

39 Die BMW Group im Überblick

39 Organisation und Geschäftsmodell

40 Segmente

40 Standorte

43 Die BMW Group Strategie

54 Innovationen und Produkttechnologien

60 Produktionsnetzwerk

63 Einkauf und Lieferantennetzwerk

66 Finanzielle Leistung

66 Gesamtaussage zum Geschäftsjahr

67 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene
Rahmenbedingungen

69 Vergleich Prognose mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung

70 Finanzielle Lage

79 Geschäftsverlauf und Segmente

87 Erläuterungen zur BMW AG

91 Nachhaltigkeitsbericht

91 Vorwort zum Nachhaltigkeitsbericht

93 Nachhaltigkeitsbericht nach ESRS

94 Grundlagen und allgemeine Angaben

116 Umweltinformationen

160 Soziale Informationen

188 Governance-Informationen

195 Weiterführende ESG-Informationen

246 Internes Kontrollsystem, Risiken und Chancen, Compliance

246 Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems und
Risikomanagementsystems

247 Internes Kontrollsystem

248 Risiken und Chancen

257 Compliance

260 Prognose

264 Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

02

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

DIE BMW GROUP IM ÜBERBLICK

39 Organisation und Geschäftsmodell

40 Segmente

40 Standorte

43 Die BMW Group Strategie

54 Innovationen und Produkttechnologien

60 Produktionsnetzwerk

63 Einkauf und Lieferantennetzwerk

DIE BMW GROUP IM ÜBERBLICK

ORGANISATION UND GESCHÄFTSMODELL¹

» Die BMW Group entwickelt und produziert 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 ² Aufstellung des Anteilsbesitzes. Die BMW Group gliedert sich in die Segmente ³ 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 158.441 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter².

Das globale Vertriebsnetzwerk der BMW Group besteht aus Vertriebsgesellschaften und Importeuren mit Vertretungen in mehr als 140 Ländern. Das Vertriebssystem ist dabei als sogenanntes 3-Level-Sales-Modell aufgebaut: Absatz und Kundenbetreuung erfolgen gestuft über die BMW AG, deren Vertriebsgesellschaften beziehungsweise die Handelsorganisation und Importeure. In der Handelsorganisation finden auch Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten für Fahrzeuge in Kundenhand statt. «



¹ Dieses Kapitel enthält Angaben zu ERS 2 SBM-1.42c).

² Zur Definition siehe ³ Glossar und Kennzahlenerläuterungen.

³ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

» Der Vertrieb von Neufahrzeugen erfolgt hauptsächlich über die Handelsorganisation. Unabhängige Händler 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 Fahrzeuge direkt von der BMW Group an den Endkunden verkauft (Agenturmodell). «

SEGMENTE¹

Segment Automobile

» Mit ihren Automobilmarken BMW, MINI und Rolls-Royce bedient die BMW Group weltweit die unterschiedlichsten Erwartungen und Anforderungen von Privat- und Geschäftskunden sowie Behörden. Die Marke BMW steht für das sportlich abgestimmte Zusammenspiel aller Komponenten und die markentypische Fahrdynamik. Das breite und attraktive Produktportfolio ist passgenau auf unterschiedliche Kundenwünsche zugeschnitten. Die Antriebsarten stehen für den technologieoffenen Ansatz der BMW Group und reichen vom rein elektrischen Antrieb (BEV²) über moderne Plug-in-Hybride (PHEV³) bis zum hocheffizienten Verbrennungsmotor. Das Automobilangebot erstreckt sich von der Premiumkompaktklasse bis zur Oberklasse. Zu den beliebtesten BMW Modellen zählten im Berichtsjahr die Modelle der X-Familie. Die High-Performance-Marke BMW M ergänzt das Angebot mit modernen Hochleistungsfahrzeugen.

Die BMW Group gestaltet aus einer führenden Position heraus die Mobilität von morgen. Die Modellgeneration der NEUEN KLASSE startet Ende 2025 und hebt das gesamte Produktportfolio auf ein neues Level. Sie stellt das Fahrerlebnis in den Mittelpunkt und vereint dabei alle drei strategischen Handlungsfelder: Elektromobilität, Digitalisierung und Zirkularität.

Die Marke MINI steht für maximalen Fahrspaß im Premiumkompaktsegment. Anfang 2024 startete MINI mit der Erneuerung des gesamten Produktportfolios. Die neue MINI Familie steht dabei für eine digitale Erlebniswelt und innovative Technologien bei MINI typischem Fahrspaß. Volumenstärkstes Modell war auch

im Jahr 2024 der vollelektrische MINI Cooper SE⁴. Mit dem neuen MINI Aceman⁴ brachte die Marke im Herbst 2024 das erste Cross-over-Modell auf den Markt, das ausschließlich mit voll-elektrischem Antrieb verfügbar ist.

Die Traditionsmarke Rolls-Royce bietet Automobile in der absoluten Luxusklasse an. Individuelle Kundenwünsche und exklusiver Service stehen dabei an oberster Stelle. Zu den erfolgreichsten Modellen gehören der Rolls-Royce Cullinan⁴ und der vollelektrische Rolls-Royce Spectre⁴, mit dessen Einführung die Luxusmarke erfolgreich in die Elektromobilität startete.

Das weltweite Vertriebsnetz für das Automobilgeschäft umfasst gegenwärtig etwa 3.500 BMW, mehr als 1.600 MINI und 149 Rolls-Royce Betriebe. Zu den umsatzstärksten Automobilmärkten der BMW Group zählten im Berichtsjahr 2024 Europa, 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 über 1.300 Händler in circa 100 Ländern weltweit. Zu den wichtigsten Märkten zählen Deutschland, Frankreich, die USA, Italien und China. [↗ 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 Dieses Kapitel enthält Angaben zu ESRS 2 SBM-1.40a) i, ii.

² Battery Electric Vehicle [↗ Elektrifizierte Fahrzeuge](#).

³ Plug-in Hybrid Electric Vehicle [↗ Elektrifizierte Fahrzeuge](#).

⁴ [↗ 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

33

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, Born, Niederlande (Auftragsfertigung)
- Partnerwerk, Graz, Österreich (Auftragsfertigung)

▲ Forschung und Entwicklung in Europa

- BMW Group Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ), München, Deutschland
- BMW Car IT, München, Deutschland
- BMW Group Autonomous Driving Campus, Unterschleißheim, Deutschland
- BMW Group Designworks, München, Deutschland
- BMW Group Leichtbau- und Technologiezentrum, Landshut, Deutschland
- BMW Group Entwicklungszentrum für Dieselmotoren, Steyr, Österreich
- Critical TechWorks S.A., Porto/Lissabon, Portugal
- BMW France, S. A. S., Miramas, Frankreich
- Rolls-Royce Motor Cars Ltd., Goodwood, UK
- BMW Group Vehicle Testing, Arjeplog, Schweden
- BMW Group Vehicle Testing, Granada, Spanien
- BMW Group Vehicle Testing, Sokolov, Tschechien
- 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*

» 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, gewinnen neue Nutzungskonzepte an Bedeutung. Im Zuge dessen werden Fahrzeuge zunehmend auch als Lebensraum verstanden. «

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 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 ist die Elektromobilität ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Klimaneutralität. In den einzelnen Ländern sind jedoch weiter unterschiedliche Geschwindigkeiten beim Hochlauf zu beobachten. Daher ist davon auszugehen, dass auch auf längere Sicht Elektrofahrzeuge und Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren angeboten werden. Entscheidend für den Erfolg der Elektromobilität ist die Lösung von noch bestehenden Unsicherheiten. Diese bestehen unter anderem im Hinblick auf Regulatorik, einen flächendeckenden und ausreichend schnellen Aufbau von Ladeinfrastruktur, die Entwicklung von Strom- versus Kraftstoffpreisen und die Rohstoffverfügbarkeit. «

* Dieses Kapitel enthält Angaben zu ESRS 2 SBM-1.40e)-g); 42a)-c); ESRS 2 SBM-3.48b), f).

» Um den generell steigenden Bedarf an klimaneutraler Energie durch Grünstrom¹ 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, die internationalen Lieferketten abzusichern. «

Ökologie

» Weltweit arbeiten Regierungen daran, die Ziele des Pariser Klimaabkommens zur CO₂-Reduzierung in nationale Gesetze zu übertragen. Eine ambitionierte klimapolitische Ausrichtung wird für Unternehmen eine wichtige Grundlage für erfolgreiches Handeln. Entscheidend ist, sich auf die Folgen des Klimawandels vorzubereiten. Getrieben durch den globalen Dekarbonisierungsbedarf wird sich in diesem Zusammenhang auch die Rolle von Wasserstoff als Energieträger fundamental ändern. «

Politik

» Politik und Regulierungen beschränken den Handlungsspielraum im gesamten automobilen Wertschöpfungsmodell. Die international zum Teil sehr unterschiedliche Gesetzgebung bei ähnlichen Sachverhalten trägt maßgeblich zu einer heterogenen Regelungslandschaft bei. Die teils sehr komplexen Anforderungen zuverlässig einzuhalten, ist häufig mit hohen Kosten verbunden und stellt für die Automobilindustrie zunehmend eine Herausforderung dar. «

ECKPFEILER DER STRATEGIE²

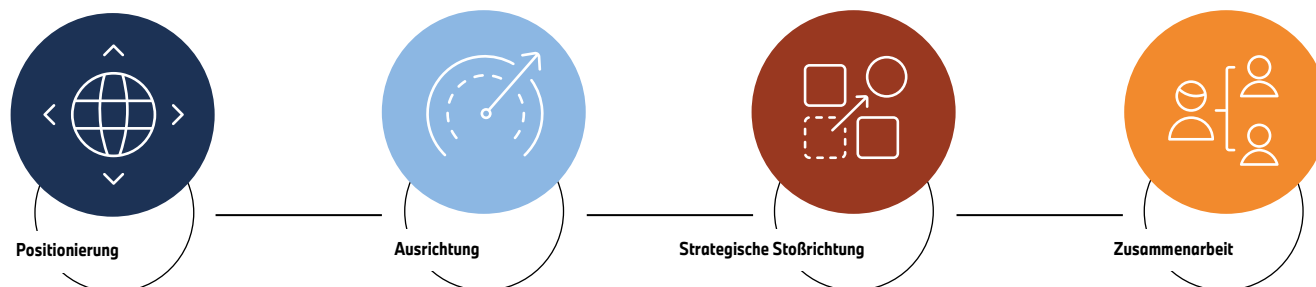
Die BMW Group Strategie orientiert sich am Unternehmenszweck: „Die BMW Group existiert, weil sie Menschen bewegt, Herzen berührt und den Verstand beflügelt.“ Für uns ist er Antrieb, Leitbild und Orientierung – das gilt für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Er ist der Anspruch an unsere aktive Rolle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

¹ Definition des Begriffs Grünstrom siehe [➤ Glossar](#).

