahrzeugmodelle der BMW Group berechnet, die von einem NCAP-Programm mit einer Gesamtbewertung von 5-Sternen bewertet werden, geteilt durch die Gesamtzahl der Fahrzeugmodelle der BMW Group, die von diesem NCAP-Programm bewertet wurden. Gezählt werden zum Ende des Berichtsjahres gültige Ratings für aktuelle Modelle der BMW Group. Bei weniger als drei vorhandenen Ratings wird der Bericht der Kennzahl ausgesetzt. Bei den New Car Assessment Programmes (NCAP) handelt es sich um Bewertungen des Sicherheitsniveaus eines Fahrzeugmodells durch unabhängige Verbraucherschutzorganisationen.

Prozentsatz der untersuchten sicherheits- und konformitätsrelevanten Probleme

Bei der Kennzahl handelt es sich um eine zusätzliche Angabe basierend auf SASB, TR-AU-250a.2 (2). Der Prozentsatz der untersuchten sicherheits- und konformitätsrelevanten Probleme berichtet über alle technischen Probleme an Fahrzeugen der BMW Group, die im internen Problem-Management-Prozess als sicherheits- und/oder konformitätsrelevant erfasst werden. Die Erfassung erfolgt durch definierte Sensoren, die relevante Daten von Fahrzeugen in Serienproduktion kontinuierlich bewerten und

Auffälligkeiten melden. Es wird die Anzahl der Probleme, die im Berichtsjahr einer Bearbeitung zugeführt wurden, mit der Gesamtzahl der im Berichtsjahr erfassten Probleme ins Verhältnis gesetzt.

R

Rohstofflieferant

Rohstofflieferant bezeichnet einen Wirtschaftsteilnehmer der Rohstofflieferkette.

Rohstofflieferkette

Alle Tätigkeiten und Verfahren der Wertschöpfungskette für Rohstoffe bis zu dem Punkt, an dem ein Rohstoff als Input für die Herstellung von Materialien, Zwischen- oder Endprodukten verwendet wird.

S

Sabbatical

BMW Group Mitarbeitende, die die Möglichkeit einer arbeitnehmerfinanzierten Abwesenheit für einen bestimmten Zeitraum in Anspruch nehmen.

Stipendiaten

Personen mit einem befristeten Vertrag in einer Gesellschaft der BMW Group, die entweder während ihres Studiums regelmäßig Praxiserfahrung in dieser Gesellschaft sammeln oder ein Trainee Programm absolvieren.

Sonstige BMW Group Beschäftigte

Darunter fallen Auszubildende, dual Studierende, Praktikanten, Verfasser von Studien(abschluss)arbeiten, Doktoranden, Stipendiaten, Aushilfen, Werkstudenten und Volontäre.

T

Total Remuneration Ratio

Diese Kennzahl stellt das Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der am höchsten bezahlten Einzelperson zum Median

der jährlichen Gesamtvergütung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (ohne die am höchsten bezahlte Einzelperson) dar.

Die jährliche Gesamtvergütung der höchstbezahlten Einzelperson berücksichtigt das Grundgehalt, alle weiteren Geldleistungen, wie Barzulagen, Bonuszahlungen, Provisionen, Bargewinnbeteiligungen und andere Formen variabler Barzahlungen sowie Sachleistungen und den Dienstzeitaufwand nach IAS 19.

Für die Berechnung der Gesamtvergütung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird auf das Bruttostundeneinkommen und der Grundgesamtheit aus dem [Gender Pay Gap](#) abgestellt und dieses auf die vertragliche Jahresarbeitszeit normiert. Die Berechnung der Medianvergütung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfolgt je Gesellschaft und wird dann mit der Personenzahl gewichtet, um den Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf BMW Group Ebene zu berechnen.

Die Berechnung der Total Remuneration Ratio erfolgt anschließend gemäß folgender Formel:

$$\frac{\text{Jährliche Gesamtvergütung für die höchstbezahlte Einzelperson im Unternehmen}}{\text{Median der jährlichen Gesamtvergütung für die Arbeitnehmer (ohne die höchstbezahlte Einzelperson)}}$$

U

Unmittelbare Lieferanten (Tier-1-Lieferanten)

Zulieferer von Produkten oder Dienstleistungen, deren Lieferungen für die Herstellung von BMW Group Produkten und zur Erbringung von Dienstleistungen der BMW Group notwendig sind, und die in einem direkten Vertragsverhältnis über die Lieferung und/oder Leistung mit Unternehmen der BMW Group stehen.

Unfallhäufigkeitsrate

[Anzahl meldepflichtiger Betriebsunfälle und Unfallhäufigkeitsrate](#)

V

Verfasser von Studien(abschluss)arbeiten

Personen mit einem befristeten Vertrag in einer Gesellschaft der BMW Group, die während ihrer Immatrikulation eine Studienarbeit verfassen. Diese kann auch eine Studienabschlussarbeit sein.

Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der am höchsten bezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Arbeitnehmer

[Total Remuneration Ratio](#)

Verteilung der Mitarbeitenden nach Altersgruppe

Die Verteilung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach Altersgruppen in Prozent ergibt sich aus der Anzahl der Mitarbeitenden in der jeweiligen Altersgruppe im Verhältnis zur Gesamtzahl der Mitarbeitenden zum Stichtag 31. Dezember des Berichtsjahres.

Volontär

Personen mit einem befristeten Vertrag in einer Gesellschaft der BMW Group, die kurz zuvor ein Hochschul- oder Universitätsstudium (meist im Bereich Kommunikation und Politik) absolviert haben und zwei Jahre praktische Erfahrung im Bereich Konzernkommunikation und Politik sammeln.

Vorfallsmanagement

[Incident-Response-Prozess](#)

W

Werkstudenten

Personen mit einem befristeten Vertrag in einer Gesellschaft der BMW Group, die während ihres Studiums mit vertraglich festgelegter, geringer Stundenzahl arbeiten.

Z

Zeitarbeitskraft

Ein Arbeitnehmer wird von einer Zeitarbeitsfirma angestellt und dann zur Ausführung seiner Tätigkeit unter Anleitung und Weisung des entleihenden Unternehmens eingesetzt. Zwischen der Zeitarbeitskraft und dem entleihenden Unternehmen besteht kein Arbeitsverhältnis, jedoch können rechtliche Verpflichtungen des entleihenden Unternehmens gegenüber der Zeitarbeitskraft bestehen, insbesondere hinsichtlich Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit. Der Arbeitsvertrag der Zeitarbeitskraft kann eine begrenzte oder unbestimmte Laufzeit haben, eine Fortsetzung oder Übernahme durch den Entleiher ist nicht garantiert. Das entleihende Unternehmen zahlt die Zeitarbeitsfirma, diese wiederum vergütet die Zeitarbeitskraft.

GOVERNANCE-INFORMATIONEN

P

Politische Zuwendungen

Unter die politischen Zuwendungen fallen neben finanziellen Leistungen auch Sachleistungen. Die Umrechnung der jeweiligen Sachleistung erfolgt im Rahmen einer Gleichwertberechnung eigenverantwortlich durch die gebende Fachabteilung und gegebenenfalls das zuständige Bereichscontrolling. Ab einer Wesentlichkeitsgrenze von 20.000 € ist dabei zusätzlich der Unternehmensbereich Einkauf einbezogen.

Die Erhebung der politischen Zuwendungen erfolgt durch eine konzernweite IT-gestützte Abfrage. Die Rückmeldungen werden durch die verantwortliche Fachstelle ausgewertet, plausibilisiert und nach Art der Empfänger untergliedert. In der berichteten Kennzahl sind alle Zuwendungen ab einer Wesentlichkeitsgrenze von 2.250 € (2024: 2.000 €) je Empfänger berücksichtigt.

Die BMW Group hat im Berichtsjahr politische Zuwendungen an folgende Empfängergruppen vorgenommen:

- Dialogveranstaltungen/Events: Sponsoring von politischen Events zu Kollaborations- und Austauschzwecken
- Kooperationen: Sponsoring mit Gegengeschäft (zu Werbezwecken) oder Vorträge von Repräsentanten der BMW Group

S

Schulungsquote der risikobehafteten Funktionen in Bezug auf Antikorruption

Im Rahmen der 30-minütigen Online-Schulung „Compliance Grundlagen“ werden vor allem Grundlagen zur Korruptionsvermeidung in Form von erläuterten Fallbeispielen und Testfragen vermittelt. Inhaltlich werden Informationen zum Verbot von Korruption und Bestechung einschließlich dem Verbot der Bestechung von Amtsträgern und dem Verbot der Bestechung und Bestechlichkeit im geschäftlichen Verkehr (aktiv und passiv) anhand konkreter Beispiele dargestellt.

In Bezug auf Korruption und Bestechung sind unter Risikoaspekten aus Sicht der BMW Group potenziell diejenigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter besonders relevant, die inhaltlich einer indirekten Tätigkeit nachgehen. Unter indirekte Tätigkeiten fallen Tätigkeiten, die nicht vornehmlich der Herstellung von Produkten dienen. Zum betroffenen Personenkreis zählen allerdings auch leitende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den direkten Bereichen, wie Meister. Die Quote setzt sich zusammen aus den Personen mit gültigem Schulungszertifikat im Verhältnis zu den Personen mit zugewiesener Schulung.

LISTE WESENTLICHER AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN

ESRS 2 SBM-3

➤ Upstream wesentlich ➤ Eigene Tätigkeiten wesentlich ➤ Downstream wesentlich

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Unter(-Unter)-Thema	Wahrscheinlichkeit	Zeithorizont*	Wertschöpfungsstufe	ESRS/ Unternehmensspezifische Angabe (ESD)
ESRS E1 – Klimawandel						
Durch Treibhausgasemissionen aus vorgelagerten Prozessen, wie der Beschaffung und dem Einkauf von Rohstoffen, Produkten und Dienstleistungen für die Herstellung, Entwicklung und das Angebot eigener Produkte und Dienstleistungen (Scope 3, Upstream) sowie dem Transport von Waren zum Standort, trägt die BMW Group zum Klimawandel bei.	Negative Auswirkung	Klimaschutz	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS/ESD
Durch Treibhausgasemissionen in nachgelagerten Prozessen, hauptsächlich durch die Verwendung verkaufter Produkte (Scope 3, Downstream) und durch den Transport von Waren im Vertrieb und in der eigenen Logistik, trägt die BMW Group zum Klimawandel bei.	Negative Auswirkung	Klimaschutz	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS/ESD
Die BMW Group emittiert Treibhausgasemissionen (THG) durch Prozesse im eigenen Geschäftsbereich (Scope 1 und 2) und trägt damit zum Klimawandel bei.	Negative Auswirkung	Klimaschutz	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS/ESD
Das Netzwerk aus Vertriebspartnern und Standorten von Drittanbietern verbraucht Energie, somit natürliche Ressourcen und trägt zum Klimawandel bei.	Negative Auswirkung	Energie	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS
Die Herstellung der Produkte der BMW Group sowie der Betrieb von Verwaltungsstandorten (einschließlich der Errichtung der Produktions- und Verwaltungsgebäude) verbrauchen Energie, wobei insbesondere die ineffiziente Energienutzung zu einer unnötigen Entnahme natürlicher Ressourcen führt und zum Klimawandel beiträgt	Negative Auswirkung	Energie	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS/ESD
Das Lieferantennetzwerk verbraucht Energie, somit natürliche Ressourcen und trägt zum Klimawandel bei.	Negative Auswirkung	Energie	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS/ESD
Die Anpassungsbemühungen der BMW Group können Anpassungen in der Lieferkette erforderlich machen, die negative Auswirkungen auf Lieferanten oder Gemeinschaften haben können.	Negative Auswirkung	Anpassung an den Klimawandel	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS
Durch das Angebot von BEVs, wasserstoffbetriebenen und Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeugen sowie einem Ladenetzwerk ermöglicht die BMW Group der Gesellschaft eine umweltfreundliche Alternative zum klassischen Verbrenner (Nutzung von Grünstrom vorausgesetzt).	Positive Auswirkung	Klimaschutz	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS
Der Abschluss von Stromdirektlieferverträgen aus erneuerbaren Energieerzeugungsanlagen führt zu einem verstärkten Ausbau der Produktionskapazitäten für erneuerbare Energien und spart Ressourcen und Emissionen.	Positive Auswirkung	Energie	Potenziell	mittelfristig	➤	ESRS
Die Umstellung auf umweltfreundliche Betriebsabläufe kann signifikante Anpassungskosten verursachen, was zu höheren Betriebskosten (OpEx) und erheblichen Investitionsausgaben (CapEx) führen kann, z. B. für Energieeffizienzmaßnahmen, Elektrifizierung, Dekarbonisierung und digitale Transformation. Diese finanziellen Belastungen könnten die Liquidität und Rentabilität beeinträchtigen.	Risiko	Energie		mittelfristig	➤	ESRS
Neue oder sich ändernde regulatorische Anforderungen könnten zu steigenden Kosten führen oder eine Anpassung der Abläufe in der Lieferkette erforderlich machen.	Risiko	Klimaschutz		mittelfristig	➤	ESRS