² Dieses Kapitel enthält Angaben zu ESRs 2 SBM-1.40e)-g); 42a)-c).

Die BMW Group Strategie



Positionierung – wofür steht die BMW Group?¹

» Die BMW Group steht mit ihren innovativen Produkten für erstklassige individuelle Mobilität. Zentrale Handlungsfelder der Strategie sind dabei: (1) ein technologieoffenes 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](#)

Nach den Anforderungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß ESRS sind CO₂e-Ziele ab dem Geschäftsjahr 2024 in absoluten Werten (t CO₂e) darzustellen. Ab dem Berichtsjahr 2024 werden 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) umgestellt. 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 (anstatt einem relativen Reduzierungsanspruch von –40% je Fahrzeug) – von 150,1 Mio. t CO₂e auf 108,6 Mio. t CO₂e [➔ Weg zur Erreichung der CO₂e-Reduktionsziele im Jahr 2030](#). Die Resilienz unseres Geschäftsmodells gegenüber den Herausforderungen des Klimawandels soll durch die Integration relevanter Aspekte, Chancen und Risiken in die Unternehmensplanung sichergestellt werden. Unser 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, die sich zuletzt im Jahr 2024 gezeigt haben. Daher steht Flexibilität auch in der Klimadimension der Unternehmensstrategie im Fokus.

Die BMW Group hat sich 2024 eine führende Position beim Absatz elektrifizierter Fahrzeuge erarbeitet. Gleichzeitig wird weiterhin eine starke Fragmentierung der Märkte gesehen, die zeigt, dass das Angebot der Hersteller allein nicht für eine hinreichende Nachfrage sorgen kann. Ein verlässlich steigender 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 flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur und zur Verwendung von Grünstrom² in unseren Kooperationsunternehmen IONITY, IONCHI und IONNA. Zusätzlich zu diesen Aktivitäten des Ausbaus der Infrastruktur unterstützen wir unsere Kunden bei der effizienten Nutzung unserer Fahrzeuge. Dies erfolgt zum Beispiel mit flexiblen Vertragsoptionen zum Laden unserer vollelektrischen Fahrzeuge (BMW Charging) oder durch Transparenz der eigenen Fahrweise für die Kunden in der My BMW App. «

¹ Dieser Abschnitt enthält Angaben zu ESRS 2 SBM-3.48b), c) i., ii., iv.

² 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 setzen wir dabei auf Energieeffizienzmaßnahmen, die 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 stehen wir vor der Herausforderung, Erdgas durch nicht fossile Energieträger wie Biogas, grünen Wasserstoff oder Grünstrom zu ersetzen. Die Umstellung auf alternative Energiequellen hängt dabei maßgeblich von deren Verfügbarkeit, der technischen Umrüstung der Anlagen sowie politischen Rahmenbedingungen und der Wirtschaftlichkeit ab.

Bei unseren Fahrzeugprojekten zählen bereits in der Entwicklungsphase 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 auf Unternehmensebene und dem Herunterbrechen von Zielen auf neue Fahrzeugmodelle (zum Beispiel CO₂e-Ziele auf Derivatsebene, Angebot verschiedener Antriebsvarianten und Ausstattungsalternativen) wollen wir unseren Kunden Transparenz über unsere Nachhaltigkeitsleistung ermöglichen. Auf der Basis zertifizierter Ökobilanzen können wir aufzeigen, wie sich unsere Maßnahmen auf den Fußabdruck vor und nach dem Kauf auswirken. 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 den Kunden erlebbar werden und in einem kontinuierlichen Strategieentwicklungszyklus der Input aus den Studien wieder in die Nachhaltigkeitsstrategie einfließt.

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



Ausrichtung – was treibt die BMW Group an?*

» Die BMW Group 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 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 haben wir uns ein ganzheitliches Qualitätsverständnis mit Ausrichtung auf das beste Kundenerlebnis zum Ziel gesetzt. Im Jahr 2024 wurde diese strategische Stoßrichtung konkretisiert. Neben der Weiterführung übergreifender Aktivitäten zur Stärkung des Qualitätsbewusstseins (Initiative „Mission Quality“) wird die Qualitätsarbeit über sowohl präventive als auch reaktive Maßnahmen der operativen Ressorts gestärkt.

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 unsere internen Prozesse und Abläufe im gesamten Unternehmen beschleunigen und digitale Potenziale konsequent realisieren. Zudem gibt es eine übergreifende Handlungsoffensive zur Operationalisierung der digitalen Transformation entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Der synergetische Ansatz unserer vier digitalen Handlungsfelder: Prozesse, Daten, Technologie sowie der Mensch als solcher, ist dabei der zentrale Ansatz für Wirksamkeit im digitalen Zeitalter. Er ist gemeinsame Sprache, Ordnungsprinzip und kommunikative Klammer für die digitale Transformation im Konzern. Das Initiieren eines Vorstandsausschusses für Digitalisierung betont zudem die Relevanz und stellt die ressortübergreifende Vernetzung und Durchgängigkeit von Prozessen, Daten und IT bis auf Vorstandsebene sicher. [↗ Vorstand – Aufgaben, Diversität, Kompetenzen](#)

Ein Fokusthema im Jahr 2024 war der systematische Einsatz von generativer künstlicher Intelligenz (KI). Der Einsatz von generativer KI (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. Die Potenziale von GenAI umfassen die Verbesserung der Softwareentwicklung, die Optimierung von Geschäftsprozessen und die Verbesserung der Kundenerfahrung. Ziel ist es, dass alle Mitarbeiter die gleichen Grundkenntnisse zur Digitalisierung erwerben sowie die Potenziale im eigenen Verantwortungsbereich erkennen und für die BMW Group heben können. «

* Dieser Abschnitt enthält Angaben zu ESRS 2 SBM-3.48 b).



Strategische Stoßrichtung – wohin entwickelt sich die BMW Group?¹

» 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 Bedeutung der Elektromobilität hat die BMW Group früh erkannt. Seit Ende 2023 hat die BMW Group in allen Marken und Segmenten mindestens ein vollelektrisches Modell im Angebot. Im Jahr 2024 wurden der BMW iX2², die Langversion der BMW i5 Limousine für den chinesischen Markt, der BMW i5 Touring², der MINI Cooper SE², der MINI Countryman SE² und der vollelektrische MINI Aceman² als erstes Cross-over-Modell der Marke im Markt eingeführt. Dank des attraktiven Produktportfolios, intelligenter Fahrzeugarchitekturen und flexibler Produktionsanlagen stieg die Zahl der Auslieferungen mit 426.536 vollelektrischen Automobilen im Jahr 2024 um 13,5% an (2023: 375.716 Automobile). [↗ Segment Automobile](#)

Auch im Jahr 2025 erwartet die BMW Group einen Anstieg bei den Auslieferungen ihrer vollelektrischen Automobile. Ende 2025 startet die Produktion der NEUEN KLASSE. Sie wird bei BMW typischer Fahrfreude und emotionalem Design Maßstäbe bei Elektrifizierung, Digitalisierung sowie Zirkularität setzen. Sie zeichnet sich durch eine ausschließlich auf Battery Electric Vehicle (BEV) ausgerichtete Neue Cluster-Architektur (NCAR) aus. Die BMW eDrive Technologie der sechsten Generation wird Reichweite, Ladezeit und Herstellkosten deutlich verbessern. Im Innenraum sorgt die nächste Generation des BMW iDrive für ein komplett neues digitales Nutzererlebnis. Zentrale Elemente sind das BMW Panoramic Vision als komplett neue Head-Up Technologie, das neue BMW 3D Head-Up Display zur Darstellung von 3D-animierten und hochpräzisen Fahrinformationen, das

multifunktionale Lenkrad zur individuellen Steuerung der Anzeigehalte und das Central Display mit intuitiver Touch-Funktion. Darüber hinaus wird mit der NEUEN KLASSE ein höheres Niveau an Nachhaltigkeit über den gesamten Lebenszyklus angestrebt. Dazu setzt die BMW Group auf einen steigenden Anteil an Sekundärmaterialien und eine ressourcenschonendere Produktion. [↗ Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung](#)

Die neuen Technologien, Baukästen und Nachhaltigkeitsansätze der NEUEN KLASSE werden bis Ende des Jahrzehnts auf das gesamte Fahrzeugportfolio ausgerollt. Darüber hinaus entwickeln wir unsere Verbrennertechnologien kontinuierlich weiter, sodass den Kunden auch in Zukunft in allen Segmenten antriebsunabhängig hochmoderne Fahrzeuge angeboten werden.

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

Der Anstieg der Kundennachfrage nach vollelektrischen 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 plant mit einem Anteil vollelektrischer Fahrzeuge von mehr als 50% bis zum Jahr 2030. [↗ Innovationen und Produkttechnologien](#)

Die Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie hat das Potenzial, neben dem batterieelektrischen Antrieb als weitere vollelektrische Säule unseres Antriebsportfolios zu dienen. Die BMW Group plant im Jahr 2028 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. 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, und arbeiten mit Unternehmen zusammen, die emissionsarme Anlagen für Wasserstoffproduktion, -vertrieb und -betankung errichten.