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Unter(-Unter)-Thema	Wahrscheinlichkeit	Zeithorizont*	Wertschöpfungsstufe	ESRS/ Unternehmensspezifische Angabe (ESD)
Einschränkungen bei der Nutzung bestimmter Energiequellen stellen für die BMW Group ein Risiko aufgrund regulatorischer Restriktionen dar, die deren Anwendung auf bestimmte Sektoren beschränken oder eine physische Lieferung erfordern können. Diese Einschränkungen könnten zu höheren Betriebskosten führen, da einige Energiequellen nicht für Emissionsminderungsmaßnahmen genutzt werden können.	Risiko	Energie		mittelfristig		ESRS
ESRS E2 – Umweltverschmutzung						
Die lokale Verschmutzung des Bodens durch ungeplante Einleitungen von Stoffen an den Produktionsstandorten der Lieferanten kann zu negativen Auswirkungen auf die Bodenqualität führen.	Negative Auswirkung	Bodenverschmutzung	Tatsächlich	kurzfristig		ESRS
Die lokale Verschmutzung von Wasser durch ungeplante Einleitungen von Stoffen an den Produktionsstandorten der Lieferanten kann zu negativen Auswirkungen auf die Wasserqualität führen.	Negative Auswirkung	Wasserverschmutzung	Tatsächlich	kurzfristig		ESRS
Kontamination mit Mikroplastik durch Reifenabriebspartikel.	Negative Auswirkung	Mikroplastik	Tatsächlich	kurzfristig		ESRS
ESRS E3 – Wasser- und Meeresressourcen						
Eine hohe Wasserintensität in den Produktionsprozessen von Lieferanten und weiteren Vorprodukten der BMW Group kann potenziell zu negativen Auswirkungen auf die lokale Wasserverfügbarkeit führen.	Negative Auswirkung	Wasserverbrauch	Potenziell	mittelfristig		ESRS/ESD
Wasserentnahmen innerhalb der Lieferkette können möglicherweise negative Auswirkungen auf das Ökosystem haben, indem sie die Verfügbarkeit von Wasser einschränken.	Negative Auswirkung	Wasserentnahme	Potenziell	mittelfristig		ESRS
Neue oder sich ändernde weltweite regulatorische Anforderungen bezüglich des Wasserverbrauchs könnten Anpassungen der Betriebsabläufe erfordern und daher Abhängigkeiten erhöhensowie die Wasserverfügbarkeit aufgrund von Einschränkungen verringern.	Risiko	Wasserverbrauch		langfristig		ESRS
ESRS E4 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme						
Die Nutzung primärer Rohstoffe kann durch Bergbauaktivitäten zu negativen Auswirkungen auf die Natur und die biologische Vielfalt in den Abbaugebieten führen.	Negative Auswirkung	Direkter Abbau von Rohstoffen	Potenziell	mittelfristig		ESRS
ESRS E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft						
Ein unzureichendes Abfallmanagement und die unsachgemäße Entsorgung gefährlicher Abfälle an Standorten von Tier-1-Lieferanten können negative Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesellschaft haben.	Negative Auswirkung	Abfälle	Tatsächlich	kurzfristig		ESRS
Ein unzureichendes Abfallmanagement und die unsachgemäße Entsorgung gefährlicher Abfälle an Standorten von n-Tier-Lieferanten können negative Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesellschaft haben.	Negative Auswirkung	Abfälle	Tatsächlich	kurzfristig		ESRS
Zirkuläre Geschäftsmodelle und Produkte verlangsamen den Verbrauch natürlicher als auch begrenzter Ressourcen und reduzieren die Störung von Landschaften und Lebensräumen.	Positive Auswirkung	Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen	Potenziell	langfristig		ESRS/ESD
Erschwerter Zugang zu den Märkten mit gesetzlichen Anforderungen für Produkte, die ohne Berücksichtigung der Prinzipien der Kreislaufwirtschaft und mit einem hohen CO ₂ e-Fußabdruck der Materialien hergestellt wurden. Außerdem könnte die Nichteinhaltung immer strengerer Vorschriften für nicht erneuerbare Ressourcen für die BMW Group zu Haftungsansprüchen, Strafen, Bußgeldern, Reputationsschäden oder dem Verlust von Lizenzen und Genehmigungen führen.	Risiko	Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung		langfristig		ESRS/ESD

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Unter(-Unter)-Thema	Wahrscheinlichkeit	Zeithorizont*	Wertschöpfungsstufe	ESRS/ Unternehmensspezifische Angabe (ESD)
Die Anwendung zirkulärer Geschäftsmodelle kann es Kunden ermöglichen, ihren Ressourcenverbrauch zu reduzieren (z. B. durch Verlängerung der Produktlebensdauer durch Wartung und Design), und kann somit die Kundenzufriedenheit steigern.	Chance	Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen		mittelfristig	➤	ESRS/ESD
Finanzielle Chancen und Wettbewerbsvorteile können durch Innovation, Forschung und Entwicklung im Hinblick auf Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung, entstehen.	Chance	Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung		mittelfristig	➤	ESRS
Finanzielle Chancen können aus der Erhöhung der Resilienz der Lieferkette durch direkten Einkauf von Rohstoffen entstehen.	Chance	Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung		mittelfristig	➤	ESRS
ESRS S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens						
Arbeitsunfälle in der BMW Group Belegschaft können zu körperlichen Verletzungen führen, die die Fähigkeit, ein erfülltes Leben zu führen, negativ beeinflussen und im schlimmsten Fall tödlich enden.	Negative Auswirkung	Gesundheitsschutz und Sicherheit	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS
Eine unausgewogene demographische Struktur bei den BMW Group Mitarbeitenden, insbesondere in den Bereichen Ausbildung, Weiterbildung und Führungspositionen, kann negative Auswirkungen wie Unzufriedenheit, soziale Ungleichheit und eine geringere Innovationskraft zur Folge haben.	Negative Auswirkung	Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS
Eine sichere Beschäftigung bietet für die BMW Group Mitarbeitenden finanzielle Stabilität und trägt zur psychischen Gesundheit und zum Wohlbefinden bei.	Positive Auswirkung	Sichere Beschäftigung	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS
Eine hohe tarifvertragliche Abdeckung kann zu sicheren Arbeitsbedingungen führen und das wirtschaftliche und soziale Wohlergehen der BMW Group Belegschaft fördern.	Positive Auswirkung	Tarifvertragliche Abdeckung	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS
Die Förderung eines konstruktiven sozialen Dialogs ermöglicht eine stärkere Berücksichtigung der Interessen und Bedürfnisse der Mitarbeitenden und kann somit die Zufriedenheit und das Vertrauen der Belegschaft in die BMW Group fördern.	Positive Auswirkung	Sozialer Dialog	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS/ESD
Präventive und unterstützende Gesundheitsmaßnahmen bei der BMW Group können sich positiv auf die Belegschaft auswirken, indem sie ihr allgemeines Wohlbefinden und ihre Produktivität steigern, krankheitsbedingte Abwesenheiten reduzieren und arbeitsplatzbezogene körperliche und psychische Gesundheitsprobleme minimieren sowie die Gesundheit bestmöglich wiederherstellen.	Positive Auswirkung	Gesundheitsschutz und Sicherheit	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS
Die Aus- und Weiterbildung sowie die Kompetenzentwicklung der BMW Group Mitarbeitenden können effektiv zur Verbesserung der Qualifikationen der Beschäftigten beitragen, fördern das berufliche als auch persönliche Wachstum und erhöhen die Leistungs- und Beschäftigungsfähigkeit.	Positive Auswirkung	Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS/ESD
Die Schaffung eines Arbeitsumfelds, in dem alle BMW Group Mitarbeitenden mit ihren unterschiedlichen Perspektiven und Talenten ihr gesamtes Potential einbringen können, fördert Mitarbeiterzufriedenheit, Innovationsfähigkeit, Chancengleichheit und persönliches Engagement.	Positive Auswirkung	Vielfalt	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS
ESRS S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette						
Unangemessene Arbeitszeiten bei Tier-1-Lieferanten können sich negativ auf das Wohlbefinden und die Lebensbedingungen der Arbeitnehmer auswirken.	Negative Auswirkung	Arbeitszeit	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS/ESD

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Unter(-Unter)-Thema	Wahrscheinlichkeit	Zeithorizont*	Wertschöpfungsstufe	ESRS/ Unternehmensspezifische Angabe (ESD)
Unangemessene Arbeitszeiten bei n-Tier-Lieferanten können sich negativ auf das Wohlbefinden und die Lebensbedingungen der Arbeitnehmer auswirken.	Negative Auswirkung	Arbeitszeit	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS/ESD
Der Einsatz von Kinderarbeit an Tier-1-Lieferantenstandorten könnte den betroffenen Kindern den Zugang zu Bildung und eine normale Kindheit verwehren und gleichzeitig Armut als auch soziale Ungleichheit verschärfen.	Negative Auswirkung	Kinderarbeit	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS/ESD
Einschränkungen der Beschäftigungsfreiheit an Tier-1-Lieferantenstandorten können sich negativ auf die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer auswirken.	Negative Auswirkung	Zwangsarbeit	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS/ESD
Unzureichende Arbeitsschutzbedingungen an Tier-1-Lieferantenstandorten können negative Auswirkungen auf die Arbeitnehmer haben, wie zum Beispiel körperliche Verletzungen oder Krankheiten.	Negative Auswirkung	Gesundheitsschutz und Sicherheit	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS/ESD
Gewalt, Belästigung und Diskriminierung an Tier-1-Lieferantenstandorten wirken sich negativ auf die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer aus.	Negative Auswirkung	Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS/ESD
Unangemessene Löhne in der Tier-1-Lieferkette können negative Auswirkungen auf die Arbeitnehmer haben, wie beispielsweise Armut und damit verbundene gesellschaftliche Probleme.	Negative Auswirkung	Angemessene Entlohnung	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS/ESD
Einschränkungen der Beschäftigungsfreiheit an n-Tier-Lieferantenstandorten können sich negativ auf die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer auswirken.	Negative Auswirkung	Zwangsarbeit	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS/ESD
Der Einsatz von Kinderarbeit an n-Tier-Lieferantenstandorten könnte den betroffenen Kindern den Zugang zu Bildung und eine normale Kindheit verwehren und gleichzeitig Armut als auch soziale Ungleichheit verschärfen.	Negative Auswirkung	Kinderarbeit	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS/ESD
Die Errichtung von Hindernissen für die betriebliche Mitbestimmung an n-Tier-Lieferantenstandorten kann negative Auswirkungen auf die Arbeitnehmerrechte und die Vereinigungsfreiheit haben.	Negative Auswirkung	Vereinigungsfreiheit, einschließlich der Existenz von Betriebsräten	Tatsächlich	kurzfristig	➤	ESRS/ESD
Unzureichende Arbeitsschutzbedingungen an n-Tier-Lieferantenstandorten können potenziell negative Auswirkungen auf die Arbeitnehmer haben, wie zum Beispiel körperliche Verletzungen oder Krankheiten.	Negative Auswirkung	Gesundheitsschutz und Sicherheit	Potenziell	kurzfristig	➤	ESRS/ESD
Unangemessene Löhne in der n-Tier-Lieferkette können potenziell negative Auswirkungen auf die Arbeitnehmer haben, wie beispielsweise Armut und damit verbundene gesellschaftliche Probleme.	Negative Auswirkung	Angemessene Entlohnung	Potenziell	kurzfristig	➤	ESRS/ESD
Die Bereitstellung von Schulungen und Kapazitätsaufbau kann sich auf die Fähigkeiten und Kompetenzen der Arbeitskräfte an Lieferantenstandorten auswirken.	Positive Auswirkung	Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	Potenziell	mittelfristig	➤	ESRS/ESD
ESRS S4 – Verbraucher und Endnutzer						
Die BMW Group trägt die Verantwortung für die Sicherheit ihrer Fahrzeuge – aufgrund von Qualitäts- und Produktfehlern kann die Sicherheit von Kundinnen und Kunden sowie anderen Verkehrsteilnehmenden beeinträchtigt werden.	Negative Auswirkung	Gesundheitsschutz und Sicherheit	Potenziell	mittelfristig	➤	ESRS/ESD
Die BMW Group ist für den transparenten Umgang mit Kundendaten verantwortlich- unzureichende Nachvollziehbarkeit über die Datenerhebung, -speicherung und -verwendung kann Kundinnen und Kunden daran hindern, informierte Entscheidungen über die individuelle Verwendung ihrer personenbezogenen Daten zu treffen.	Negative Auswirkung	Datenschutz	Potenziell	mittelfristig	➤	ESRS

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Unter(-Unter)-Thema	Wahrscheinlichkeit	Zeithorizont*	Wertschöpfungsstufe	ESRS/ Unternehmensspezifische Angabe (ESD)
Die BMW Group ist für den sicheren Umgang mit Kundendaten verantwortlich – Vorfälle, bei denen die Datensicherheit personenbezogener Daten beeinträchtigt wird, können sich negativ auf die Persönlichkeitsrechte der Kundinnen und Kunden auswirken.	Negative Auswirkung	Datenschutz	Tatsächlich	kurzfristig	➔	ESRS
Die Bereitstellung von hochwertigen Informationen, direkten Kontaktmöglichkeiten sowie proaktiven Warnungen zur Fahrzeugsicherheit schützt Kundinnen und Kunden der BMW Group vor Schaden.	Positive Auswirkung	Zugang zu hochwertigen Informationen	Tatsächlich	kurzfristig	➔	ESRS
Die Bereitstellung von hochwertigen Informationen über Leistungsmerkmale und Umweltauswirkungen über den gesamten Lebenszyklus von Produkten und Dienstleistungen ermöglicht Kundinnen und Kunden fundierte Kaufentscheidungen zu treffen.	Positive Auswirkung	Zugang zu hochwertigen Informationen	Tatsächlich	kurzfristig	➔	ESRS
Die Fahrzeuge der BMW Group können zur allgemeinen Verkehrssicherheit beitragen.	Positive Auswirkung	Gesundheitsschutz und Sicherheit	Potenziell	mittelfristig	➔	ESRS/ESD
Finanzielle Chancen ergeben sich durch positive Reputation, Loyalität und Vertrauen aufgrund von hoher Zufriedenheit von Kundinnen und Kunden mit der Kaufentscheidung durch die Bereitstellung von hochwertigen Informationen.	Chance	Zugang zu hochwertigen Informationen		mittelfristig	➔	ESRS
ESRS G1 – Unternehmensführung						
Die eindeutige Auswahl und Kommunikation von Kernwerten für die Mitarbeitenden, insbesondere über den BMW Group Code of Conduct, und die Durchführung von Schulungen verhindern negatives umwelt- oder sozialbezogenes Verhalten und fördern die individuelle Verantwortung jedes einzelnen Mitarbeitenden, insbesondere hinsichtlich der Korruptionsprävention.	Positive Auswirkung	Korruption und Bestechung – Vermeidung und Aufdeckung, einschließlich Schulung	Potenziell	mittelfristig	➔	ESRS/ESD
Die extensive Beteiligung am politischen Entscheidungsfindungsprozess kann zu Reputationsschäden führen.	Risiko	Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten		mittelfristig	➔	ESRS

* Der angegebene Zeithorizont beschreibt, wann die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen erstmalig erwartet werden können.

LISTE DER SCHRITTWEISE EINGEFÜHRTEN ANGABEPFLICHTEN

ESRS	Angabepflicht	Vollständige Bezeichnung der Angabepflicht	Vollständige / partielle Nutzung
ESRS 2	SBM-1 Absatz 40b	Aufschlüsselung der Gesamteinnahmen nach den wichtigsten ESRS-Sektoren	Vollständige Nutzung
ESRS 2	SBM-1 Absatz 40c	Liste der zusätzlichen maßgeblichen ESRS-Sektoren	Vollständige Nutzung
ESRS 2	SBM-3 Absatz 48e	Erwartete finanzielle Effekte	Vollständige Nutzung
ESRS E1	E1-9	Erwartete finanzielle Effekte wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klimabezogene Chancen	Vollständige Nutzung
ESRS E2	E2-6	Erwartete finanzielle Effekte aufgrund durch Umweltverschmutzung bedingter Risiken und Chancen	Vollständige Nutzung
ESRS E3	E3-5	Erwartete finanzielle Effekte durch Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Vollständige Nutzung
ESRS E4	E4-6	Erwartete finanzielle Effekte durch Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Vollständige Nutzung
ESRS E5	E5-6	Erwartete finanzielle Effekte im Zusammenhang mit die Ressourcennutzung und die Kreislaufwirtschaft betreffenden Risiken und Chancen	Vollständige Nutzung
ESRS S1	S1-7	Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens	Vollständiger Phase-in für KPI, nur qualitative Angaben
ESRS S1	S1-11	Soziale Absicherung	Vollständige Nutzung
ESRS S1	S1-13	Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	Partielle Nutzung für „breakdown by gender“
ESRS S1	S1-14	Gesundheitsschutz und Sicherheit	Partielle Nutzung für „Arbeitsbedingte Erkrankungen und die Zahl der Ausfalltage aufgrund arbeitsbedingter Unfälle sowie aufgrund von arbeitsbedingten Todesfällen, Verletzungen und Erkrankungen“

LISTE DER DATENPUNKTE, DIE SICH AUS ANDEREN EU-RECHTSVORSCHRIFTEN ERGEBEN

ESRS 2 IRO-2

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	Wesentlich / Unwesentlich	Kapitel
ESRS 2 GOV-1 (ESRS 2.21 (d)) Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen	Wesentlich	➤ Aufsichtsrat – Zusammensetzung und Besetzungsziele ➤ Vorstand – Aufgaben, Zusammensetzung, Kompetenzen
ESRS 2 GOV-1 (ESRS 2.21 (e)) Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind	Wesentlich	➤ Aufsichtsrat – Zusammensetzung und Besetzungsziele
ESRS 2 GOV-4 (ESRS 2.30) Erklärung zur Sorgfaltspflicht	Wesentlich	➤ Erklärung zur Sorgfaltspflicht
ESRS 2 SBM-1 (ESRS 2.40 (d) i) Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen	Unwesentlich	
ESRS 2 SBM-1 (ESRS 2.40 (d) ii) Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien	Unwesentlich	
ESRS 2 SBM-1 (ESRS 2.40 (d) iii) Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen	Unwesentlich	
ESRS 2 SBM-1 (ESRS 2.40 (d) iv) Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak	Unwesentlich	
ESRS E1-1.14 Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050	Wesentlich	➤ Übergangsplan zur Erreichung der Netto-Null-Emissionen bis 2050
ESRS E1-1.16 (g) Unternehmen, die von den Paris-abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind	Unwesentlich	

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	Wesentlich / Unwesentlich	Kapitel
ESRS E1-4.34 THG-Emissionsreduktionsziele	Wesentlich	➤ Weg zur Erreichung der CO ₂ e-Reduktionsziele
ESRS E1-5.38 Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren)	Wesentlich	➤ Effizienzmaßnahmen und Energiemix
ESRS E1-5.37 Energieverbrauch und Energiemix	Wesentlich	➤ Effizienzmaßnahmen und Energiemix
ESRS E1-5.40-43 Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	Wesentlich	➤ Effizienzmaßnahmen und Energiemix
ESRS E1-6.44 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	Wesentlich	➤ Treibhausgasemissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette
ESRS E1-6.53-55 Intensität der THG-Bruttoemissionen	Wesentlich	➤ Treibhausgasemissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette
ESRS E1-7.56 Abbau von Treibhausgasen und CO ₂ -Gutschriften	Wesentlich	➤ Vorbereitung auf Net Zero
ESRS E1-9.66 Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken	keine Anwendung 2025	
ESRS E1-9.66(a) Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko	keine Anwendung 2025	
ESRS E1-9.66 (c) Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischen Risiko befinden	keine Anwendung 2025	
ESRS E1-9.67(c) Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen	keine Anwendung 2025	
ESRS E1-9.69 Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen	keine Anwendung 2025	
ESRS E2-4.28 Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird	Unwesentlich	
ESRS E3-1.9 Wasser- und Meeresressourcen	Wesentlich	➤ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk ➤ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement
ESRS E3-1.13 Spezielle Strategie	Wesentlich	➤ Wassermanagement und Wasserschutz
ESRS E3-1.14 Nachhaltige Ozeane und Meere	Unwesentlich	
ESRS E3-4.28(c) Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers	Wesentlich	➤ Maßnahmen und Messgrößen zur Verringerung des Wassereinsatzes
ESRS E3-4.29 Gesamtwasserverbrauch in m ³ je Nettoeinnahme aus eigenen Tätigkeiten	Wesentlich	➤ Maßnahmen und Messgrößen zur Verringerung des Wassereinsatzes
ESRS 2- SBM-3 - E4.16(a)i	Wesentlich	➤ Engagement für den Schutz der Biodiversität
ESRS 2- SBM-3 - E4.16(b)	Wesentlich	➤ Engagement für den Schutz der Biodiversität
ESRS 2- SBM-3 - E4.16(c)	Wesentlich	➤ Engagement für den Schutz der Biodiversität
ESRS E4-2.24(b) Nachhaltige Verfahren oder Strategien im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft	Unwesentlich	
ESRS E4-2.24(c) Nachhaltige Verfahren oder Strategien im Bereich Ozeane/Meere	Unwesentlich	
ESRS E4-2.24(d) Strategien zur Bekämpfung der Entwaldung	Wesentlich	➤ Maßnahmen zum Schutz der biologischen Vielfalt
ESRS E5-5.37(d) Nicht recycelte Abfälle	Unwesentlich	
ESRS E5-5.39 Gefährliche und radioaktive Abfälle	Unwesentlich	
ESRS 2- SBM-3 - S1.14(f) Risiko von Zwangsarbeit	Unwesentlich	
ESRS 2- SBM-3 - S1.14(g) Risiko von Kinderarbeit	Unwesentlich	
ESRS S1-1.20 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik	Wesentlich	➤ Basis des Handelns

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	Wesentlich / Unwesentlich	Kapitel
ESRS S1-1.21 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden	Wesentlich	➤ Basis des Handelns
ESRS S1-1.22 Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels	Wesentlich	➤ Basis des Handelns
ESRS S1-1.23 Strategie oder ein Managementsystem in Bezug auf die Verhütung von Arbeitsunfällen	Wesentlich	➤ Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit
ESRS S1-3.32(c) Bearbeitung von Beschwerden	Wesentlich	➤ Basis des Handelns
ESRS S1-14.88(b)&(c) Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle	Wesentlich	➤ Unfallhäufigkeit
ESRS S1-14.88(e) Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage	keine Anwendung 2025	
ESRS S1-16.97(a) Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle	Wesentlich	➤ Maßnahmen zur Sicherstellung einer gerechten Vergütung
ESRS S1-16.97(b) Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane	Wesentlich	➤ Maßnahmen zur Sicherstellung einer gerechten Vergütung
ESRS S1-17.103(a) Fälle von Diskriminierung	Unwesentlich	
ESRS S1-17.104(a) Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	Unwesentlich	
ESRS 2- SBM-3 – S2.11(b) Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette	Wesentlich	➤ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk
ESRS S2-1.17 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik	Wesentlich	➤ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
ESRS S2-1.18 Strategien im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	Wesentlich	➤ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
ESRS S2-1.19 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	Wesentlich	➤ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
ESRS S2-1.19 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden	Wesentlich	➤ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
ESRS S2-4.36 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette	Wesentlich	➤ Beschwerdeverfahren
ESRS S3-1.16 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte	Unwesentlich	
ESRS S3-1.17 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	Unwesentlich	
ESRS S3-4.36 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	Unwesentlich	
ESRS S4-1.16 Strategien im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	Wesentlich	➤ Merkmale der Verbraucher und Endnutzer
ESRS S4-1.17 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	Wesentlich	➤ Merkmale der Verbraucher und Endnutzer
ESRS S4-4.35 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	Wesentlich	➤ Merkmale der Verbraucher und Endnutzer
ESRS G1-1.10 (b) Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption	Wesentlich	➤ Maßnahmen zur Verhinderung, Aufdeckung und Bekämpfung von Korruption und Bestechung
ESRS G1-1.10(d) Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers)	Unwesentlich	
ESRS G1-4.24(a) Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften	Unwesentlich	
ESRS G1-4.24(b) Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Unwesentlich	

ESRS-INDEX

ESRS 2 IRO-2

Im ESRS-Index sind Verweise in den allgemeinen Lagebericht oder den Konzernabschluss mit dem Symbol » gekennzeichnet. Alle anderen Verweise beziehen sich auf den Nachhaltigkeitsbericht.

Angabepflichten gemäß ESRS	BMW Group Bericht 2025
Allgemeine Informationen	
BP-1 – Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung	➤ Grundlagen des Nachhaltigkeitsberichts
BP-2 – Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	➤ Grundlagen des Nachhaltigkeitsberichts ➤ ESG Glossar und Kennzahlenerläuterungen
GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	➤ Aufsichtsrat – Zusammensetzung und Besetzungsziele ➤ Aufsichtsrat – Aufgaben und Gremien ➤ Vorstand – Aufgaben, Zusammensetzung, Kompetenzen
GOV-2 – Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorganen des Unternehmens befassen	➤ Aufsichtsrat – Aufgaben und Gremien ➤ Vorstand – Aufgaben, Zusammensetzung, Kompetenzen
GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	➤ Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat
GOV-4 – Erklärung zur Sorgfaltspflicht	➤ Erklärung zur Sorgfaltspflicht
GOV-5 – Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	➤ Internes Kontrollsystem für die Nachhaltigkeitsberichterstattung » Internes Kontrollsystem
SBM-1.40a) i. – Bedeutende Produkt- und Dienstleistungsgruppen	➤ Geschäftssegmente » Segmente » Strategische Stoßrichtung – wohin entwickelt sich die BMW Group? » Geschäftsverlauf und Segmente
SBM-1.40a) ii. – Bedeutende Märkte und Kundengruppen	➤ Geschäftssegmente » Segmente
SBM-1.40a) iii. – Zahl der Arbeitnehmer nach geografischen Gebieten	➤ Merkmale unseres Personals
SBM-1.40e)-g) – Angaben zu Nachhaltigkeitsstrategie und Nachhaltigkeitszielen	➤ Strategische Positionierung Nachhaltigkeitsziele ➤ Beschreibung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihre Verbindung zu Strategie und Geschäftsmodell ➤ Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel als wichtiger Bestandteil der Unternehmensstrategie ➤ Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung » Die BMW Group Strategie
SBM-1.42a) – Inputs	➤ Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette » Die BMW Group Strategie » Produktionsnetzwerk » Einkauf und Lieferantennetzwerk

Angabepflichten gemäß ESRS

SBM-1.42b) – Outputs

BMW Group Bericht 2025

- Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette
- » Die BMW Group Strategie
- » Produktionsnetzwerk
- » Einkauf und Lieferantennetzwerk
- » Geschäftsverlauf und Segmente
- » Ertragslage Konzern

SBM-1.42c) – Merkmale der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette und Position des Unternehmens in der Wertschöpfungskette

- Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette
- Maßnahmen und Messgrößen für einen verantwortungsbewussten Ressourceneinsatz
- » Geschäftsmodell und Organisation
- » Die BMW Group Strategie
- » Produktionsnetzwerk
- » Einkauf und Lieferantennetzwerk

SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger

- Stakeholderengagement

SBM-3.48a – Beschreibung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

- Beschreibung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihre Verbindung zu Strategie und Geschäftsmodell
- Liste wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen

SBM-3.48b – Einfluss der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen auf Geschäftsmodell, Wertschöpfungskette, Strategie und Entscheidungsfindung

- Beschreibung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihre Verbindung zu Strategie und Geschäftsmodell
- » Umfeldanalyse
- » Positionierung – für was steht die BMW Group?
- » Ausrichtung – was treibt die BMW Group an?
- » Strategische Stoßrichtung – wohin entwickelt sich die BMW Group?
- » Zusammenarbeit – wie erreicht das die BMW Group?

SBM-3.48c – Auswirkungen - Effekt auf Menschen und Umwelt, Zeithorizonte und ihre Verbindung zu Strategie, Geschäftsmodell und Geschäftsbeziehungen

- Beschreibung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihre Verbindung zu Strategie und Geschäftsmodell
- Liste wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen
- » Positionierung – für was steht die BMW Group?
- » Strategische Stoßrichtung – wohin entwickelt sich die BMW Group?
- » Zusammenarbeit – wie erreicht das die BMW Group?

SBM-3.48d – Aktuelle finanzielle Effekte wesentlicher Risiken und Chancen

- Aktuelle finanzielle Effekte wesentlicher Risiken und Chancen
- » Ertragslage Konzern

SBM-3.48f – Widerstandsfähigkeit der Strategie und des Geschäftsmodells

- » Umfeldanalyse
- » Ausbau resilienter Lieferketten
- » Risikomanagement im Einkauf
- » Einkauf von Batteriezellen
- » Digitalisierung in der Lieferkette

SBM-3.48g – Änderungen der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Vergleich zum Vorjahr

- Vergleich zur Vorperiode und nächste Überprüfung der Ergebnisse

SBM-3.48h – Abdeckung wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen über unternehmensspezifische Angaben

- Liste wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen

IRO-1 – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

- Vorgehensweise und methodische Basis im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse
- Vergleich zur Vorperiode und nächste Überprüfung der Ergebnisse

IRO-2 – In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten

- Vorgehensweise und methodische Basis im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse
- Liste der Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben
- ESRS-Index

Angabepflichten gemäß ESRS

BMW Group Bericht 2025

ESRS E1 – Klimawandel

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

➤ Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

E1-1 – Übergangsplan für den Klimaschutz

➤ Übergangsplan zur Erreichung von Netto-Null Emissionen bis 2050

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

➤ Klimabezogene Auswirkungen
➤ Vorgehensweise und methodische Basis im Rahmen der klimabezogenen Risiken und Chancen
➤ Physische Klimarisiken
➤ Transitorische Klimarisiken und Chancen
➤ Klimaresilienz des Geschäftsmodells

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen

➤ Klimabezogene Auswirkungen
➤ Vorgehensweise und methodische Basis im Rahmen der klimabezogenen Risiken und Chancen
➤ Physische Klimarisiken
➤ Transitorische Klimarisiken und Chancen

E1-2 – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel

➤ Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel als wichtige Bestandteile der Unternehmensstrategie
➤ Ganzheitliches Umweltmanagement innerhalb der BMW Group
➤ Energiemanagement

E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakzepten

➤ Umgesetzte Maßnahmen und Messgrößen für eine ganzheitliche CO₂e-Reduzierung
➤ Effizienzmaßnahmen und Energiemix

E1-4 – Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel

➤ Übergangsplan zur Erreichung von Netto-Null Emissionen bis 2050
➤ Weg zur Erreichung der CO₂e-Reduktionsziele
➤ Energieziele