Mit der Markteinführung des Elektro-Scooters BMW CE 04 im März 2022 hat sich auch BMW Motorrad erfolgreich in der Elektromobilität etabliert. Auf diesen Erfolg aufbauend wurde der eParkourer – der BMW CE 02 – im April 2024 eingeführt und wird die Elektrifizierungsstrategie für urbane Mobilität fortführen. [↗ Segment Motorräder](#)

Neben der Produktsubstanz bieten wir unseren Kundinnen und Kunden mit dem passenden Ladeökosystem einen 360°-Ansatz. Über das Angebot von Lademöglichkeiten zu Hause und am Arbeitsplatz hinaus setzen wir im Bereich öffentliches Laden mit unseren Angeboten BMW Charging und MINI Charging an und beteiligen uns 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. 2023 gründete die BMW Group zusammen mit sechs weiteren Automobilherstellern das US-Kooperationsunternehmen IONNA mit dem Ziel, das nordamerikanische Schnellladernetz mit dem Aufbau von 30.000 Ladepunkten zu stärken. In China gründete die BMW Group Anfang 2024 zusammen mit Mercedes-Benz das Gemeinschaftsunternehmen IONCHI, das bis Ende 2026 mindestens 1.000 Schnellladestationen betreiben soll. [↗ Zugang zu öffentlichen Ladenetzwerken](#)

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 «

¹ Dieser Abschnitt enthält Angaben zu ESRS 2 SBM-1.40 a) i.; ESRS 2 SBM-3.48 b), c) i., ii., iv.

² [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.](#)

» 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. Europa ist im aktuellen Berichtsjahr mit Italien, Polen, Schweden, Finnland, Norwegen, Frankreich, Österreich, Belgien, Luxemburg und Deutschland gefolgt. Weitere europäische Länder werden im Laufe des Jahres 2025 auf den MINI Direktvertrieb umgestellt. Für die Marke BMW ist die Einführung des Direktvertriebs zu einem späteren Zeitpunkt in Europa geplant.

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

Ergänzend erweitern wir unser Angebot kontinuierlich im Segment Finanzdienstleistungen um umfassende Serviceangebote inklusive Versicherungen. Im Rahmen der strategischen Ausrichtung im Finanzdienstleistungsgeschäft wollen wir unser Produktangebot allen Kundengruppen auf sämtlichen Kanälen zugänglich machen [↗ Segment Finanzdienstleistungen](#). Damit erhalten unsere Kundinnen und Kunden ein individuelles, auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenes Angebot.

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 unsere Abhängigkeit von Primärrohstoffen und deren Preisentwicklung. Darüber hinaus soll der Einsatz hochwertiger Sekundärmaterialien den CO₂e-Fußabdruck unserer Fahrzeuge weiter deutlich reduzieren. Deshalb unternimmt die BMW Group weitere Schritte, um den Anteil recycelter Materialien zu erhöhen. Dafür führt die BMW Group 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 weiterzuentwickeln. Das Unternehmen fördert und fordert starke Teams, deren Mitglieder sich in ihren Stärken ergänzen, die vernetzt zusammenarbeiten und in einem komplexen Umfeld beste Lösungen erarbeiten. Die BMW Group sieht in ihrer Vielfalt ein wichtiges Element der eigenen Wettbewerbsfähigkeit [↗ Arbeitskräfte des Unternehmens](#). Diversity als Messgröße zum Beispiel definiert den Frauenanteil in Führungsfunktionen als eine strategische Zielgröße, die zugleich einen bedeutenden Leistungsindikator der Unternehmenssteuerung darstellt. Der Frauenanteil in Führungsfunktionen soll in der BMW Group bis Ende 2025 auf 22% steigen. [↗ Leistungsindikatoren und Steuerung](#)

Durch die über lange Zeit gewachsenen, stabilen Beziehungen mit unseren externen Partnern streben wir durch vertrauensvolle Zusammenarbeit maximale Wirkung an. Die Erfahrungen während der zurückliegenden Corona-Pandemie haben diese

Beziehungen im Partnernetzwerk und in den Lieferketten nochmals gestärkt. [↗ Einkauf und Lieferantennetzwerk](#)

Gemeinsam mit unseren Kooperationspartnern realisieren wir Potenziale hinsichtlich Know-how-Zugangs, Profitabilität und Technologie-Footprint. Neben der Partnerschaft mit Qualcomm im Rahmen der Weiterentwicklung von assistiertem und automatisiertem Fahren bietet beispielsweise die Entwicklungspartnerschaft von BMW Group und Solid Power beiden Unternehmen Vorteile. [↗ 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](#). Im Rahmen unseres integrativen Just-Transition-Ansatzes gestalten wir aktiv eine sozialverträgliche Transformation unserer Beschäftigten durch umfassende Qualifizierungs- und Weiterbildungsmaßnahmen. Auch im Jahr 2024 ist die Neuausrichtung unseres Münchener Stammswerks 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. Für die nächste Generation von Hochvoltbatterien kommen neue Montagestandorte in Debrecen (Ungarn), San Luis Potosí (Mexiko), Woodruff bei Spartanburg (USA), Shenyang (China) und in Deutschland am neuen Standort in Irlbach-Straßkirchen hinzu, inklusive des Aufbaus entsprechender Kompetenzen. In diesem Zusammenhang investiert die BMW Group in erheblichem Umfang, um die kontinuierliche Transformation auch in allen Nachhaltigkeitsaspekten (ESG-Kriterien) voranzutreiben. [↗ Produktionsnetzwerk](#), [↗ Arbeitskräfte des Unternehmens](#) «

* Dieser Abschnitt enthält Angaben zu ESRS 2 SBM-3.48 b), c) i, ii, iv.

LEISTUNGSINDIKATOREN UND STEUERUNG¹

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

Die langfristige Unternehmensplanung für das Gesamtunternehmen und die Segmente 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 führen wir die nach DRS 20 definierten bedeutsamsten Leistungsindikatoren auf, die auch der Unternehmenssteuerung in der BMW Group zugrunde liegen.

Ab dem Geschäftsjahr 2025 werden die bedeutsamsten Leistungsindikatoren in Bezug auf die CO₂e-Emissionen an die neu definierten strategischen Ziele angepasst. Folglich werden anstelle der Werte je Fahrzeug die absoluten Größen in Mio. t CO₂e der Scope-1- und Scope-2-Emissionen sowie der Scope-3-Emissionen (Lieferkette und Nutzungsphase) als Leistungsindikatoren herangezogen [Weg zur Erreichung der CO₂e-Reduktionsziele im Jahr 2030](#). 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.

Konzern

- Ergebnis vor Steuern (EBT)
- Zahl der Mitarbeitenden am Jahresende
- Frauenanteil in Führungsfunktionen (in %)
- CO₂e-Emissionen Scope 1 und 2 (in Mio. t CO₂e; ab 2025)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, Transportlogistik, Nutzungsphase; in Mio. t CO₂e; ab 2025)³
- CO₂e-Emissionen der BMW Group Standorte Scope 1 und 2 je produziertes Fahrzeug (in t; bis 2024)
- CO₂-Emissionen EU-Neuwagenflotte (in g/km; bis 2024)

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 Dieses Kapitel enthält Angaben zu ESRS 2 SBM-1.40e)-g); 42a)-c).

² Exkl. Standorte ohne operative Kontrolle, inkl. biogene Emissionen.

³ Umfasst nur Automobile.

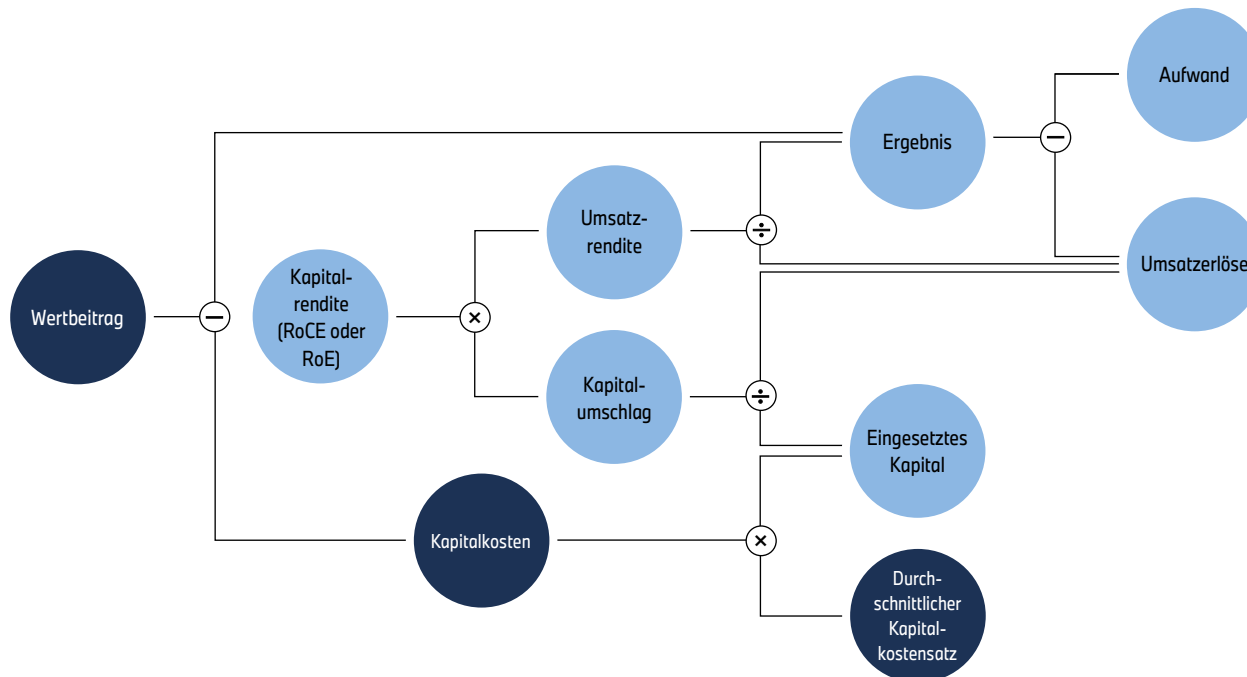
Steuerung

» Die BMW Group verfolgt mit dem betriebswirtschaftlichen Steuerungssystem einen wertorientierten Ansatz. Die Schwerpunkte liegen dabei auf Profitabilität, einem stetigen Unternehmenswachstum, Wertsteigerung für die Kapitalgeber, Nachhaltigkeit und Klimaschutz sowie der Sicherung von Arbeitsplätzen. Das Kapital ist dann rentabel eingesetzt, wenn der erwirtschaftete Gewinn die Kosten des zur Verfügung gestellten Eigen- und Fremdkapitals dauerhaft übersteigt. Auf diese Weise wird auch die unternehmerische Eigenständigkeit langfristig gesichert.

Das konzerninterne Steuerungssystem der BMW Group ist mehrstufig aufgebaut. Die operative Steuerung erfolgt dabei überwiegend auf Segmentebene. Zusätzliche Kennzahlen auf Konzernebene werden im Steuerungssystem berücksichtigt, um die langfristige Unternehmensentwicklung zu beeinflussen. In diesem Zusammenhang dient unter anderem der Wertbeitrag als Indikator für den im Geschäftsjahr geleisteten Beitrag zum Unternehmenswert.

Dieser Anspruch wird sowohl auf Konzern- als auch auf Segmentebene durch die bedeutsamsten Leistungsindikatoren gemessen. Der Zusammenhang zwischen dem Wertbeitrag und seinen relevanten Werttreibern stellt sich vereinfacht wie folgt dar: «

» BMW Group – Werttreiber «



Steuerung von Nachhaltigkeit

Die langfristige Ausrichtung der BMW Group Strategie wird im Vorstand festgelegt. Der 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, 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 %	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Automobile	7.893	12.981	69.205	64.412	11,4	20,2

Segment Motorräder

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

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

Segment Finanzdienstleistungen

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

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

Return on Capital Employed (Segment Motorräder)

	Ergebnis vor Finanzergebnis in Mio. €		Durchschnittlich eingesetztes Kapital in Mio. €		Return on Capital Employed in %	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Motorräder	198	259	1.281	1.171	15,5	22,1

Return on Equity (Segment Finanzdienstleistungen)

	Ergebnis vor Steuern in Mio. €		Durchschnittliches Eigenkapital in Mio. €		Return on Equity in %	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Finanzdienstleistungen	2.538	2.962	16.775	17.176	15,1	17,2

Strategische Steuerung auf Konzernebene

Die strategische Steuerung und die Bewertung der finanziellen Auswirkungen auf Basis der langfristigen Unternehmensplanung erfolgen im Wesentlichen auf Konzernebene. Das Konzernergebnis vor Steuern bietet als ein wesentlicher Leistungsindikator einen umfassenden Blick auf den gesamten Unternehmenserfolg nach Konsolidierungseffekten und ermöglicht einen transparenten (Zeitreihen-)Vergleich. Weitere Leistungsindikatoren auf Unternehmensebene sind die Zahl der Mitarbeitenden am Jahresende sowie der Frauenanteil in Führungsfunktionen. Bis zum Jahr 2025 will die BMW Group den Frauenanteil in Führungsfunktionen auf 22% erhöhen, bis zum Jahr 2030 wurde ein Korridor von 23 bis 25% festgelegt. [↗ 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 2024 wie im Vorjahr 12% vor Steuern.

Wertbeitrag Group

in Mio. €	Ergebnisgröße		Kapitalkosten (EK + FK)		Wertbeitrag Group	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
BMW Group	11.178	17.257	11.973	11.615	- 795	5.642

$$\text{Wertbeitrag Group} = \text{Ergebnisgröße} - \text{Kapitalkosten}$$

$$= \text{Ergebnisgröße} - (\text{Kapitalkostensatz} \times \text{Eingesetztes Kapital})$$

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 %	2024	2023
Automobile	12,0	12,0
Motorräder	12,0	12,0
Finanzdienstleistungen	13,4	13,4

Wertorientierte Steuerung bei Projektentscheidungen

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

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

Vorstandsvergütung

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

INNOVATIONEN UND PRODUKTTECHNOLOGIEN

Immer einen Schritt voraus zu sein und dabei die Zukunft fest im Blick: Das ist ein maßgeblicher Teil der Philosophie der BMW Group und zugleich Ausdruck der hohen Innovationsleistung des Unternehmens.

Das Jahr 2024 stand im Zeichen der Vorbereitungen auf die NEUE KLASSE. Damit stellt die BMW Group die Weichen für die Zukunft. Ausgerichtet an den Handlungsfeldern Elektrifizierung, Digitalisierung und Nachhaltigkeit steht zusammen mit einer neuen Designsprache das Kundenerlebnis unverändert im Mittelpunkt. Deutlich wird die Weiterentwicklung ebenfalls durch Höchstwerte in den Forschungs- und Entwicklungsleistungen sowie der Aktivierungsquote im Berichtsjahr.



Neues BMW Panoramic iDrive mit Operating System X ab 2025

Das neue Betriebssystem BMW Operating System X bildet die Basis für das neue BMW Panoramic iDrive, das ab Ende 2025 zunächst in der NEUEN KLASSE und anschließend in allen neuen Modellen eingesetzt wird. Das BMW Panoramic iDrive bietet eine intuitive, komfortable und ergonomisch optimierte Bedienung und liefert dem Fahrer situationsabhängig passende Information. Die neueste Generation des BMW Panoramic iDrive besteht mit dem BMW Panoramic Vision, dem BMW 3D Head-Up Display, dem Central Display und dem Multifunktionslenkrad aus insgesamt vier zentralen Elementen.

Das Panoramic Vision projiziert Informationen über die gesamte Breite der Windschutzscheibe. Die Projektion erfolgt über drei unterhalb der Instrumententafel integrierte Displays und erzeugt ein räumliches Bild im Sichtbereich des Fahrers, das nach individuellen Wünschen personalisiert werden kann. Das 3D Head-Up Display bietet erstmals integrierte Anzeigen für Navigation und automatisiertes Fahren. Die Inhalte ergänzen sich und sind auf das BMW Panoramic Vision abgestimmt. Das Central Display mit Matrix-Backlight-Technologie verfügt über eine weiterentwickelte Menüstruktur und kann bis zu sechs personalisierbare Widgets anzeigen. Das Multifunktionslenkrad ist das primäre physische Bedienelement und bietet ein aktives haptisches Feedback. Mit der Kombination dieser vier Elemente wird die typische BMW Fahrerorientierung „Hands on the Wheel, Eyes on the Road“ neu interpretiert.

Das BMW Operating System X ist eine Weiterentwicklung des aktuellen Betriebssystems von BMW. Es basiert auf einem Android Open Source Project (AOSP) Software-Stack und bietet eine nochmals verbesserte Update- und Upgrade-Fähigkeit. Das hochmoderne System ist skalierbar und kann in alle Fahrzeugsegmente integriert werden.

Digitalisierung für Innovation und Kundenerlebnis

Digitalisierung ist ein Schlüsselement, um das Fahrzeug für Kundinnen und Kunden auch nach der Übernahme des Neufahrzeugs auf dem neuesten Stand zu halten. Seit Einführung des Operating System 7 im Jahr 2018 ist für BMW Fahrzeuge eine Softwareaktualisierung des Fahrzeugs ohne Serviceaufenthalt in der Werkstatt möglich (Remote Software Upgrade; RSU). Ende 2024 waren weltweit bereits über 9 Millionen BMW Fahrzeuge vollständig updatefähig.* Das bedeutet, dass die Fahrzeuge Updates in allen Bereichen wie Infotainment, Antrieb, Fahrerassistenz, Komfort und Sicherheit erhalten können.

Unabhängig von RSUs können mit den BMW ConnectedDrive Upgrades auch nach dem Fahrzeugkauf weitere Funktionen, wie beispielsweise Apps oder eine erweiterte Navigation, erworben oder für einen bestimmten Zeitraum gebucht werden.

Fahrzeug als digitales Erlebnis

Fahrzeuge der BMW Group der neuesten Generation bieten ihren Kundinnen und Kunden ein Höchstmaß an Interaktion, Infotainment und Vernetzung. Dank neuester On- und Offboard-Technologien wie 5G-Konnektivität und Cloud Services ist das Fahrzeug fester Bestandteil der digitalen Lebenswelten seiner Nutzerinnen und Nutzer. Die umfassende Konnektivität ermöglicht digitale Angebote und Funktionen, von einer intelligenten und lernenden Navigation über In-Car-Gaming bis hin zu Video-streaming. Das Fahrzeug erweitert sich auf diese Weise zu einem Lebensraum seiner Kundinnen und Kunden.

Softwarekompetenz bei der BMW Group

Die BMW Group ist bereits vor über 20 Jahren in die eigene Softwareentwicklung gestartet. Seitdem hat das Unternehmen sein Netzwerk mit Entwicklerteams an den weltweit wichtigsten Forschungsstandorten gezielt ausgebaut. Im Berichtsjahr wurde das Netzwerk um die weiteren IT-Hubs BMW TechWorks in Rumänien und Indien verstärkt. [Standorte](#)

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

Digitale Vernetzung und Automatisierung

Automatisierte Funktionen und digital vernetzte Fahrzeuge können Unfallrisiken senken, Staus verringern oder Emissionen reduzieren. Daher treibt die BMW Group das Thema mit Schwerpunkt auf Sicherheit und Komfort weiter voran.

Für die Sicherheit automatisierter Systeme unterstützt die BMW Group die Entwicklung branchenweiter ISO-Standards für teil-, hoch und voll automatisierte Fahrfunktionen. Um Innovationen vorzubereiten, wurden ausgehend von den SAE-Klassifizierungen¹ die Überarbeitungen von ISO-Normen für Level 1 und Level 2 im Jahr 2024 gestartet und für Level-3- und Level-4-Funktionen eine ISO Technical Specification inhaltlich verabschiedet, sodass sie 2025 veröffentlicht werden kann. Des Weiteren wurde auf Basis des im Jahr 2023 veröffentlichten ISO PAS Standard zur Einführung von Level-2-Systemen mit neuartiger Fahrereinbindung ein weiterer ISO PAS initiiert. Die Dokumente legen einheitliche technische Standards für sicheres assistiertes und automatisiertes Fahren fest.