E1-5 – Energieverbrauch und Energiemix

➤ Effizienzmaßnahmen und Energiemix

E1-6 – THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen

➤ Treibhausgasemissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette

E1-7 – Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO₂-Zertifikate

➤ Vorbereitung auf Net Zero

E1-8 – Interne CO₂-Bepreisung

➤ Nutzung eines internen CO₂-Preises zur Bewertung von Fahrzeugprojekten

E1-9 – Erwartete finanzielle Effekte wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klimabezogene Chancen

n. a./schrittweise eingeführte Angabepflicht

ESRS E2 – Umweltverschmutzung

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

➤ Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Umweltverschmutzung
➤ Stakeholderengagement

E2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

➤ Reduzierung von Umweltverschmutzung
➤ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk

E2-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

➤ Reduzierung von Umweltverschmutzung
➤ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk

E2-3 – Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

➤ Reduzierung von Umweltverschmutzung
➤ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk

Angabepflichten gemäß ESRS

E2-4 – Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung

E2-6 – Erwartete finanzielle Effekte durch wesentliche Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

ESRS E3 – Wasser- und Meeresressourcen

Angabepflicht im Zusammenhang mit dem ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser und Meeresressourcen

E3-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen

E3-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen

E3-3 – Ziele im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen

E3-4 – Wasserverbrauch

E3-5 – Erwartete finanzielle Effekte durch wesentliche Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen

ESRS E4 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen

E4-1 – Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell

E4-2 – Konzepte im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen

E4-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen

E4-4 – Ziele im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen

E4-6 – Erwartete finanzielle Effekte durch wesentliche Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen

BMW Group Bericht 2025

➤ Reduzierung von Umweltverschmutzung

n. a./schrittweise eingeführte Angabepflicht

➤ Wasserbezogene Auswirkungen, Risiken und Chancen

➤ Stakeholderengagement

➤ Ganzheitliches Umweltmanagement innerhalb der BMW Group

➤ Verantwortungsvoller Umgang mit der Ressource Wasser

➤ Wassermanagement und Wasserschutz

➤ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk

➤ Wassermanagement und Wasserschutz

➤ Maßnahmen und Messgrößen zur Verringerung des Wassereinsatzes

➤ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk

➤ Wasserbedarf in der Produktion erneut gesenkt

➤ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk

➤ Wassermanagement und Wasserschutz

➤ Maßnahmen und Messgrößen zur Verringerung des Wassereinsatzes

n. a./schrittweise eingeführte Angabepflicht

➤ Engagement für den Schutz der Biodiversität

➤ Resilienzanalyse

➤ Vorgehensweise und methodische Basis im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse

➤ Stakeholderengagement

➤ Engagement für den Schutz der Biodiversität

➤ Ganzheitliches Umweltmanagement innerhalb der BMW Group

➤ Resilienzanalyse

➤ Hohe Bedeutung intakter Ökosysteme

➤ Ganzheitlicher Ansatz zu Nachhaltigkeitszielen

➤ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk

➤ Maßnahmen zum Schutz der biologischen Vielfalt

➤ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk

➤ Ganzheitlicher Ansatz zu Nachhaltigkeitszielen

➤ Hohe Bedeutung intakter Ökosysteme

n. a./schrittweise eingeführte Angabepflicht

Angabepflichten gemäß ESRS

BMW Group Bericht 2025

ESRS E5 - Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Angabepflicht im Zusammenhang mit dem ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

➤ Vorgehensweise und methodische Basis im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse
➤ Stakeholderengagement

E5-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

➤ Ganzheitlicher Ansatz für den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
➤ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk
» Rohstoffsicherung und -strategie

E5-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

➤ Maßnahmen und Messgrößen für einen verantwortungsbewussten Ressourceneinsatz
➤ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk

E5-3 – Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

➤ Ziele auf dem Weg zur Kreislaufwirtschaft
➤ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk

E5-4 – Ressourcenzuflüsse

➤ Maßnahmen und Messgrößen für einen verantwortungsbewussten Ressourceneinsatz

E5-5 – Ressourcenabflüsse

➤ Maßnahmen und Messgrößen für einen verantwortungsbewussten Ressourceneinsatz

E5-6 – Erwartete finanzielle Effekte durch wesentliche Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

n. a./schrittweise eingeführte Angabepflicht

ESRS S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger

➤ Stakeholderengagement

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

➤ Beschreibung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihre Verbindung zu Strategie und Geschäftsmodell
➤ Basis des Handelns

S1-1 – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens

➤ Basis des Handelns
➤ Ganzheitliches Konzept für das Gesundheitsmanagement
➤ Standards im Bereich Arbeitsschutz
➤ People Engagement: Strategisches Management von verschiedenen Perspektiven und Talenten
➤ Das Prinzip der BMW Group Vergütungssystematik

S1-2 – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen

➤ Soziale Verantwortung
➤ Basis des Handelns
➤ Just Transition - das Konzept zur Entwicklung von Zukunftskompetenzen
➤ Integration der BMW Group Mitarbeitenden in Veränderungsprozesse
➤ Die BMW Group respektiert das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen
➤ Einbindung der BMW Group Mitarbeitenden sowohl direkt als auch indirekt über Arbeitnehmervertretungen
➤ Maßnahmen zur Förderung des sozialen Dialogs

S1-3.32, 34 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können

➤ Basis des Handelns
➤ Anlaufstellen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

S1-3.33 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können (S1-3-33)

» Compliance und Hinweisgebersysteme

Angabepflichten gemäß ESRS

S1-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze

S1-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

S1-6 – Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens

S1-7 – Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens

S1-8 – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

S1-9 – Diversitätskennzahlen

S1-11 – Soziale Absicherung

S1-13 – Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung

S1-14 – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit

S1-16 – Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)

ESRS S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

S2-1.16-17 – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

S2-1.18 – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

BMW Group Bericht 2025

➤ Die BMW Group verfolgt das Konzept eines integrativen Just Transition-Ansatzes
 ➤ Maßnahmen zur Förderung sicherer Beschäftigung
 ➤ Einbindung der BMW Group Mitarbeitenden sowohl direkt als auch indirekt über Arbeitnehmervertretungen
 ➤ Maßnahmen zur Förderung des sozialen Dialogs
 ➤ Maßnahmen zur Sicherung einer langfristig hohen Leistungs- und Beschäftigungsfähigkeit
 ➤ Maßnahmen zur Qualifizierung und Entwicklung von Führungskräften auf Basis des Führungskompetenzmodells
 ➤ BMW Group Förderprogramme als Maßnahme zur frühzeitigen Bindung von Top-Talenten
 ➤ Verankerung der Arbeitssicherheit entlang der Wertschöpfungskette
 ➤ Umfassende Gesundheitsstandards mit Zugang zu arbeitsmedizinischer Versorgung
 ➤ Qualitätsaudits des Gesundheitsdienstes und Qualifizierungsmaßnahmen
 ➤ Initiative Gesundheit
 ➤ Prävention und Vorsorge
 ➤ Unfallhäufigkeit
 ➤ People Engagement: Strategisches Management von verschiedenen Perspektiven und Talenten
 ➤ Maßnahmen zur frühzeitigen Identifizierung und Entwicklung von Talenten
 ➤ People Engagement Aktivitäten
 ➤ Maßnahmen zur Sicherstellung einer gerechten Vergütung

➤ Arbeitgeberattraktivität als personalstrategisches Ziel
 ➤ Kontinuierliche Investitionen in Aus- und Weiterbildung als Ziel der BMW Group
 ➤ Erhöhung Frauenanteil in Führungsfunktionen als personalstrategisches Ziel

➤ Arbeitgeberattraktivität als personalstrategisches Ziel
 ➤ Merkmale unseres Personals

➤ Merkmale unseres Personals

➤ Maßnahmen zur Förderung des sozialen Dialogs

➤ Chancengleichheit in der Belegschaft

n.a./schrittweise eingeführte Angabepflicht

➤ Leistungs- und Laufbahnbeurteilungsprozesse

➤ Unfallhäufigkeit

➤ Maßnahmen zur Sicherstellung einer gerechten Vergütung

➤ Stakeholderengagement

➤ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk

➤ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
 ➤ BMW Group Supplier Code of Conduct
 ➤ Präventions- und Abhilfemaßnahmen
 ➤ Beschwerdeverfahren
 » Rohstoffsicherung und -strategie

➤ BMW Group Supplier Code of Conduct

Angabepflichten gemäß ESRS

S2-1.19 - Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

S2-2 – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen

S2-3.27-28 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können

S2-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze

S2-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

ESRS S4 – Verbraucher und Endnutzer

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

S4-1.15-17 – Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern

S4-1.16b) – Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern

S4-2 – Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen

S4-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen sowie Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können

S4-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze

BMW Group Bericht 2025➤ BMW Group Supplier Code of Conduct
➤ Beschwerdeverfahren➤ Engagement in Initiativen
➤ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement➤ Ziele zur Vermeidung negativer Menschenrechts- und Umweltauswirkungen
➤ Präventions- und Abhilfemaßnahmen
➤ Beschwerdeverfahren
» Compliance und Hinweisgebersysteme➤ Mehrstufiger Sorgfaltspflichtenprozess
➤ BMW Group Supplier Code of Conduct
➤ Ziele zur Vermeidung negativer Menschenrechts- und Umweltauswirkungen
➤ Überblick der Maßnahmen des BMW Group Sorgfaltspflichtenprozesses
➤ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement➤ Ziele zur Vermeidung negativer Menschenrechts- und Umweltauswirkungen
➤ Präventions- und Abhilfemaßnahmen

➤ Stakeholderengagement

➤ Merkmale der Verbraucher und Endnutzer

➤ Basis des Handelns
➤ Merkmale der Verbraucher und Endnutzer
➤ Schutz von Kundendaten➤ Schutz von Kundendaten
» Compliance und Hinweisgebersysteme➤ Analyse von Markttrends und Wahrnehmung der Marken
➤ Sicherstellung von Kundenzufriedenheit
➤ Hohe Qualität beim Kundenkontakt
➤ Datensicherheit und Datenschutz
➤ Kundenorientierte Informationsbereitstellung➤ Basis des Handelns
➤ Lösungsorientierte Kundenbetreuung
➤ Schutz von Kundendaten
➤ Sicherung von Qualitätsstandards➤ Zugang zu hochwertigen Informationen
➤ Nachhaltigkeit transparent gemacht
➤ Datensicherheit und Datenschutz
➤ Gesundheitsschutz und Sicherheit

Angabepflichten gemäß ESRS

S4-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

BMW Group Bericht 2025

- Sicherstellung von Kundenzufriedenheit
- Festlegung und Umsetzung der Vertriebsziele bei der BMW Group
- BMW Group Ziel: Sicherstellung einer korrekten und sicheren Datenverarbeitung
- Sicherung von Qualitätsstandards

ESRS G1 – Unternehmensführung

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

- Aufsichtsrat – Zusammensetzung und Besetzungsziele
- Aufsichtsrat – Aufgaben und Gremien
- Vorstand – Aufgaben, Zusammensetzung, Kompetenzen

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

- Vorgehensweise und methodische Basis im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse

G1-1.9 – Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur

- Maßnahmen zur Verhinderung, Aufdeckung und Bekämpfung von Korruption und Bestechung

G1-1.10 – Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur

- Konzept zur Verhinderung, Aufdeckung und Bekämpfung von Korruption und Bestechung
- Maßnahmen zur Verhinderung, Aufdeckung und Bekämpfung von Korruption und Bestechung
- Schulung risikobehafteter Funktionen in Bezug auf Antikorruption – BMW Group Ziel und Zielerreichung

G1-3.18a) – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

- Konzept zur Verhinderung, Aufdeckung und Bekämpfung von Korruption und Bestechung
- Maßnahmen zur Verhinderung, Aufdeckung und Bekämpfung von Korruption und Bestechung
 - » Compliance als Unternehmensaufgabe
 - » Compliance Management System (CMS)
 - » Compliance und Hinweisgebersysteme
 - » Überprüfung und Kontrolle des CMS

G1-3.18b) – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

- Maßnahmen zur Verhinderung, Aufdeckung und Bekämpfung von Korruption und Bestechung

G1-3.18c) – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

- Maßnahmen zur Verhinderung, Aufdeckung und Bekämpfung von Korruption und Bestechung

G1-3.20 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

- Maßnahmen zur Verhinderung, Aufdeckung und Bekämpfung von Korruption und Bestechung

G1-3.21a) – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

- Maßnahmen zur Verhinderung, Aufdeckung und Bekämpfung von Korruption und Bestechung

G1-3.21b) – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

- Schulung risikobehafteter Funktionen in Bezug auf Antikorruption – BMW Group Ziel und Zielerreichung

G1-3.21c) – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

- Maßnahmen zur Verhinderung, Aufdeckung und Bekämpfung von Korruption und Bestechung

G1-5 – Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten

- BMW Group Konzept zur Interessenvertretung
- BMW Group Positionen und Lobbyingaktivitäten
- Transparenzregister-Einträge
- Politische Zuwendungen

INTERNES KONTROLLSYSTEM, RISIKEN UND CHANCEN, COMPLIANCE

248 Angemessenheit und Wirksamkeit des
Internen Kontrollsystems und des
Risikomanagementsystems

249 Internes Kontrollsystem

250 Risiken und Chancen

259 Compliance

INTERNES KONTROLLSYSTEM, RISIKEN UND CHANCEN, COMPLIANCE

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 2025 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 konzernberichterstattungsrelevanten Internen Kontrollsystem 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 des internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems 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.

INTERNES KONTROLLSYSTEM

Enthält Angaben nach ESRS 2 GOV-5

Das Interne Kontrollsystem¹ (IKS im engeren Sinne) ist Bestandteil der internen Governance im Sinne prozessintegrierter und organisatorischer Überwachungsmaßnahmen und Kontrollaktivitäten. Sie sollen die Richtigkeit der externen finanziellen und nichtfinanziellen Konzernberichterstattung unter Einhaltung der maßgeblichen rechtlichen Vorschriften sicherstellen. Das IKS definiert unternehmensweit gültige Vorgaben zur Ausgestaltung des Internen Kontrollsystems für Rechnungslegungsprozesse und Prozesse für nichtfinanzielle Kennzahlen und qualitative Berichtspflichten. Nichtfinanzielle Kennzahlen beinhalten Kennzahlen aus der Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie weitere nichtfinanzielle Kennzahlen. Nachhaltigkeitsrisiken werden im Risikomanagement der BMW Group abgebildet und gesteuert.

Das finanzielle IKS umfasst die Absicherung von prozessualen Risiken, um die Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung sicherzustellen. Das nichtfinanzielle IKS betrachtet den Datenerhebungs- und Berichtsprozess aller für den BMW Group Bericht relevanten nichtfinanziellen quantitativen und qualitativen Berichtspflichten.

Das IKS basiert auf dem Three-Lines-Modell. Es 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 Konzernrevision (dritte Linie) dar.

Ein angemessenes und wirksames IKS zielt darauf ab, die externe finanzielle und nichtfinanzielle Konzernberichterstattung abzusichern.