Im Future Mobility Development Center im tschechischen Sokolov testet die BMW Group in einer eigens zu diesem Zweck errichteten Anlage automatisierte Fahr- und Parkfunktionen bis hin zum voll automatisierten Fahren (Level 4). Mithilfe virtueller Simulationen und realer Erprobung werden dabei alle Fahrsituationen abgedeckt, ob in der Stadt, auf dem Land, auf der Autobahn oder beim Parken. Auch die Forschungseinrichtungen der BMW Group in China und in den USA testen das automatisierte Fahren und sammeln so auf den größten Automobilmärkten weitere Erfahrung und Kilometer für die spätere Praxisanwendung.

Bereits heute können Kundinnen und Kunden den BMW Autobahnassistenten und den aktiven Spurwechselassistenten im BMW 5er und BMW 7er sowie im BMW X5², X6², X7², XM² und BMW iX² nutzen. Der Autobahnassistent ermöglicht es dem Fahrer, bei längeren Strecken während der Fahrt die Hände vom Lenkrad zu nehmen. Ergänzt um den innovativen aktiven Spurwechselassistenten kann das Fahrzeug allein durch eine Blickbestätigung in die Außenspiegel ohne Lenkeingriff des Fahrers die Spur automatisch wechseln. Die technische Basis dafür schaffen unter anderem eine präzise Sensorik, eine leistungsstarke Rechenplattform und die Anbindung an die BMW Cloud.

Die Hände vom Lenkrad nehmen und die Aufmerksamkeit vorübergehend vom Verkehrsgeschehen abwenden – das ist hoch automatisiertes Fahren auf Level 3 und seit 2024 in der BMW 7er Reihe erlebbar. BMW Personal Pilot L3 heißt die neue Funktion, die Kunden in definierten Verkehrssituationen von der Fahraufgabe entbindet und für sie Geschwindigkeit, Abstand und Spurführung regelt. Das innovative System ermöglicht Fahrerinnen und Fahrern, auf Autobahnen mit baulich voneinander getrennten Richtungsfahrbahnen und bei Geschwindigkeiten von bis zu 60 km/h sich mit Nebentätigkeiten zu beschäftigen (beispielsweise Nachrichten zu schreiben oder Videostreaming anzuschauen). Darüber hinaus hat die BMW Group als erster Automobilhersteller weltweit die Genehmigung einer Kombination von BMW Autobahnassistent (Level 2) und BMW Personal Pilot L3 (Level 3) Fahrassistenzsystemen in einem einzigen Fahrzeug erhalten. Der neue BMW 7er setzt damit einen Meilenstein im Bereich des automatisierten Fahrens und bietet die einmalige Möglichkeit, die Vorteile beider Systeme im selben Fahrzeug zu genießen.



Künstliche Intelligenz

Die Anwendung künstlicher Intelligenz (KI) bietet der BMW Group zahlreiche Möglichkeiten, Prozesse zu optimieren und neue Impulse in der Zusammenarbeit zu setzen. Insbesondere generative Sprachmodelle (GPT) können dabei eine wichtige Rolle spielen. So lassen sich durch den Einsatz von KI operative Abläufe beschleunigen und auch kreative Tätigkeiten unterstützen. Damit eröffnen sich erhebliche Möglichkeiten, Arbeitsweisen, Wissensaustausch und die Interaktion mit Kunden sowie das Kundenerlebnis kontinuierlich zu verbessern.

Das Unternehmen arbeitet konsequent an der Integration und Industrialisierung generativer KI in die eigenen Geschäftsprozesse. Darüber hinaus unterstützt eine Selfservice-Plattform die Mitarbeitenden, KI-basierte Lösungen einfach und schnell in den Arbeitsalltag zu integrieren.

Entlang der gesamten Wertschöpfungskette werden verschiedene Anwendungsszenarien umgesetzt. Sie umfassen beispielsweise:

- bilderzeugende KI zur durchgängigen Unterstützung von Design- und Fahrzeugkonstruktionsprozessen
- Large-Language-Modelle, wie sie auch ChatGPT zugrunde liegen, für Sprachanwendungen im Fahrzeug
- Textgenerierungs- und Bildgenerierungsanwendungen sowie Wissensmanagement basierend auf Large-Language-Modellen zur Exploration für alle Mitarbeitenden
- Anwendung generativer KI in verschiedenen Prozessen bei der BMW Group, wie Markt- und Vertriebskommunikation, beispielsweise generierte Marketingtexte
- Customer-Car: KI-gestützter Kunden-Chat zur Beantwortung von Fragen zu Produkten oder Dienstleistungen in ausgewählten Märkten (BMW/MINI Assistant)
- Wissensmanagement zur Kundeninteraktion im Callcenter
- Wissensmanagement oder Vergleich von Angeboten im Einkauf
- Prüfung und Vergleich von Fahrzeugspezifikationen
- Coding-Unterstützung für IT- und Fahrzeugentwicklung

¹ SAE-Level kategorisieren den Grad der Automatisierung vom manuellen hin zum autonomen Fahren in 5 Stufen.

² Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

Produktangebot mit konsequentem Kundenfokus

Das Produktportfolio des Unternehmens richtet sich konsequent an den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden aus. Es bedient die wachsende Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen, berücksichtigt dabei aber auch die unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Anforderungen in den verschiedenen Märkten. Neben rein elektrischen Modellen bietet das Unternehmen auch eine breite Auswahl an Plug-in-Hybriden und Fahrzeugen mit effizienten Verbrennungsmotoren. Dieses Technologieangebot gibt dem Kunden umfangreiche Möglichkeiten, das jeweils passende Antriebskonzept zu wählen.

Flexible Produktionssysteme und ein skalierbares Baukastensystem der Fahrzeuge sind sichtbarer Ausdruck der Kundenfokussierung in der BMW Group. So sind bereits die Modellreihen BMW X1*, BMW X3*, BMW 3er, BMW 5er und BMW 7er in allen drei Antriebsvarianten erhältlich.

Darüber hinaus treibt das Unternehmen auch die Weiterentwicklung der Brennstoffzellentechnologie voran mit dem Ziel, CO₂-Emissionen noch schneller senken zu können. Wasserstoffbetriebene E-Fahrzeuge sieht das Unternehmen segmentabhängig als wichtige Ergänzung zu batterieelektrisch angetriebenen Fahrzeugen. Geplant ist, im Jahr 2028 das erste in Serie produzierte Brennstoffzellen-Elektrofahrzeug auf den Markt zu bringen.

Neue Generation von Batteriezellen

Leistungsstarke, innovative und nachhaltig produzierte Batteriezellen sind der zentrale Erfolgsfaktor der individuellen Elektromobilität. In der NEUEN KLASSE setzt die BMW Group ab 2025 erstmals neu entwickelte Batteriezellen ein, die explizit auf die neue Fahrzeugarchitektur abgestimmt sind. Mit den Lithium-Ionen Zellen, die in unserer sechsten Generation elektrischer Antriebe zum Einsatz kommen, liegt die Energiedichte gegenüber der Vorgängergeneration um rund 20% höher. Ladegeschwindigkeit und Reichweite verbessern sich um bis zu 30% beziehungsweise um rund 30%.

eFuels und HVO100 Werksbetankung

Das Unternehmen befürwortet den Einsatz nachhaltig erzeugter, CO₂-reduzierter Kraftstoffe. Sie können den CO₂-Ausstoß von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren wirksam senken. Ein konkretes Beispiel ist der paraffinische Diesel HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), der seit Ende Mai 2024 auch an Tankstellen in Deutschland und Europa verkauft werden darf. Der Kraftstoff HVO100, der zu 100% aus erneuerbaren Rohstoffen hergestellt wird, kann die Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus um bis zu 90% im Vergleich zu fossilem Diesel reduzieren.

Im Dezember begann die BMW Group, ihre aktuellen BMW Dieselmotore in den Werken in Deutschland vor der Auslieferung an die Handelsorganisation mit HVO100 zu befüllen. Die Diesellaggregate der BMW Group sind seit dem Produktionsmonat März 2015 baureihen- und modellspezifisch für den neuen Kraftstoff gemäß der europäischen Kraftstoffnorm EN 15940 freigegeben.



Konventionelle Antriebe effizienter gestalten

Die BMW Group arbeitet kontinuierlich daran, das hohe Effizienzniveau seiner konventionellen Antriebe auch in Zukunft noch weiter zu verbessern und gleichzeitig die weltweit strengsten Normen erfüllen.

In Europa bietet das Unternehmen neben vollelektrischen Modellen und modernen Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen zahlreiche Baureihen mit einem 48-Volt-Rekuperationssystem an. Durch die Weiterentwicklung des Energiemanagements in den

Fahrzeugen sowie weitere Maßnahmen wie den Einsatz modernster, rollwiderstandsreduzierter Reifen werden die technischen Voraussetzungen geschaffen, um optimierte Verbrauchswerte zu erreichen.

Für die Luftqualität in den Städten ist der Anteil an Stickoxiden ein entscheidender Faktor. Die BMW Group setzt aus diesem Grund bereits seit 2018 in fast allen BMW Dieselfahrzeugen und in den größeren MINI Dieselmotoren eine hochwirksame Kombination aus Stickstoffoxid-Speicherkatalysator (NSC) und SCR-System (Selective Catalytic Reduction) mit Harnstoffeinspritzung (Ad-Blue) ein. Die Effizienz der Abgasnachbehandlung wurde durch den Einsatz eines verbesserten Oxidationskatalysators in Kombination mit einem zweistufigen SCR-System nochmals erhöht. Diese neue Technologie ist seit 2020 mit der überarbeiteten Generation der Sechszylinder-Dieselmotoren verfügbar. Der Einsatz in allen Modellen wird voraussichtlich bis 2026 abgeschlossen sein. Seit 2021 wird die Technologie auch bei den Vierzylinder-Dieselmotoren kontinuierlich ausgerollt und bis 2027 abgeschlossen. In den vergangenen Jahren zeichnete sich bereits eine Reduzierung der NOx-Belastung in deutschen und europäischen Städten ab. Dazu trug neben schadstoffreduzierenden Maßnahmen auch die fortlaufende Erneuerung der Fahrzeugflotten aller Automobilhersteller bei.

Wasserstoffantrieb - Serienangebot für 2028 geplant

Nach der weltweiten Erprobung der Brennstoffzellentechnologie im BMW iX5 Hydrogen in einer Pilotflotte bereitet die BMW Group im nächsten Schritt die Serienproduktion wasserstoffbetriebener Fahrzeuge ab 2028 vor. Damit bietet das Unternehmen seinen Kunden eine zusätzliche vollelektrische und lokal emissionsfreie Antriebsoption an. Die nächste Generation der Brennstoffzellen-Antriebstechnologie wird in Zusammenarbeit mit der Toyota Motor Corporation entwickelt. Beide Kooperationspartner setzen sich für geeignete Rahmenbedingungen ein mit dem Ziel, die frühzeitige Verbreitung der Wasserstoffmobilität zu erleichtern und ihre wirtschaftliche Tragfähigkeit sicherzustellen. Durch die Förderung der entsprechenden Infrastruktur wollen sie den FCEV-Markt als zusätzliche Säule neben anderen Antriebstechnologien etablieren. Darüber hinaus engagieren sie

* ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

sich in regionalen oder lokalen Projekten, um die Entwicklung der Wasserstoffinfrastruktur durch gemeinsame Initiativen weiter voranzutreiben.

Auch auf supranationaler Ebene setzt sich die BMW Group für die Wasserstofftechnologie ein. So engagiert sich die BMW Group in internationalen Organisationen und Verbänden wie dem [Hydrogen Council](#). Als assoziierter Partner der [H2 Mobility Deutschland GmbH](#) unterstützt sie zudem den Aufbau der Wasserstoffinfrastruktur in Deutschland.



Angebote für zuverlässiges und flächendeckendes Laden

Eine ausgebaute, kundengerechte Ladeinfrastruktur ebnet den Weg für die schnelle und flächendeckende Verbreitung der Elektromobilität. Mit Verabschiedung der Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) im Jahr 2023 hat die EU beschlossen, bis Ende 2030 sowohl elektrische Ladestationen als auch Wasserstofftankstellen in einem Basisnetzwerk zu errichten. Aus Sicht der BMW Group ist dies ein erster wichtiger Schritt zu einer kundenwerten Ausgestaltung der Ladeinfrastruktur.

Unverändert setzt sich die BMW Group für einheitliche Rahmenbedingungen ein und 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.

Laden soll so komfortabel wie möglich sein. Daher arbeitet die BMW Group auch an digitalen Lösungen. Über die Anwendung Connected Charging stehen aktuelle Ladeinformationen zur Verfügung und der Ladevorgang kann per Knopfdruck gesteuert werden. Die Funktion eRoute unterstützt bei der Planung von Ladestopps bei Langstreckenfahrten. Mit Angeboten wie der BMW eDrive Zone und passenden Fahrstromtarifen unterstützen wir Fahrerinnen und Fahrer von Plug-in-Hybriden dabei, möglichst häufig und über weite Strecken elektrisch zu fahren.

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- oder solaroptimiertes Laden. In den USA ermöglicht [BMW ChargeForward](#), das eigene Ladeverhalten mit der Netzauslastung und der Nutzung erneuerbarer Energien zu synchronisieren. Seit November 2023 steht es allen Fahrerinnen und Fahrern von elektrifizierten Fahrzeugen in den USA zur Verfügung.

In diesem Zusammenhang wurde im Berichtsjahr das neue Joint Venture ChargeScape LLC, USA, mit den Partnern Ford und Honda gegründet. ChargeScape wird eine offene Softwareplattform für OEMs und Energieversorger bereitstellen, die den US-amerikanischen Kunden das intelligente Laden ihres Elektrofahrzeugs zu Hause ermöglicht. Dies soll die Nutzung erneuerbarer Energien optimieren und die Stabilität des öffentlichen Stromnetzes unterstützen. Gleichzeitig kann der Kunde für seinen Beitrag zur CO₂e-Reduzierung eine Vergütung erhalten. In Europa können Kundinnen und Kunden über den Dienst BMW Connected Home Charging in Deutschland, Italien, Österreich, Dänemark, Norwegen und Schweden zu Hause solar- und lastoptimiert laden. Ziel ist, durch die strategische Kooperation mit dem Netzbetreiber E.ON ein europaweites Ökosystem für intelligentes Laden zu Hause aufzubauen. In den kommenden Jahren soll das Angebot kontinuierlich ausgebaut werden. Bereits im Berichtsjahr wurde das Angebot um die Funktion des kostenoptimierten

Ladens erweitert. Die Erweiterung steht zunächst in Deutschland zur Verfügung.

Nächster Entwicklungsschritt: bidirektionales Laden

Die BMW Group treibt mit der Entwicklung ihres Charging-Angebots auch das bidirektionale Laden voran. Bidirektionales Laden, das erstmals mit der NEUEN KLASSE angeboten werden soll, erlaubt es, die Hochvoltbatterie des vollelektrischen Fahrzeugs als Energiespeicher zu nutzen und den zwischengespeicherten Strom zu einem späteren Zeitpunkt entweder im eigenen Haushalt zu nutzen oder in das öffentliche Stromnetz zurückzuführen. Mit Vehicle to Home, Vehicle to Grid und Vehicle to Load sollen damit neue Funktionen zur Verfügung stehen, mit deren Hilfe ein Teil der Batteriekapazität zu optimierten Bedingungen extern zur Verfügung gestellt (Vehicle to Grid) oder die im Fahrzeug gespeicherte Energie für externe elektrische Geräte nutzbar gemacht werden kann (Vehicle to Load). Die NEUE KLASSE kann damit wie eine mobile Powerbank genutzt werden, um zum Beispiel ein E-Bike zu laden oder elektrische Geräte beim Campen mit Energie zu versorgen.

Zugang zu öffentlichen Ladenetzwerken

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

Kundinnen und Kunden von BMW und MINI finden 2,6 Millionen Ladepunkte* weltweit über die Navigation beziehungsweise die jeweilige Fahrzeug-App. Allein in Europa ermöglichen wir über das öffentliche Ladeangebot BMW/MINI Charging den einfachen Zugang zu einem Ladenetzwerk mit über 820.000 Ladepunkten und erreichen damit eine Abdeckung von mehr als 90%. Darunter befinden sich auch Schnellladestationen des von der BMW

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

Group initiierten Unternehmens IONITY mit einer Ladeleistung von 350 Kilowatt (kW). In insgesamt 24 Ländern verfügt IONITY derzeit über 720 Stationen mit über 4.800 Ladepunkten. Diese sind öffentlich zugänglich, markenunabhängig und nach dem europäischen Ladestandard Combined Charging System (CCS) ausgelegt. Außerdem werden sie mit 100% Grünstrom¹ 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 im Berichtsjahr ausgebaut. Ende des Jahres 2023 wurde zusammen mit General Motors, Honda, Hyundai, Kia, Mercedes-Benz und Stellantis das Unternehmen IONNA gegründet. Gemeinsam verfolgen die Partner mit der Gesellschaft das Ziel, ein öffentliches Ladenetzwerk in den USA und in Kanada aufzubauen. Seit Juli dieses Jahres ist Toyota als weiterer Partner beteiligt. Ziel ist die Installation von mindestens 30.000 Ladepunkten in Städten und entlang wichtiger Verkehrsachsen. Die ersten Ladestationen sind Ende 2024 eröffnet worden.

Am 4. 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. Der Anteil von BBA an der gegründeten Gesellschaft beläuft sich auf 50%. Mit der neuen Ladeinfrastruktur im Rahmen des neuen chinesischen Gemeinschaftsunternehmens komplettiert die BMW Group ihr Lade-Engagement in ihren drei wichtigsten Märkten. Hierfür sollen bis Ende 2026 mindestens 1.000 Ladestationen mit rund 7.000 Ladepunkten errichtet werden. Das Netzwerk wird Fahrerinnen und Fahrern aller Marken offenstehen. Die ersten Ladestationen wurden bereits 2024 in jenen Regionen in Betrieb genommen, die eine hohe Dichte an elektrifizierten Fahrzeugen aufweisen.

Vehicle Footprint – Transparente Fahrzeugdaten

Mit dem [Vehicle Footprint](#) beabsichtigt die BMW Group, ihre Nachhaltigkeitsleistung auch auf Produktebene transparenter zu machen. Die Vehicle Footprints informieren schnell und umfassend zu wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten einschließlich der sozialen Nachhaltigkeit. Vehicle-Footprint-Berichte sind bereits für zehn BMW und fünf MINI Modelle verfügbar.



Im Berichtsjahr erhielten weitere BMW Modelle eine Plug&Charge-Funktion für das öffentliche Laden. Sowohl die Authentifizierung als auch die Abrechnung erfolgen dabei automatisch durch Verbindung des Fahrzeugs mit dem Ladesystem. Durch die sogenannte Multi-Contract-Funktion können zudem individuelle Fahrstromverträge verschiedener Anbieter digital im Fahrzeug gespeichert werden. Dies erleichtert die Nutzung von Ladesäulen unterschiedlicher Betreiber.

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

Gelebte Inspirations- und Innovationskultur

Gute Ideen entstehen oft dann, wenn unterschiedliche Partner zusammenarbeiten. Nach diesem Verständnis setzen wir auf Kooperationen, in denen die BMW Group ihre Stärken mit denjenigen etablierter Partner und von Innovationstreibern wie Start-ups ergänzen. In diesem Zusammenhang leistet auch das globale Netzwerk der BMW Group Technology Offices einen wichtigen Beitrag. So baut die BMW Group ihre Innovationsstärke kontinuierlich aus.