Die Gestaltung des Internen Kontrollsystems der BMW Group basiert auf international anerkannten Rahmenwerken wie dem 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.

Sowohl für das finanzielle als auch für das nichtfinanzielle IKS werden standardisierte Methoden zur Absicherung der Konzernberichterstattung angewendet. Dabei werden auf der Grundlage einer durchgängigen Prozessanalyse alle potenziellen Risiken identifiziert, die im Wesentlichen die Vollständigkeit und Integrität von Daten, die Datenverfügbarkeit oder teilautomatisierte Prozesse betreffen. Basierend auf der Klassifizierung der identifizierten Risiken erfolgt eine Priorisierung und Ableitung geeigneter Kontrollmaßnahmen zur Risikomitigation. Die Kontrollen werden spezifisch ausgestaltet und zielgerichtet innerhalb des Konzernberichtsprozesses verankert, wie beispielsweise die Plausibilisierung, Validierung und Funktionstrennung, die je nach Angemessenheit präventiv oder detektiv wirken sollen. Die Effektivität und Ausführung der Kontrollen wird unter anderem durch systematische Kontrolltests sichergestellt. Zudem werden die IKS-Überwachungsprozesse durch eine unabhängige Bewertung des IKS-Reifegrads ergänzt.

Das IKS und die angewandten Methoden werden kontinuierlich weiterentwickelt und regelmäßig auf ihre Funktionsfähigkeit beurteilt. Dessen ungeachtet gibt es inhärente Beschränkungen eines jeden Kontrollsystems, da nicht alle unzutreffenden Angaben verhindert oder rechtzeitig aufgedeckt werden können.

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. Anpassungen bestehender Berichtsstandards sowie die Einführung neuer regulatorischer Anforderungen werden in ihrer Auswirkung auf die BMW Group beurteilt.

IKS-Anforderungen wie beispielsweise die Funktionstrennung sind bereits in den rechnungslegungsrelevanten IT-Systemen

verankert und werden auch bei deren Weiterentwicklung berücksichtigt. Darüber hinaus werden in der BMW Group IT- beziehungsweise KI-gestützte Datenanalysen genutzt, um etwaige Prozess- und Kontrollschwächen zu erkennen und zu beseitigen.

Die Verantwortung für die Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems ist in einem Rollenmodell geregelt und liegt bei den verantwortlichen Führungskräften und Prozessverantwortlichen. Diese berichten jährlich über ihre Einschätzung zum Internen Kontrollsystem. In die Beurteilung fließen Ergebnisse der Konzernrevision und des Wirtschaftsprüfers sowie die Ergebnisse eines kontinuierlich durchgeführten Monitorings ein. Die Ergebnisse 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 wird der Vorstand und gegebenenfalls der Aufsichtsrat unverzüglich informiert.

¹ Angaben nach den §§ 289, 315 HGB sowie ESRS 2 Par. 34-36 und AR 11.

² Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission.

RISIKEN UND CHANCEN

RISIKO- UND CHANCENMANAGEMENT

Risiken zu steuern und Chancen konsequent zu nutzen, ist die Grundlage für den unternehmerischen Erfolg der BMW Group. Ausgangspunkt ist dabei ein wirksames und effizientes Risiko- und Chancenmanagement. Es ist eine zentrale Voraussetzung, auf Änderungen geopolitischer, wirtschaftlicher, ökologischer, gesellschaftlicher, technologischer oder rechtlicher Rahmenbedingungen schnell und flexibel zu reagieren. Die allgemeine Risiko- und Chancensituation 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 zu steuern.

Risiken und Chancen (einschließlich möglicher Risiken aus Geopolitik, Nachhaltigkeit und Reputation) werden jeweils für das laufende und folgende Geschäftsjahr berichtet. [↗ Wesentliche Risiken und Chancen](#)

Risiken und Chancen mit Bezug zur Nachhaltigkeit (inklusive Klimarisiken) werden im Rahmen der nichtfinanziellen Erklärung in Übereinstimmung mit den ESRS auch für den mittel- und langfristigen Zeitraum betrachtet. [↗ Nachhaltigkeitsbericht](#)

Organisation des Risikomanagements

Das Risikomanagement ist weltweit in einem dezentralen Netzwerk organisiert und wird durch eine zentrale Risikomanagementfunktion gesteuert. Jedes Ressort der BMW Group ist dabei durch Netzwerkbeauftragte repräsentiert. Verantwortung und Aufgaben der zentralen Risikomanagementfunktion sowie der Netzwerkbeauftragten sind dokumentiert und klar zugewiesen. 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 die Group Compliance sowie das Interne Kontrollsystem (IKS) bilden wichtige Schnittstellen zum Risikomanagement. Die Konzernrevision überprüft das vom Vorstand eingerichtete RMS als unabhängige Kontrollinstanz.

Gemäß dem unternehmensweit 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 und digitalisiert. Regelmäßig finden unternehmensweite Weiterbildungsmaßnahmen und Informationsveranstaltungen insbesondere im Risikomanagementnetzwerk statt.

Der Risikomanagementprozess 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 Risiken des laufenden und folgenden Geschäftsjahres werden im Abschnitt [↗ Wesentliche Risiken und Chancen](#) aufgezeigt. Die Risiken 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).

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

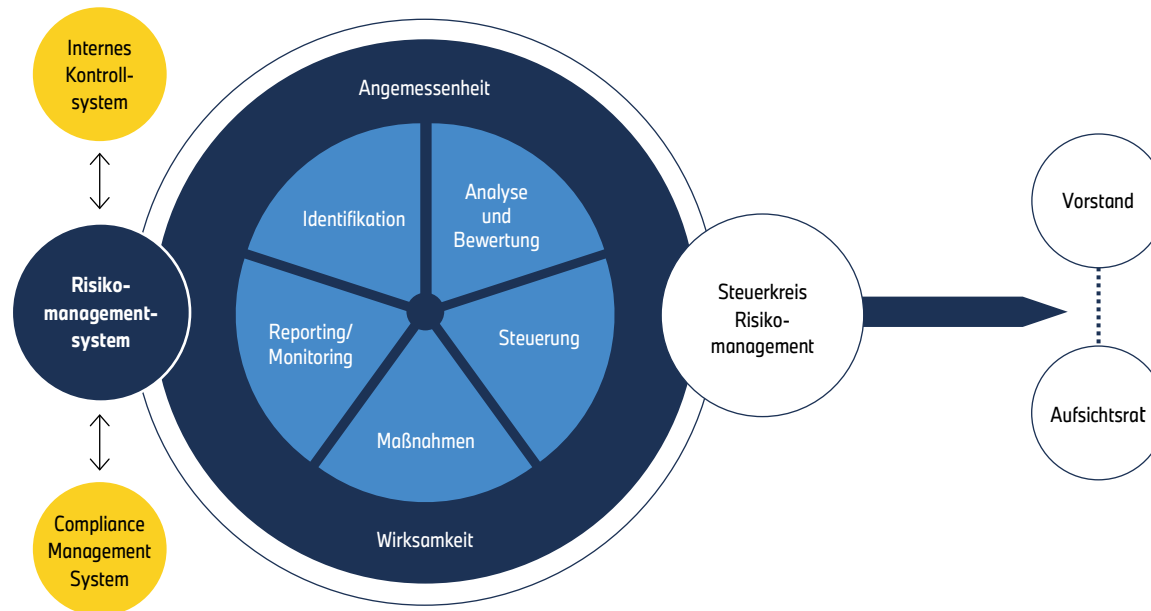
Die Auswirkungen von Risiken und Chancen werden getrennt dargestellt und nicht miteinander verrechnet.

Durch die Aggregation aller wesentlichen Risiken auf Konzernebene werden unternehmensweite Auswirkungen und Trends erkannt. 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 (bilanzielles 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 werden weitere übergreifende Themen aus der regelmäßig durchgeführten Medienanalyse aufgezeigt. Sollten sich wesentliche Effekte auf die Reputation ergeben, werden sie im Abschnitt [↗ Wesentliche Risiken und Chancen](#) beschrieben.

Risikomanagement in der BMW Group



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 sowohl über das unternehmensweite Risikomanagementnetzwerk als auch über den Prozess der Wesentlichkeitsanalyse nach ESRS identifiziert.

Nach § 289c 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. Über die im Berichtsjahr gemäß den ESRS identifizierten wesentlichen Nachhaltigkeitsrisiken wird im [Nachhaltigkeitsbericht](#) berichtet. Darüber hinaus wurden im Rahmen der Überprüfung keine weiteren wesentlichen nichtfinanziellen Risiken identifiziert.

Chancenmanagement

Die Identifikation von Chancen ist in die Strategie- und Planungsprozesse der BMW Group integriert. Auf Basis dieser Analysen wird die Ausrichtung des Produkt- und Serviceportfolios permanent überprüft. [Die BMW Group Strategie](#)

Darüber hinaus sind die regelmäßige Überprüfung wichtiger Geschäftsprozesse sowie eine strikte Kostenkontrolle von zentraler Bedeutung, um eine hohe Profitabilität und Kapitalrendite zu gewährleisten.

Die Beurteilung der Bedeutung der Chancen für die BMW Group erfolgt durch eine qualitative Einordnung in die Kategorien wesentlich und unwesentlich. Wahrscheinliche Maßnahmen zur Sicherung der Profitabilität sind in der Prognose bereits berücksichtigt.

WESENTLICHE RISIKEN UND CHANCEN

Die jüngsten geopolitischen Entwicklungen, insbesondere die Erhöhung bestehender oder die Einführung zusätzlicher Zölle, beeinflussen die Risikosituation der BMW Group. Dies gilt auch im Kontext der aktuellen Zollsituation in den USA im Verhältnis zu Europa und der zunehmenden Handelsbarrieren im Im- und Export. Die wettbewerbsintensive Marktsituation in China könnte sich weiterhin verschärfen und sich negativ auf das Absatzrisiko auswirken. Ein andauernder Krieg zwischen Russland und der Ukraine sowie die Eskalation im Nahen Osten könnten die Weltwirtschaft ebenfalls stark belasten.

Die unverändert bestehenden Herausforderungen in den Absatzmärkten wurden bereits in der Prognose berücksichtigt. Für die BMW Group darüber hinausgehende Risiken bleiben stabil auf hohem Niveau.

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 identifizierte Risiken oder Chancen eintreten, sind sie in ihren Auswirkungen und den Aussagen im Prognosebericht sowie in der langfristigen Unternehmensplanung bereits verarbeitet und in der nachfolgenden Risiken- und Chancenbetrachtung entsprechend nicht enthalten. Der Liquiditätsbedarf ist im Prognosezeitraum 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 2026 und 2027 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 Unternehmens auswirken können.

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

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

* Die hier ausgewiesene Veränderung bezieht sich auf die Klassifizierung der Vorjahresrisiken unter Verwendung der aktualisierten Klassifizierung.

Für die Klassifizierung der Risikohöhe für die wesentlichen Risiken gelten analog zum Vorjahr folgende Wertgrenzen:

Klasse	Risikohöhe
Gering	< 200 Mio. €
Mittel	> 200–1.000 Mio. €
Hoch	> 1.000–2.000 Mio. €
Sehr hoch	> 2.000 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 als sehr hoch klassifiziert.

Im Zuge des Krieges in der Ukraine besteht die Gefahr einer weiteren Verschärfung und damit verbunden weiterer Sanktionen gegenüber Russland sowie möglicher Gegensanktionen beziehungsweise Vergeltungsmaßnahmen Russlands einschließlich einer möglichen Verstaatlichung ausländischer Unternehmen. Zusätzlich könnte Russland seine militärischen Aktivitäten nicht auf die Ukraine beschränken, sondern auch andere Länder, einschließlich NATO-Gebiet, ins Visier nehmen. Gleichzeitig trüben sich die Beziehungen innerhalb des westlichen Bündnisses zunehmend ein, insbesondere zwischen den USA und den europäischen Mitgliedstaaten, was die Geschlossenheit und Handlungsfähigkeit des Bündnisses schwächt. Eine Reduzierung oder gar der Wegfall der US-Unterstützung für die Ukraine würde das Kriegsgeschehen erheblich beeinflussen.

Durch die Eskalation im Nahen Osten drohen Belastungen für die globalen Energiemärkte: Ein Anstieg des Ölpreises könnte die Inflationsraten erhöhen, was wiederum zu höheren Kosten

und geringerer Profitabilität führen würde. Auch mögliche Handelsstörungen, etwa durch die Blockade wichtiger Seewege, könnten den weltweiten Warenverkehr spürbar beeinträchtigen.

Im Verhältnis zwischen den USA und China verlagert sich der Fokus zunehmend von reinen Zollerhöhungen hin zu erweiterten Import- und Exportbeschränkungen für bestimmte Technologien und Rohstoffe. Diese Maßnahmen könnten auch die Rahmenbedingungen für die Im- und Exporte der BMW Group verschlechtern und die Produktion beeinträchtigen. Die Wahrscheinlichkeit einer weiteren Eskalation bleibt hoch, während eine nachhaltige Entspannung der Lage derzeit nicht absehbar ist.

Zwar wurde in den USA und Europa angesichts rückläufiger Inflationsraten die Zinswende eingeleitet, doch das nach wie vor hohe Zinsniveau wirkt weiterhin bremsend auf Wachstum und Konsum. Die anhaltend schwache Konjunktur in Deutschland könnte zudem das Wirtschaftswachstum im gesamten Euro-raum weiter dämpfen.

Die derzeitige Verfassung der chinesischen Wirtschaft birgt ein erhebliches Risiko für den Absatz. Die anhaltende Krise im Immobiliensektor, die verhaltene Binnennachfrage sowie handelspolitische Spannungen belasten das Wachstum zusätzlich. Volkswirtschaftliche Risiken werden regelmäßig im Rahmen des unternehmensinternen Strategieprozesses bewertet und deren Auswirkungen aufgezeigt. Um mögliche negative Auswirkungen besser steuern zu können, werden die Absatzmärkte kontinuierlich beobachtet und in standardisierten Prozessen und internen Gremien individuelle Maßnahmen definiert. Dazu zählen beispielsweise Änderungen bei der Zuweisung geplanter Absatzvolumen. Ziel ist es, ein Gesamtoptimum zwischen Produktion, Absatz und Bestand über alle Werke, Märkte und Baureihen zu erreichen.

Volkswirtschaftliche Chancen, die die Ertragslage der BMW Group positiv beeinflussen können, sind aus aktueller Sicht eher unwesentlich. Sollte es jedoch aufgrund größerer fiskal- oder geldpolitischer Maßnahmen zu einer deutlich positiveren Konjunkturentwicklung in einem Markt kommen, könnte dies auch positive Effekte auf die Ertragslage 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 regionalen Fahrzeugerwerbs- und -gebrauchssteuern.