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

Der globale Austausch mit Start-ups ist für die BMW Group ein wichtiges Mittel, um Impulse zu gewinnen. Mit [BMW i Ventures](#) investieren wir 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.

¹ Definition des Begriffs Grünstrom siehe [Glossar](#).

² [Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#).

Das BMW Group Technology Office USA war bei seiner Eröffnung im Silicon Valley im Jahr 1998 die erste Forschungs- und Entwicklungseinrichtung der BMW Group außerhalb Münchens. Das ursprünglich in Palo Alto ansässige Tech Office zog 2011 an seinen heutigen Standort nach Mountain View um. Heute ist das Team in Mountain View Teil eines globalen Netzwerks von BMW Tech Offices, die an wichtigen Technologie-Hotspots auf der ganzen Welt strategisch angesiedelt sind. Sie alle spielen eine entscheidende Rolle für den Open-Innovation-Ansatz des Unternehmens. Neben den Standorten im Silicon Valley und in München gehören auch Seoul, Shanghai, Tel Aviv und Tokio dazu.

Virtualisierung

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

- Corporate. Virtualisierung interner Prozesse, Methoden und Produkte mit echtzeitfähiger und ortsunabhängiger Kollaboration
Beispielsweise können im Rahmen der BMW iFACTORY Planungsmitarbeitende mit Einsatz von Virtual Reality Gebäude, Anlagen, Logistik und Montage neuer Fertigungsbereiche virtuell beurteilen und Abläufe in 3-D erproben, bereits vor dem ersten Spatenstich.
- Commercial. Interaktion mit sowohl neuen als auch bestehenden, Tech-affinen Zielgruppen in virtuellen Räumen beziehungsweise virtuellen Welten
Das Engagement auf digitalen Plattformen ermöglicht die erlebnisorientierte Interaktion mit jungen Zielgruppen (Gen Z) in deren digitalem Ökosystem, um das Markenimage zu stärken und eine langfristige Kundenbindung zu entwickeln. In eigenen virtuellen Welten können neue Produkte in einer neuen Art und Weise erlebbar gemacht werden und entlang der gesamten Customer Journey unterstützen.

- In-Car-Erlebnisse. Erhöhung der Erlebnisqualität mit Fokus auf Infotainment, Produktivität und Gaming
Mit dem M Mixed-Reality-Ansatz hat beispielsweise ein Team von Ingenieuren der BMW M GmbH ein immersives Fahrerlebnis für den BMW M2*, M4* und BMW i5 M60* entwickelt, das den Kundinnen und Kunden der BMW M Driving Experience angeboten wird. Über eine MR-Brille tauchen Fahrer in eine virtuelle Welt ein, während sie das reale Fahrzeug fahren. Darüber hinaus hat die BMW Group mit dem Launch der innovativen Casual-Gaming-Plattform Air Console in einer Vielzahl aktueller BMW und MINI Modelle, insbesondere mit Spielen wie UNO Car Party!, neue Maßstäbe für vielfältiges In-Car-Entertainment gesetzt.

Weltweite Kooperationen und Partnerschaften

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

Zwischen der BMW Group und Qualcomm Technologies besteht seit 2022 eine Kooperation für die Entwicklung von Lösungen für das automatisierte Fahren der nächsten Generation. Dabei geht es um Technologien, die von Lösungen nach dem New Car Assessment Programme (NCAP) über fortschrittliche Level-2-Fahrerassistenzsysteme bis hin zu Level-3-Funktionen des hoch automatisierten Fahrens reichen. Die gemeinsame Entwicklung von Softwarefunktionen basiert auf dem aktuellen BMW Softwarebaukasten für automatisiertes Fahren. Im Rahmen der Kooperation 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, Mercedes-Benz und Audi erworben. Aktuell sind zudem Bosch, Continental, 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.

Mobilitätsdienstleistungen der BMW Group

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

Neben Taxis und privaten Fahrerservices sind auch E-Roller, E-Scooter und Carsharing-Fahrzeuge über die FREE NOW App in europäischen Städten buchbar. Dabei treibt FREE NOW die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte weiter voran. Fast die Hälfte aller Fahrten in Taxis und PHV (Personal Hire Vehicles) entfielen auf Fahrzeuge mit hybridem oder vollelektrischem Antrieb. Im Bereich Multimobilität (E-Scooter, E-Mopeds, E-Bikes, Carsharing, Autovermietung) ist im vergangenen Jahr ein Großteil aller Fahrten voll emissionsfrei erfolgt.

Weitere Mobilitätsdienstleistungen bündelt die BMW Group in der My BMW App oder MINI App. So wird beispielsweise in Kooperation mit SIXT Zugang zu Mobilitätsangeboten mit exklusiven Sonderleistungen angeboten. Dieses BMW Add-on-Mobility-Angebot steht Kundinnen und Kunden von BMW und MINI in einer wachsenden Zahl von Märkten zur Verfügung.

* [Verbrauchs- und CO₂-Angaben.](#)

PRODUKTIONSNETZWERK¹

» Die BMW Group verfügt über ein hochflexibles Produktionsnetzwerk. Das Unternehmen kann dadurch Fahrzeuge mit voll-elektrischen, mit Plug-in-Hybrid-Antrieben oder 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. Die BMW iFACTORY unterstützt durch den Einsatz innovativer Technologien eine flexible und effiziente Produktion, die einen möglichst geringen Ressourceneinsatz zum Ziel hat. Dabei 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 dabei eine zentrale Rolle bei der Fertigung elektrifizierter Antriebe der aktuellen fünften Generation. Dort entstehen Batteriemodule, Hochvoltbatterien und Elektromotoren. Weltweit produziert das Unternehmen an vier weiteren Standorten Hochvoltbatterien der fünften Generation.

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

Nach dem Prinzip „local for local“ siedelt die BMW Group weltweit die Hochvoltbatteriemontage in ihren Fahrzeugwerken oder in der Nähe an [↗ Ausbau resilienter Lieferketten](#). Aktuell entstehen für die kommende Generation der Hochvoltbatterie auf drei Kontinenten fünf Montagestandorte. Diese befinden sich in Irlbach-Sträßkirchen (Deutschland), Debrecen (Ungarn), Woodruff bei Spartanburg (USA), San Luis Potosí (Mexiko) sowie in Shenyang (China).

Das neue Kompetenzzentrum Batteriezellfertigung (Cell Manufacturing Competence Centre, CMCC) in Parsdorf bei München nimmt für die BMW Group eine Schlüsselrolle ein. Es ermöglicht der BMW Group, in einem Piloten die Wertschöpfungsprozesse der Batteriezellfertigung vollständig abzubilden. 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. In den deutschen Werken startete im Berichtszeitraum die Produktion des BMW i5 Touring² (Dingolfing) und des elektrisch angetriebenen MINI Countryman² (Leipzig). International begann die Produktion der beiden elektrischen Fahrzeuge MINI Aceman² und MINI Cooper² in Zhangjiagang (Werk Spotlight), einem gemeinschaftlich geführten Werk mit Great Wall Motors in China. Damit produziert das Unternehmen weltweit an 17 [↗ Standorten](#) und in zwei Partnerwerken Automobile und Motorräder mit elektrifizierten Antrieben. Vollelektrische Automobile liefen 2024 in Dingolfing, München, Regensburg, Leipzig, Goodwood (UK), Oxford (UK), Chennai (Indien), Shenyang (China) sowie in Zhangjiagang (China) vom Band. Vollelektrische Motorräder werden in Berlin und im Partnerwerk in Hosur (Indien) gefertigt.

Ab 2025 kommt mit der nächsten Fahrzeuggeneration zudem eine auf vollelektrische Antriebe ausgerichtete Fahrzeugarchitektur hinzu. Sie soll zunächst im neuen Werk Debrecen in Ungarn sowie ab 2026 im Werk München gefertigt werden. Ziel ist, die Fahrzeugarchitektur in den 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. «

¹ Dieses Kapitel enthält Angaben nach ESRS 2 SBM-1.42a)-c).

² [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#).

BMW Group Fahrzeugwerke

Standort	Land	Produktionsprogramm 2024	Antriebsportfolio
Araquari	Brasilien	BMW 3er, BMW X1 ² , BMW X3 ² , BMW X4, BMW X5	ICE, PHEV
Berlin	Deutschland	BMW Motorräder	ICE, BEV
Chennai	Indien	BMW 2er, BMW 3er, BMW 5er, BMW 6er, BMW 7er, BMW X1 ² , BMW iX1 ² , BMW X3 ² , BMW X5, BMW X7	ICE, BEV
Debrecen ¹	Ungarn	BMW Vorserien	BEV
Dingolfing	Deutschland	BMW 4er, BMW 5er, BMW i5 ² , BMW 6er, BMW 7er, BMW i7 ² , BMW 8er, BMW M, BMW iX ²	ICE, BEV, PHEV
Goodwood (Rolls-Royce Manufacturing)	UK	Rolls-Royce Cullinan ² , Ghost ² , Phantom ² , Spectre ²	ICE, BEV
Leipzig	Deutschland	BMW 1er, BMW 2er, MINI Countryman ²	ICE, BEV, PHEV
Manaus	Brasilien	BMW Motorräder	ICE
München	Deutschland	BMW 3er, BMW 4er, BMW i4 ² , BMW M	ICE, BEV, PHEV
Oxford	UK	MINI, MINI Clubman, MINI Cooper SE ² , MINI Cooper ² , MINI Cooper Cabrio ²	ICE, BEV
Rayong	Thailand	BMW 2er, BMW 3er, BMW 5er, BMW 7er, BMW X1 ² , BMW X3 ² , BMW X5, BMW X6, BMW X7, MINI Countryman ²	ICE, BEV, PHEV
Regensburg	Deutschland	BMW Motorräder	ICE, PHEV
Rossllyn	Südafrika	BMW X3 ²	ICE, PHEV
San Luis Potosí	Mexiko	BMW 2er, BMW 3er, BMW M	ICE, PHEV
Shenyang (Dadong)	China	BMW 5er, BMW X3 ² , BMW iX3 ² , BMW X5	ICE, BEV
Shenyang (Tiexi)	China	BMW 2er, BMW 3er, BMW i3, BMW X1 ² , BMW iX1 ²	ICE, BEV
Spartanburg	USA	BMW X3 ² , BMW X4, BMW X5, BMW X6, BMW X7, BMW XM ² , BMW M	ICE, PHEV

Gemeinschaftlich geführte Fahrzeugwerke

Standort	Land	Produktionsprogramm 2024	Antriebsportfolio
Zhangjiagang (Spotlight)	China	MINI Cooper ² , MINI Aceman ²	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 lief im März 2024 die Produktion des vollelektrischen MINI Cooper² und im August die Produktion des ebenfalls vollelektrischen MINI Aceman² an. 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 Fahrzeugtechnik in Graz (Österreich) den BMW Z4². Die Fertigung von MINI Cooper Cabrio² und MINI Countryman² bei VDL Nedcar³ in Born (Niederlande) ist im Februar 2024 ausgelaufen.