Länder- oder branchenspezifische Handelshemmnisse können sich kurzfristig verändern. Zur Eindämmung der Auswirkungen des Klimawandels könnten neue regulatorische Anforderungen verabschiedet werden. Verschärfungen könnten deutlich erhöhte Investitionen und Kosten nach sich ziehen, das Kundenverhalten beeinflussen und zu Angebotsunterbrechungen führen. Das Risiko in diesem Zusammenhang wird als hoch eingestuft.

Die BMW Group sieht bei den konventionellen und elektrifizierten Antrieben eine kontinuierliche Verschärfung der gesetzlichen Anforderungen an die Fahrzeugemissionen. In der EU ist im Mai 2024 das neue EU7-Rahmengesetz in Kraft getreten. Risiken können sich aus den aktuell laufenden Detailausgestaltungen des Rahmengesetzes durch die EU-Kommission ergeben. Neben Schadstoffemissionen werden erstmals die Bremspartikelemissionen, der Reifenabrieb und die Hochvolt-speicher-Dauerhaltbarkeit reguliert. Die EU-Kommission hat das Initiativrecht für Gesetzesvorschläge. Es wird von weiteren Verschärfungen um das Jahr 2030 ausgegangen.

In China plant der Gesetzgeber eine Verschärfung der Regulatorik hinsichtlich Abgas, Bremspartikelemissionen und Hochvolt-speicher-Dauerhaltbarkeit mit der Einführung von C7 (geplante chinesische Emissionsnorm). Risiken können sich aus zusätzlichen Anforderungen ergeben.

Die EU-Kommission hat im Dezember 2025 einen Vorschlag zur Revision des CO₂-Flottenziels für das Jahr 2035 veröffentlicht. Eine reduzierte Zielanspannung führt jetzt zu einem Grenzwert von 11 g/km. Die Abkehr vom Verbrenner-Aus ist ein erster wichtiger Schritt, jedoch ist die vorgeschlagene Flexibilisierung noch nicht ausreichend. Die finale Verabschiedung der Gesetzgebung wird bis Anfang 2027 erwartet. Falls die Anpassungen der CO₂-Flottenregulierung nicht weitreichend genug sind, ergeben sich

bei der Zielerreichung Risiken aufgrund der nicht ausreichenden privaten und öffentlichen Ladeinfrastruktur sowie eines eingeschränkten Zugangs zu Rohstoffen für den Bau von Elektroantrieben. Eine Diskussion um Verbrauchswerte und CO₂-Emissionen könnte sich auf die Reputation des Unternehmens auswirken.

Darüber hinaus steht die BMW Group im Dialog mit Entscheidungsträgern und Vertretern von Politik, Gewerkschaften und Verbänden sowie Nichtregierungsorganisationen (NGOs), um die politischen Rahmenbedingungen für die eigenen Geschäftstätigkeiten konstruktiv und transparent mitzugestalten.

[Stakeholderengagement](#)

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 könnten zu geringeren Herstellungskosten führen oder die Möglichkeit eröffnen, Produkte und Dienstleistungen zu günstigeren Konditionen anzubieten. Chancen aus Änderungen von Gesetzen und Regulierung werden als unwesentlich eingestuft.

Marktentwicklung

Der stetige Wandel von Kundenpräferenzen, eine geänderte Markenwahrnehmung oder eine Anspannung der Markt- und Wettbewerbssituation bergen Risiken und Chancen zugleich. So könnte die BMW Group beim Wandel von konventionell angetriebenen Fahrzeugen zu alternativen Antriebsarten weiterhin mit kurzfristigen Angebots- und Nachfrageschwankungen konfrontiert werden. Eine gedämpfte Nachfrage aufgrund einer Kaufzurückhaltung der Kunden in einzelnen Märkten könnte diesen Effekt noch verschärfen.

In China bleibt der Ausblick insbesondere hinsichtlich der Konsumbereitschaft trotz der Stützungsmaßnahmen der Zentralregierung weiterhin gedämpft. Das herausfordernde Marktumfeld sowie der Wettbewerb mit chinesischen Herstellern können weitere Auswirkungen auf die BMW Group haben, beispielsweise auf den Absatz elektrifizierter Modelle, die in einem stark preisgetriebenen Marktumfeld mit lokalen chinesischen Anbietern

konkurrieren. Die Maßnahmen umfassen unter anderem Anpassungen im Produktangebot von BMW und MINI, eine gezielte Stärkung der Marken, eine Fokussierung im Händlernetzwerk und den Ausbau auf den chinesischen Markt zugeschnittener Angebote. Die Höhe des Risikos für den Eintritt von Marktrisiken wird analog dem Vorjahr als sehr hoch eingestuft.

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

Risiken und Chancen aus betrieblichen Aufgabenbereichen Produktion und Technologie

Produktionsunterbrechungen sind das wesentliche Risiko in den Werken. Sie können verschiedene Ursachen haben, wie beispielsweise Anlagenausfälle und Werkzeugbrüche, lieferantenbedingte Einschränkungen in der Logistik oder in der Teileversorgung und in bestimmten Ländern auch Ausfälle in der Energieversorgung. Außerdem spielen IT-Störungen, beispielsweise durch Cyberangriffe, eine Rolle bei Beeinträchtigungen in der Produktion. Weiterhin können Beschädigungen der Werksinfrastruktur, ausgelöst durch Brand oder Naturereignisse wie Hagel, Sturm oder Starkregen, zu Ausfällen der Produktion führen. Die bereits jetzt spürbaren sowie die kurzfristigen zukünftigen Auswirkungen des Klimawandels wie beispielsweise ein Anstieg von Naturgefahren werden dabei berücksichtigt. Die Risikohöhe für den Eintritt von Risiken aus Produktion und Technologie wird als hoch eingeschätzt.

Alle Werke der BMW Group haben Maßnahmen zur Risikovermeidung und -reduzierung umgesetzt. Dazu zählen beispielsweise eine vorbeugende Instandhaltung oder das Bereithalten von Back-up-Systemen und Ersatzteilen für Anlagen. Das Risiko eines Produktionsausfalls aufgrund der Teileversorgung wird durch Maßnahmen in der Logistik und im Einkauf sowie das hochflexible Produktionsnetzwerk reduziert.

Um einem Ausfall von Fertigungsanlagen durch gezielte Cyberangriffe vorzubeugen und entgegenzuwirken, werden diverse Maßnahmen ergriffen, wie beispielsweise die Etablierung

strenger Firewall-Regeln, Application Whitelisting und die Verwendung von Endpoint Security Software.

Mögliche Naturgefahren werden bereits bei der Standortauswahl und durch Baumaßnahmen berücksichtigt. Im Betrieb werden mögliche Auswirkungen von Naturereignissen oder auch Bränden durch den Einsatz von Betriebsfeuerwehren und vorbeugenden Schulungen begrenzt.

Das Risiko von Sachschäden und Schäden aus Betriebsunterbrechungen im Produktionsprozess sowie von Transportschäden an bereits produzierten Fahrzeugen wird 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 Typgenehmigungen gefährden. Dies könnte im Extremfall zu einer Nichtzulassung für ein Fahrzeugderivat, einen Teilmarkt oder sogar für einen Markt führen. Auch 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 ausgeschlossen werden, dass 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 in den

sonstigen Rückstellungen unter [↗ Textziffer \[34\]](#) sowie in den Eventualverbindlichkeiten unter [↗ Textziffer \[39\]](#) enthalten.

Sollten sich Kostenpositionen wie beispielsweise Aufwendungen für Gewährleistungsansprüche im Vergleich zur Planung günstig entwickeln, könnten sich unwesentliche Chancen für die Ertragslage ergeben.

Einkauf

Das zentrale Risiko im Einkauf betrifft Versorgungsengpässe, die durch Ausfälle bei Lieferanten entstehen. Produktionsprobleme bei Zulieferern können zu kurz- oder langfristig erhöhten Kosten und sogar Produktionsunterbrechungen mit Absatzrückgängen für die BMW Group führen. Darüber hinaus könnte das Unternehmen einen Reputationsschaden erleiden, sollte die Kundennachfrage nicht angemessen bedient werden können.

Mögliche Gründe für Lieferausfälle sind insbesondere Engpässe bei Rohstoffen, Energie und Vorprodukten sowie Naturkatastrophen und Brände, Sicherheitsrisiken in bestimmten Ländern, IT-Probleme sowie Verstöße gegen Nachhaltigkeits- oder Qualitätsstandards. Darüber hinaus sind Versorgungsengpässe aufgrund von Handelsrestriktionen und zunehmender Regulatorik bei ausgewählten Teilen oder Rohstoffen zum Beispiel im Zusammenhang mit Seltenen Erden aus China nicht auszuschließen. Daher stuft die BMW Group dieses Risiko im Vergleich zum Vorjahr nun als sehr hoch ein.

Bei der Auswahl von Lieferanten werden standardmäßig viele präventive Risikokriterien wie beispielsweise Finanzstabilität, Cybersicherheit, Brandschutz, Standort oder Nachhaltigkeitsanforderungen geprüft. Die bereits jetzt spürbaren sowie die kurzfristigen zukünftigen Auswirkungen des Klimawandels wie beispielsweise ein Anstieg von Naturgefahren werden dabei berücksichtigt.

Auch die steigende Komplexität im Lieferantennetzwerk, insbesondere bei den indirekten Vorlieferanten, kann die Versorgung der Werke gefährden. Die BMW Group hat ein Präventionsprogramm aufgesetzt, um solche Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Verschiebungen in der Vertriebsplanung und somit auch im Produktmix können zu

Mehr- oder Minderauslastungen bei den Lieferanten führen, deren Versorgung mit bewährten Krisenmanagement-Prozessen stabilisiert wird. Weitere Risiken entstehen durch die hohe Inflation der letzten Jahre, die zu höheren Preisforderungen der Lieferanten führt. Zudem steigt die Anzahl der insolvenzbedrohten Lieferanten, die durch die BMW Group unterstützt werden, um den Lieferantenbetrieb aufrechtzuerhalten.

Auch Cyberangriffe auf die gesamte Wertschöpfungskette bergen Risiken für die Versorgungssicherheit und den Schutz von Know-how. Hier unterstützt die BMW Group das Lieferantennetzwerk aktiv durch das Einfordern von Zertifikaten (zum Beispiel TISAX) bei Projektvergabe und durch weitere Präventionsmaßnahmen, zum Teil auch direkt bei den Lieferanten vor Ort. [↗ Einkauf und Lieferantennetzwerk](#)

Kurzfristige Nachfrageschwankungen zwischen konventionell angetriebenen Fahrzeugen und alternativen Antriebsarten können ebenfalls zu Mehr- und Minderauslastungen bei den Lieferanten und damit zu finanziellen Auswirkungen auf die BMW Group führen.

Chancen sieht die BMW Group im Aufbau lokaler Lieferantensstrukturen und in innovativen Fertigungstechnologien, die zu niedrigeren Materialkosten führen können. Diese Chancen werden als unwesentlich eingestuft.

Vertriebsnetz

Die BMW Group nutzt für den Absatz ihrer Produkte und Dienstleistungen verschiedene Vertriebsmodelle sowie ein weltweites Vertriebsnetz, das aus Tochtergesellschaften und Importeuren sowie Niederlassungen und eigenständigen Vertriebspartnern besteht. Die Insolvenz großer Vertriebspartner könnte sich negativ auf den weltweiten Absatz von Fahrzeugen und das Serviceangebot an Kunden auswirken. Die Entwicklung der Vertriebspartner wird fortlaufend beobachtet, um gegebenenfalls frühzeitig Maßnahmen einzuleiten.

Die Risiken aus dem Vertriebsnetz sind gegenüber dem Vorjahr gestiegen und sind nun als mittel einzustufen. Größter Treiber ist die derzeitige Situation der Vertriebspartner in China, da sich die Absatz- und Wettbewerbssituation auch auf die Margen der

Vertriebspartner auswirkt. Es wurden Maßnahmen zur Steigerung der Vertriebspartnerprofitabilität initiiert. Dazu zählen beispielsweise die Verkleinerung des Vertriebspartnernetzwerks und gezielte Maßnahmen zur Vertriebsunterstützung bei ausgewählten Modellen. Unter anderem durch die Einführung eines Agenturmodells in Europa richtet die BMW Group ihren Vertrieb zukunftsorientiert aus und stellt die Erwartungen und Bedürfnisse ihrer Kundinnen und Kunden noch konsequenter in den Mittelpunkt. Die sich daraus ergebenden zusätzlichen Chancen werden als unwesentlich eingeschätzt.

Informationssicherheit, Datenschutz und IT

Die Digitalisierung und Automatisierung in allen Geschäftsbereichen und Produkten bietet zahlreiche Chancen für das Unternehmen. Insbesondere im Bereich der künstlichen Intelligenz werden kontinuierlich Einsatzmöglichkeiten, aber auch mögliche Risiken bewertet. Darüber hinausgehende Chancen werden als unwesentlich eingeschätzt. 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 von Cyberattacken bei. Darüber hinaus nehmen weltweit gesetzliche und regulatorische Anforderungen zu, die auch zu höheren Investitionen in Hard- und Software führen können.

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

Zum Schutz der IT-Systeme 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 nicht vollständig ausschließen.

Informationen und Daten können auch durch fehlendes Risikobewusstsein und Fehlverhalten gefährdet sein. Unmittelbare Folgen wären im Wesentlichen negative Auswirkungen auf die Geschäftsentwicklung, Ausfälle in der Produktion oder Reputationsschäden. Aus diesem Grund hat die BMW Group ein Programm initiiert, um durch geeignete Maßnahmen das

Bewusstsein der Mitarbeitenden für Informations- und IT-Sicherheit zu steigern und dauerhaft eine Sicherheitskultur zu etablieren. Die BMW Group hat die bisher bekannten Anforderungen aus dem EU AI Act implementiert und entsprechende Prozesse aufgesetzt.

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 internen Fachstellen mit Maßnahmen versehen und hinsichtlich Bedrohungslage und Risikoreduzierung fortlaufend 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 -chancen

Währungen

Die BMW Group schließt als international tätiger Konzern Geschäfte in verschiedenen Währungen ab, woraus Währungsrisiken und -chancen resultieren. Ein hoher Anteil der Umsatzerlöse sowie der Produktion, 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 oder auch das Einkaufsvolumen in Fremdwährung erhöht werden (Natural Hedging). Die Sicherung auf den

Finanzmärkten dient der operativen kurz- und mittelfristigen Steuerung von Währungsrisiken. Ziel dabei ist, die Planungssicherheit für die BMW Group zu verbessern. Zur Limitierung der Währungsrisiken werden Cashflow-at-Risk-Modelle eingesetzt und permanent weiterentwickelt. Die Risikohöhe wird wie im Vorjahr als mittel eingestuft.

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

Rohstoffe

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

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

Auf den Rohstoffmärkten unterliegt die Preisentwicklung vieler Rohstoffe weiterhin Unsicherheiten, die mit einem mittleren Risiko, aber auch wesentlichen Chancen verbunden sind.

Liquidität

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

Das auf den Erkenntnissen verschiedener Krisen basierende Liquiditätskonzept wird konsequent eingehalten und kontinuierlich weiterentwickelt. Die Liquiditätssituation wird kontinuierlich überwacht und durch eine konzernweite Planung des Finanzbedarfs sowie der Finanzmittelbeschaffung erfasst und gesteuert. Dabei werden auch Stressszenarien abgebildet und die Validität

möglicher, vordefinierter Maßnahmen in diesen Szenarien wird überprüft.

Im Segment Finanzdienstleistungen werden Liquiditätsrisiken durch die fristenkongruente Kapitalbindungsdauer (Matched-Funding-Prinzip) grundsätzlich vermieden.

Die Zahlungsfähigkeit der BMW Group wird durch das Einhalten von Liquiditätskennzahlen sowie durch eine breite Streuung der Refinanzierungsquellen im Prognosezeitraum gewährleistet.

Ergänzende Informationen zu Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten sind im Konzernanhang unter [Textziffer \[36\]](#) 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 eingestuft.

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. Für Pensionspläne mit lebenslanger Rentenzahlung entstehen wesentliche Chancen 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. Für beitragsorientierte Pläne mit Mindestgarantie orientiert sich die Leistung am Vergleich zwischen dem Kontostand der versorgungsberechtigten Person und der Garantie der BMW Group. Deren Verpflichtung hängt damit sowohl von Diskontierungszins als auch von der individuellen Performance der Anlagen ab.

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 in den USA sowie in Großbritannien können sich aus Sammelklagen, Gruppenverfahren und Produkthaftungsrisiken erhebliche finanzielle Auswirkungen und Reputationsschäden ergeben. Diese Risiken können sich durch eine mögliche schärfere Anwendung, Auslegung oder Veränderung bestehender Regelungen erhöhen. Zusätzlich kann dies vermehrt zu Rückrufen führen.

Die Risikohöhe aus rechtlichen Risiken wird als mittel eingestuft.

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-, US- und chinesische Exportkontrollvorschriften können erhebliche rechtliche Konsequenzen für die BMW Group nach sich ziehen. Durch das umfangreiche BMW Group Compliance System werden diese Risiken mitigiert. Bedingt durch die starke Präsenz der BMW Group in den USA und China könnte ein sich verschärfender Handelsstreit zwischen den 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. Zudem wirken Feststellungen der Betriebsprüfung in den Ländern 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, Österreich und den USA 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. Eventualverbindlichkeiten werden im Konzernanhang unter [↑ Textziffer \[39\]](#) aufgezeigt. 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 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 möglichen finanziellen Auswirkungen der in den Eventualverbindlichkeiten erläuterten Sachverhalte unter anderem im Zusammenhang mit Steuer- und Zollrisiken sowie Rechts- und Gewährleistungsrisiken lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilen.

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](#).

Risikomanagementsystem im Segment Finanzdienstleistungen

Das Risikomanagement im Segment Finanzdienstleistungen gliedert sich in verschiedene Bereiche: die Risikokultur, die Risikostrategie und die festgelegte Risikoneigung in den verschiedenen Risikoarten. Ergänzend dazu existieren Risikorichtlinien, 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 und zur Quantifizierung verschiedene, regelmäßig validierte Value-at-Risk-Modelle eingesetzt. Das zugrunde gelegte 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 zum beschriebenen 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 im Segment Finanzdienstleistungen an den Vorgaben der Aufsichtsbehörden und setzt diese weltweit konsequent um.

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

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. Auch Änderungen bezüglich der Portfoliozusammensetzung (zum Beispiel nach Antriebsart) und ihre Auswirkungen fließen in die Portfoliobewertung mit ein. Dazu werden diese Entwicklungen permanent analysiert. Die Restwertprognosemodelle und die Modelle für die regelmäßige Portfoliobewertung werden kontinuierlich weiterentwickelt.

Zinsänderungsrisiken und -chancen

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 Zinsrisiken werden durch ein Limit begrenzt und durch den Einsatz von Derivaten gesteuert. Die zugehörigen Chancen werden als wesentlich eingestuft.

Operationelle Risiken

Operationelle Risiken entstehen durch jegliche Art von fehlerhaften internen Prozessen und Systemen, externen Ereignissen oder Fehlverhalten. Da die Risiken aus den verschiedensten Bereichen des Unternehmens stammen, wie beispielsweise IT-Sicherheit oder Lieferantenmanagement, ist eine enge Verzahnung mit diesen Bereichen von hoher Bedeutung und gewährleistet so eine adäquate Transparenz über die aktuelle Risikosituation des gesamten Bereichs. Sämtliche operationellen Einzelrisiken werden systemseitig erfasst und mit Maßnahmenplänen zur Risikobegrenzung belegt. Die Risikohöhe wird als mittel eingestuft.

ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Die beschriebenen 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.

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

COMPLIANCE

Für die BMW Group ist Compliance eine Grundlage für langfristigen Erfolg. Compliance schafft Vertrauen in die Produkte und Marken der BMW Group und prägt ihr Bild in der Öffentlichkeit. Compliance umfasst nicht nur die weltweite Einhaltung des geltenden Rechts und unternehmensinterner Regeln, sondern ist Teil des Selbst- und Führungsverständnisses, gelebte Integritätskultur und verbindlicher Rahmen aller unternehmerischen Aktivitäten.

Compliance als Unternehmensaufgabe

Enthält Angaben nach ESRS G1-3

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.

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)

Enthält Angaben nach ESRS G1-3

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- und Geldwäschebekämpfung sowie Betrugsprävention, Kartellrechts- und Menschenrechts-Compliance, Exportkontroll-Compliance, Konzerndatenschutz, Produkt Compliance sowie External Workforce Compliance und Compliance für Financial Services Einheiten. Dabei werden Konzerndatenschutz, External Workforce Compliance und Compliance für regulierte Financial Services Einheiten außerhalb der Group Compliance in eigenständigen Fachabteilungen verantwortet.

Weiterentwicklung des CMS

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 des Vereins.

Im Berichtszeitraum lagen die Schwerpunkte weiterhin im Bereich der Exportkontrolle aufgrund des Ukraine-Krieges sowie in der Geldwäscheprävention aufgrund der Intensivierung von gesetzgeberischen Initiativen.

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 Beschäftigtendaten innerhalb des Konzerns vertraglich sicherstellen. Die Umsetzung des Programms wird durch regelmäßige Berichterstattung der

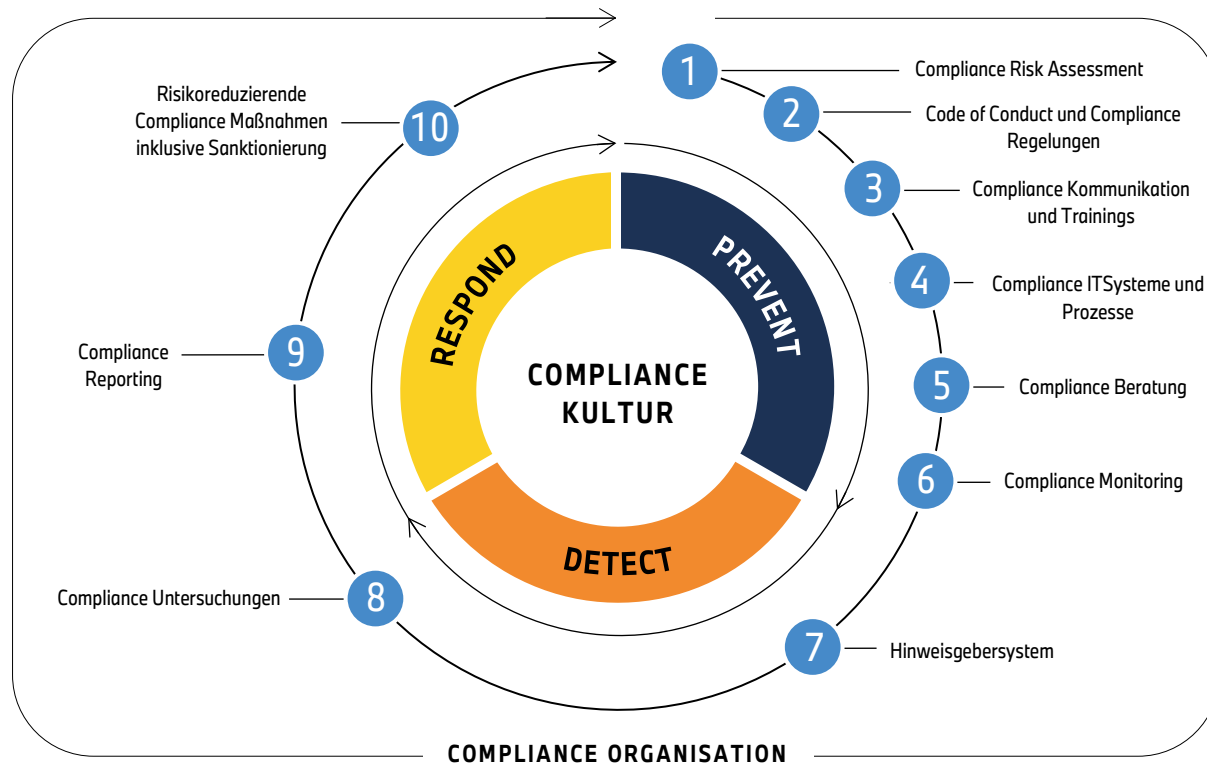
Konzerngesellschaften und mit eigenständigen Auditierungen durch den Konzerndatenschutz abgesichert.

Im Berichtsjahr 2025 wurde Produkt Compliance zum Verantwortungsbereich der zentralen Group Compliance Funktion hinzugefügt. Schwerpunkte der Tätigkeit 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 wurde der „Faktor Mensch in der Produkt Compliance“ im Rahmen von Schulungen und Kommunikationsformaten in den Mittelpunkt gerückt und dessen wissenschaftliche Grundlage vertieft. Außerdem wurden mit Fokus auf Prävention die Beratung und das Monitoring von Risikoprozessen intensiviert sowie weitere präventive Compliance Deep Dives in enger Abstimmung mit verschiedenen Fachbereichen durchgeführt.

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 arbeits- und sozialrechtskonformer Zusammenarbeit mit Beschäftigten von Fremdfirmen zum Ziel. Im Berichtszeitraum wurde die External Workforce Compliance auf die gesamte BMW Group ausgeweitet, um weltweit das adäquate Risikomanagement für die genannten Themen sicherzustellen. Der Fokus lag zudem auf der Konsolidierung der in 2024 neu eingeführten operativen Prozesse in der BMW AG.

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.

Dreistufiger Ansatz des Compliance Management Systems



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. Zusätzlich unterstützt ein Managementsystem die frühzeitige Erkennung von Risiken, die sich aus der Nichteinhaltung interner und externer Regeln ergeben.

Im Jahr 2024 wurde eine externe Prüfung des CMS mit Fokus auf die Compliance Programme Korruptionsbekämpfung und Kartellrechts-Compliance nach dem Prüfungsstandard des Instituts der Wirtschaftsprüfer in Deutschland e.V. (IDW PS 980) durchgeführt, die mit einem uneingeschränkten Prüfungstestat abgeschlossen wurde.

Konzernweites Compliance Netzwerk

In den Fachbereichen werden relevante Compliance Risiken auf Basis der Konzernvorgaben identifiziert, erstbewertet und Maßnahmen zu ihrer Reduzierung ergriffen. Unternehmensweit nehmen circa 180 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 durchzuführen.

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. Ergänzt wird das Angebot durch zielgruppenspezifische Classroom-Trainings zu Kartellrechts-Compliance sowie die Online-Schulungen zu Datenschutz und Produkt Compliance.

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 Geldwäschebekämpfung 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

Enthält Angaben nach ESRS S1-3, ESRS S2-3, ESRS S4-1, ESRS G1-1, G1-3

Bei Fragen und Hinweisen zu Compliance-relevanten Themen können sich Mitarbeitende 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. Eingehende Hinweise werden gemäß der BMW Group Anweisung „Hinweise auf Compliance Verstöße“ bearbeitet.

Die BMW Group schützt Hinweisgebende doppelt: So können Meldungen ohne Offenlegung der Identität erfolgen und Hinweisgebende 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.

Überprüfung und Kontrolle des CMS

Enthält Angaben nach ESRS G1-3

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 Group 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 sowie in den Themen Exportkontroll-Compliance und Geldwäschebekämpfung. 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 internen 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. Die gesamthafte Stellungnahme der BMW Group 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.

PROGNOSE

Die Prognose sowie die [Risiken und Chancen](#) der BMW Group geben die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens im Jahr 2026 aus der Sicht der Konzernleitung wieder. Die Prognose erstreckt sich im Einklang mit der konzerninternen Steuerung über ein Jahr. Die Grundlagen und wesentlichen Annahmen der Planung sind nachfolgend dargestellt. Sie basieren auf Erwartungen und Einschätzungen der BMW Group und enthalten Konsensmeinungen führender Organisationen wie Wirtschaftsforschungsinstitute und Banken. Sie 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 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 geht Stand Anfang 2026 davon aus, dass die Weltwirtschaft im Jahr 2026 um 3,3% wachsen wird, abhängig von den geopolitischen Entwicklungen, die unverändert die größten Risiken sind. Weitere Informationen zu politischen und weltwirtschaftlichen Risiken finden sich auch im Kapitel [Risiken und Chancen](#).

Für die Eurozone gehen die Prognosen von einem Wirtschaftswachstum von 1,2% aus. Die Inflation befindet sich im Zielkorridor von knapp unter 2%, so dass das Zinsumfeld stabil bleiben und der private Konsum nicht durch starke Reallohnverluste gebremst werden dürfte. Die Wirtschaft in Deutschland sollte mit 1,0% stärker wachsen als im Vorjahr (2025: +0,3%). Für Frankreich (+1,0%, 2025: +0,9%) und Italien (+0,8%, 2025: +0,7%) wird ein leicht stärkeres Wachstum als im Vorjahr erwartet, für Spanien (+2,3%, 2025: +2,8%) ein leicht geringeres Wachstum.

Für UK liegen die Prognosen für 2026 bei 1,1% und damit etwas unterhalb des Wachstums im Vorjahr (2025: +1,3%). Dies ist im Wesentlichen darin begründet, dass die Inflation wegen steigender Energiepreise weiterhin auf erhöhtem Niveau erwartet wird.

In den USA wird mit einer Fortsetzung des Wirtschaftswachstums gerechnet. Den Erwartungen zufolge wird mit einer Wachstumsrate von 2,3% (2025: +2,2%) gerechnet.

In China wird für die Gesamtwirtschaft ein Plus von 4,5% (2025: +5,0%) erwartet. Es ist davon auszugehen, dass die Regierung weiterhin Maßnahmen ergreifen wird, um der anhaltend schwachen Binnennachfrage, weiter fallenden Immobilienpreisen und der fortgesetzten Zurückhaltung bei inländischen Investitionen entgegenzuwirken.

Das Wachstum in Japan wird voraussichtlich bei 0,8% liegen. Dies entspräche einem leichten Rückgang gegenüber dem Vorjahr (2025: +1,1%).

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.

In der Eurozone ist die Inflation wieder im Zielkorridor der Notenbank angekommen. Daher wird für Europa ein stabiles Zinsumfeld erwartet.

In den USA ist das Bild uneinheitlich. Die Auswirkungen aus der bisherigen amerikanischen Handelspolitik führten im Geschäftsjahr 2025 zu keinem wesentlichen Anstieg der Inflation und der Arbeitsmarkt zeigte sich weiter robust. Vor diesem Hintergrund werden in den USA nur einzelne moderate Zinssenkungen erwartet. Infolgedessen wird eine weitere Abwertung des US-Dollar gegenüber dem Euro prognostiziert.

In UK wird die Inflation auf erhöhtem Niveau weiterhin leicht rückläufig erwartet, was weitere moderate Leitzinssenkungen im Jahr 2026 ermöglichen könnte. Es wird erwartet, dass sich der Kurs des britischen Pfunds im Verhältnis zum Euro leicht schwächer entwickeln wird.

In China könnte die weiterhin geringe Teuerungsrate die chinesische Notenbank zu einer expansiveren Geldpolitik veranlassen. Vor diesem Hintergrund wird eine leichte Abwertung des Renminbis gegenüber dem Euro erwartet.

Die BMW Group geht für den südkoreanischen Won und den japanischen Yen auch im Jahr 2026 von einer weiteren Abwertung im Vergleich zum Euro aus.

Allgemeine Entwicklung auf den internationalen Automobilmärkten

Vor dem Hintergrund der aktuellen Konjunkturerwartungen für 2026 sollten sich die weltweiten Automobilmärkte entsprechend stabil entwickeln. Positive Impulse werden dabei in erster Linie aus Europa erwartet, aufgrund der CO₂-Regulierung und einer Reihe von neuen staatlichen Zuschussprogrammen, die den Absatz elektrifizierter Fahrzeuge weiter beleben dürften. In den USA wird die Fortsetzung einer leicht schwächeren Entwicklung im Gesamtmarkt erwartet. Vor dem Hintergrund geänderter regulatorischer Bedingungen wird der Absatz vollelektrischer Fahrzeuge in den USA rückläufig erwartet. Der Automobilmarkt in China wird nach dem schwachen Start in das Jahr 2026 voraussichtlich unter dem Vorjahr erwartet. Hier wirkt unter anderem die Reduktion der Förderung für den Kauf vollelektrischer Fahrzeuge insbesondere im Preisband bis 150.000 CNY belastend. Es besteht des Weiteren Unsicherheit bezüglich der Auswirkungen der Preisrichtlinien der staatlichen Marktregulierungsbehörde (SAMR) vom Februar 2026, die eine Begrenzung der Preiskämpfe zum Ziel haben.

Allgemeine Entwicklung auf den internationalen Motorradmärkten

Für das Jahr 2026 erwartet die BMW Group in der Gesamtbeurteilung die weltweiten Motorradmärkte über 500 ccm auf dem Niveau des Vorjahres. In Europa dürfte sich der Motorradmarkt ebenfalls auf Vorjahresniveau bewegen, während in den USA von einer leicht rückläufigen Entwicklung auszugehen ist. In China dürften die wirtschaftlichen Erwartungen sowie die Wettbewerbsintensität und der Preiskampf einen belastenden Einfluss auf den Motorradmarkt über 500 ccm haben. Der Motorradmarkt in Südamerika, vor allem Brasilien, dürfte sich im Jahr 2026 positiv gegenüber dem Vorjahr entwickeln.

Auswirkungen auf die BMW Group

Die Entwicklungen auf den internationalen Automobilmärkten haben unmittelbare Auswirkungen auf die BMW Group. Herausforderungen im Wettbewerbsumfeld, makroökonomische sowie geo- und handelspolitische Entwicklungen können wesentlichen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung haben. Das abgestimmte Zusammenwirken von Vertriebs- und Produktionsnetz sowie flexible Fahrzeugarchitekturen erlauben es der BMW Group, auch auf unvorhersehbare Entwicklungen zu reagieren. [➤ Risiken und Chancen](#)

Prognoseannahmen

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 des zusammengefassten Lageberichts 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 2026.

Für das Geschäftsjahr 2026 geht die BMW Group weiterhin von einer erhöhten Volatilität im Zusammenhang mit Zöllen aus. Die erwarteten Zolleffekte können aufgrund der fortlaufenden Veränderungen weiterhin nur unter Berücksichtigung von Annahmen abgebildet werden. Die BMW Group erwartet, dass die zwischen den USA und der EU vereinbarte Zollreduzierung für Importe von Automobilen und Teilen in die EU von 10% auf 0% sowie weitere erwartete Zollreduzierungen für Importe in die USA aus Mexiko und Kanada ab der zweiten Jahreshälfte wirksam werden. Für das Geschäftsjahr 2026 rechnet die BMW Group mit einer Belastung aus den erhöhten Zöllen von rund 1,25 Prozentpunkten der EBIT-Marge im Segment Automobile. In dieser Prognose sind mitigierende Maßnahmen zur Dämpfung der erhöhten Zölle enthalten.

Die BMW Group beobachtet die Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine weiterhin aufmerksam. Das am 6. Februar 2026 angekündigte 20. EU-Sanktionspaket umfasst weitreichende Maßnahmen, unter anderem gegen russische Energieexporte und Finanzdienstleister, sowie Ausfuhrbeschränkungen und Einfuhrverbote für Schlüsseltechnologien. Die bestehenden Restriktionen sind in der aktuellen Prognose berücksichtigt.

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

Erwartungen der BMW Group – bedeutsamste Leistungsindikatoren

Die BMW Group geht für Europa und USA insgesamt von Wachstumspotentialen aus. In China hat die BMW Group auf das Marktumfeld reagiert und verschiedene Maßnahmen zur Stabilisierung der Transaktionspreise vorgenommen. Auf Basis des durchschnittlichen Absatzvolumens der vergangenen Monate kann in China ein Absatz in etwa auf Vorjahresniveau erreicht werden. Die Zahl der weltweiten Auslieferungen von Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce im Segment Automobile wird auf dem Niveau des Vorjahres erwartet. Zudem wird der Anteil der vollelektrischen Automobile an den Auslieferungen modellzyklusbedingt sowie aufgrund unterschiedlicher Marktdynamiken auf dem Niveau des Vorjahres erwartet.

Auch im Geschäftsjahr 2026 werden die Investitionen, die Herstellungskosten, die Forschungs- und Entwicklungsleistungen sowie die Vertriebs- und Verwaltungskosten weiter reduziert. Im Vergleich zum Vorjahr werden auch die Belastungen aus erhöhten Zöllen niedriger erwartet. Demgegenüber stehen steigende Abschreibungen aufgrund der Investitionen und Aktivierung von Entwicklungskosten in den vergangenen Jahren. Ergebnisbelastungen ergeben sich daneben auch aus Währungen und Rohstoffen, aus Preis- und Produktmaßnahmen zur Stabilisierung der Transaktionspreise in China, aus einer bedingt durch das Entwicklungsportfolio deutlich niedrigeren Aktivierungsquote sowie aus insgesamt geringeren Erlösen im Zusammenhang mit dem Gebrauchtwagenmarkt. Währungen und Rohstoffe sowie die Preis- und Produktmaßnahmen in China werden im Vorjahresvergleich insbesondere im ersten Halbjahr negativ wirken.

Die Reduktionen auf der Kostenseite werden die genannten Belastungen nicht vollständig kompensieren. Vor diesem Hintergrund wird im Segment Automobile von einer EBIT-Marge im Korridor von 4 bis 6% ausgegangen.

In Anbetracht eines stabil bleibenden eingesetzten Kapitals führt die Ergebniserwartung zu einem Return on Capital Employed (RoCE) im Segment Automobile in einem Korridor von 6 bis 10%.

Für die absoluten CO₂e-Emissionen Scope 1 und 2 wird eine leichte Reduzierung erwartet, da weitere Substitutionsmaßnahmen in der Energieversorgung greifen.

Die absoluten CO₂e-Emissionen Scope 3 Lieferkette und Nutzungsphase im Segment Automobile werden leicht ansteigen. Gründe dafür sind die Verschärfung der regulatorischen Vorgaben zur Anrechenbarkeit des elektrischen Fahranteiles bei Plug-in-Hybriden sowie das geplante Produktionsprogramm.

Im Segment Motorräder werden die Auslieferungen auf Vorjahresniveau erwartet. Aufgrund von Währungsbelastungen wird die EBIT-Marge im Korridor von 4 bis 6% und der Segment-RoCE in einem Korridor von 10 bis 14% erwartet.

Für den Return on Equity (RoE) im Segment Finanzdienstleistungen wird ein Wert im Korridor von 13 bis 16% prognostiziert. Es wird erwartet, dass sich die rückläufige Preisentwicklung an den Gebrauchtwagenmärkten weiter fortsetzt, wodurch sich die Wiedervermarktungserlöse von Leasingrückkäufern gegenüber dem Vorjahr weiter abschwächen werden.

Das Konzernergebnis vor Steuern wird aufgrund der beschriebenen Entwicklungen moderat sinken.

Die oben genannten Ziele werden mit einer leicht sinkenden Anzahl an Mitarbeitenden erreicht. Ab dem Geschäftsjahr 2026 wird bei der Kennzahl Anteil von Frauen in Führungsfunktionen der Fokus auf die BMW AG gelegt. Daher bezieht sich der Leistungsindikator ab dem Jahr 2026 nur auf die BMW AG in Deutschland. Dieser verbleibt auf Vorjahresniveau.

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 Leistungsindikatoren¹

		2025 berichtet	2026 Prognose
KONZERN			
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	10.236	Moderater Rückgang
Mitarbeitende am Jahresende ²		154.540	Leichter Rückgang
Frauenanteil in Führungsfunktionen BMW AG ³	%	20,0	Auf Vorjahresniveau
CO ₂ e-Emissionen Scope 1 und 2	Mio. t	0,811	Leichte Reduzierung
SEGMENT AUTOMOBILE			
EBIT-Marge	%	5,3	4 bis 6
Return on Capital Employed (RoCE)	%	9,0	6 bis 10
Auslieferungen	Einheiten	2.463.681	Auf Vorjahresniveau
Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen	%	17,9	Auf Vorjahresniveau
CO ₂ e-Emissionen Scope 3 Lieferkette und Nutzungsphase ⁴	Mio. t	118,7	Leichter Anstieg
SEGMENT MOTORRÄDER			
EBIT-Marge	%	5,7	4 bis 6
Return on Capital Employed (RoCE)	%	12,8	10 bis 14
Auslieferungen	Einheiten	202.563	Auf Vorjahresniveau
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN			
Return on Equity (RoE)	%	14,3	13 bis 16

¹ Siehe zu den Terminologien und Bandbreiten [z. Glossar](#).² Ohne die Joint Operation Spotlight.³ Ab dem Geschäftsjahr 2026 bezieht sich der Leistungsindikator auf die BMW AG in Deutschland.⁴ CO₂e-Emissionen der Scope-3-Kategorien erworbene Waren und Dienstleistungen (exkl. Customer Support Umfänge), Transportlogistik, Nutzungsphase für das Segment Automobile.

ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN* UND ERLÄUTERUNGEN

Zusammensetzung des Gezeichneten Kapitals

Das Gezeichnete Kapital (Grundkapital) der BMW AG belief sich zum 31. Dezember 2025 auf 615.810.431 € (2024: 638.716.075 €) und ist gemäß § 5 Abs. 1 der Satzung eingeteilt in 561.134.926 (91,12%) (2024: 588.940.916/90,78%) Stammaktien im Nennbetrag von 1 € und 54.675.505 (8,88%) (2024: 58.920.408/9,22%) 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 2025 besaß die Gesellschaft insgesamt 8.682.146 (2024: 16.456.756) 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 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	27,5 ²
AQTON SE, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	9,7	17,8 ³
AQTON Verwaltung GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	–	17,8 ⁴
AQTON GmbH & Co. KG für Automobilwerte, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	17,8	–
Susanne Klatten, Deutschland	0,2	22,3 ⁵
Susanne Klatten Beteiligungs GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	22,3	–

¹ Freiwillige Bestandsmitteilungen der aufgeführten Aktionäre zum Stichtag 31. Dezember 2025.

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 1 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 14. Mai 2025 ist der Vorstand ermächtigt, bis zum 13. Mai 2030 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.

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 Kontrollwechsels 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 optionalen 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 sind Partei eines Joint Venture Agreements über die YOUR NOW Holding GmbH sowie deren Mehrheitsbeteiligung Digital Charging Solutions GmbH. Dieses sieht für die Mercedes-Benz Group AG und die BMW AG (Prinzipale) jeweils das Recht vor, 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 gemeinsam mit der AUDI AG, der Mercedes-Benz Group AG und weiteren Unternehmen Partei der Gesellschaftervereinbarung über die There Holding B. V., die der Mehrheitsgesellschafter der HERE-Gruppe – eines Anbieters von digitalen Karten – 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 ausübenden Stimmrechte zu allen oder nahezu allen Angelegenheiten zu steuern, oder (iii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder von Vorstand oder Aufsichtsrat zu bestimmen. Des Weiteren liegt ein Kontrollwechsel vor, wenn Wettbewerber der HERE-Gruppe beziehungsweise bestimmte mögliche Wettbewerber der HERE-Gruppe aus der Technologiebranche mindestens 25% 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.
- Die BMW AG hat mit der Great Wall Motor Company Limited die Spotlight Automotive Ltd. in China als Joint Operation gegründet. Die zugrunde liegende Vereinbarung sieht

grundsätzlich ein außerordentliches Kündigungsrecht bei der Joint-Operation-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 der Vereinbarung kann zum Verkauf der Gesellschaftsanteile an den jeweils anderen Joint-Operation-Partner oder zur Liquidation der 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.
- Der zwischen der BMW AG und der Toyota Motor Corporation geschlossene Vertrag zur Belieferung von Brennstoffzellen kann von jeder Partei außerordentlich gekündigt werden, wenn die jeweils andere Partei mit einer anderen Gesellschaft verschmolzen oder konsolidiert wird.

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.