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 33 Werke in 16 Ländern. «

¹ 2024 nur Vorserienproduktion, Eröffnung 2025.

² ² Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

³ Auftragsfertigung.

Produktion elektrifizierter Fahrzeuge auf Höchstwert

» Das Produktionsvolumen der BMW Group lag im Berichtszeitraum bei 2.513.830 Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce (2023: 2.661.922 Automobile/-5,6%). Davon entfielen auf die Marke BMW 2.229.009 Fahrzeuge (2023: 2.340.547 Fahrzeuge/-4,8%), auf MINI 278.897 Einheiten (2023: 315.196 Einheiten/-11,5%) und auf Rolls-Royce Motor Cars ein Wert von 5.924 Automobilen (2023: 6.179 Automobile/-4,1%). Die Produktion elektrifizierter Fahrzeuge erreichte im Berichtsjahr 2024 mit insgesamt 650.324 Einheiten einen neuen Höchstwert (2023: 613.640 Fahrzeuge/+6,0%). Darin enthalten sind 481.794 vollelektrische Automobile (2023: 415.692 Automobile/+15,9%). Mit 215.727 Einheiten verzeichnete BMW Motorrad einen Rückgang von -2,8% im Vergleich zum Vorjahr (2023: 221.988 Einheiten). «

Automobilproduktion der BMW Group nach Werken

in Einheiten	2024	2023	Veränderung in %
Spartanburg (USA)	396.117	410.793	- 3,6
Dadong (China)	343.973	420.586	- 18,2
Regensburg (Deutschland)	342.521	238.301	43,7
Dingolfing (Deutschland)	297.761	291.907	2,0
Tiexi (China)	284.045	307.972	- 7,8
Leipzig (Deutschland)	246.195	188.199	30,8
München (Deutschland)	200.590	217.480	- 7,8
Oxford (UK)	110.939	185.400	- 40,2
San Luis Potosí (Mexiko)	95.236	117.576	- 19,0
Rosslyn (Südafrika)	55.516	68.238	- 18,6
Chennai (Indien)	14.568	15.264	- 4,6
Araquari (Brasilien)	11.472	10.608	8,1
Rayong (Thailand)	8.666	13.044	- 33,6
Goodwood (UK)	5.924	6.179	- 4,1
Debrecen (Ungarn)*	92	-	-
Zhangjiagang - Spotlight (China)	67.561	2.871	2.253,2
Born - VDL Nedcar (Niederlande)	7.515	120.235	- 93,7
Graz - Magna Steyr (Österreich)	10.463	26.461	- 60,5
Partnerwerke	14.676	20.808	- 29,5
Gesamt	2.513.830	2.661.922	- 5,6

* 2024 nur Vorserienproduktion, Eröffnung 2025.

EINKAUF UND LIEFERANTENNETZWERK¹

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 Fahrzeug-Komponenten.

Die strategischen Handlungsfelder des Ressorts sind:

- die Versorgungssicherheit der Produktionswerke zu gewährleisten
- resiliente Lieferketten in einem herausfordernden geopolitischen Umfeld auszubauen
- qualitativ hochwertige Komponenten zu wettbewerbsfähigen Preisen zu beschaffen
- innovative Produkte und Lösungen frühzeitig zu identifizieren und umzusetzen
- die kontinuierliche Digitalisierung aller Prozesse innerhalb des Lieferantennetzwerkes voranzutreiben
- soziale und ökologische Standards im Lieferantennetzwerk zu verankern
- die hauseigene Komponentenfertigung profitabel und nachhaltig einzubinden sowie das Lieferantennetzwerk zu befähigen
- sich kontinuierlich weiterzuentwickeln und sich flexibel auf ein sich ständig veränderndes Umfeld und veränderte Rahmenbedingungen anzupassen «

Ausbau resilianter Lieferketten²

» Die globalen Lieferketten sind diversen Herausforderungen ausgesetzt. Neben Wettbewerb und Beschaffungsherausforderungen wie der Rohstoffsicherung wirken sich auch zunehmend regulatorische Einflüsse wie Handelsbeschränkungen, Sicherheits-, Digitalisierungs- und Nachhaltigkeitsanforderungen sowie Umwelt- und Extremwetterereignisse auf die Lieferketten aus.

Der BMW Group RiskHub³ leistet einen wichtigen Beitrag, um die globalen Lieferketten widerstandsfähiger gegen exogene Faktoren zu machen. Beispielsweise können so Risiken mithilfe von künstlicher Intelligenz (KI) frühzeitig erkannt und Gegenmaßnahmen eingeleitet werden. Darüber hinaus sieht die BMW Group im Aufbau des digitalen Ökosystems Catena-X einen Schlüssel für einen standardisierten Datenaustausch entlang der relevanten Wertschöpfungskette und ist dabei, ihre Partner in der Lieferkette sukzessive zu integrieren.

Die BMW Group verfolgt den Ansatz, Fahrzeugkomponenten, wo sinnvoll, in der Nähe ihrer Produktionsstandorte zu beschaffen. Dazu sind in allen wichtigen Märkten lokale Einkaufseinheiten vertreten, um unmittelbar auf regionale Risiken und Chancen reagieren zu können. Geostrategische Aspekte fließen in die Zukunftsprognosen ein und Vergabeentscheidungen werden konsequent danach ausgerichtet. «

Versorgungssicherheit

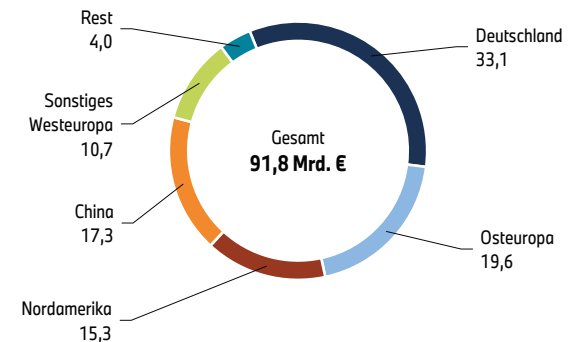
» Die störungsfreie Versorgung der BMW Group Werke ist ein wesentliches Ziel der Einkaufsstrategie. Potenzielle Risiken in der Versorgungssicherheit antizipiert die BMW Group im Voraus und sichert sich dagegen ab.

Während der letzten drei Jahre haben sich die Lieferketten stabilisiert. Dabei zeigten die ergriffenen Maßnahmen ihre Wirkung: So verbesserte sich beispielsweise die Halbleitersituation neben einer allgemeinen Entspannung auf dem Weltmarkt durch gute Mitigationskonzepte, die der BMW Group eine schnelle und flexible Reaktion auf Veränderungen ermöglichten.

Wie im Vorjahr kam es auch 2024 zu Einschränkungen durch Lieferausfälle aufgrund von zunehmenden Extremwetterereignissen, beispielsweise in Form von Überschwemmungen und Stürmen. Die Auswirkungen konnten dabei durch gezielte Reichweitenplanungen, Ersatzteilversorgung, alternative Versorgungswege sowie ein frühzeitiges Krisenmanagement und Warnsysteme des RiskHubs gut gesteuert werden. «

Regionale Verteilung des Einkaufsvolumens der BMW Group⁴

in %



Qualitätssicherung

» Der Anspruch als führender Hersteller von Premiumautomobilen ist es, den Kunden Fahrzeuge von höchster Qualität zu bieten. Die BMW Group hat umfassende Maßnahmen zur Qualitätskontrolle und -sicherung, die stetig verbessert werden. Um den wachsenden Herausforderungen in der Lieferkette gerecht zu werden, wurde ein breites Qualitätsprogramm mit definierten Arbeitspaketen aufgesetzt. Der Fokus liegt auf Qualitätsverbesserung, Vernetzung und Kommunikation sowie Stabilisierung der Lieferkette und Nutzen der Digitalisierung. Unser intensives Monitoring der Qualität bei Lieferanten nutzen wir konsequent, um Prozessverbesserungen umzusetzen.

Im Jahr 2024 haben wir zudem zur Verbesserung der Qualitätssituation eine umfassende Requalifizierungsoffensive mit Audits an mehr als 500 Produktionsstandorten unserer Lieferanten «

¹ Dieses Kapitel enthält Angaben nach ESRS 2 SBM-1.42a)-c).

² Dieser Abschnitt enthält Angaben nach ESRS 2 SBM-3.48f).

³ BMW Group IT-System.

⁴ Direkter und indirekter Einkauf.

» und Sublieferanten durchgeführt. Ebenso wurden die Trainings für die Lieferanten angepasst, um spezielle Kompetenzen zu schulen, beispielsweise Problemlösung und Risikobewertung. «

Risikomanagement im Einkauf¹

» Für eine stabile Zusammenarbeit mit dem Lieferantennetzwerk ist ein vorausschauendes Risikomanagement essenziell. Die BMW Group setzt hierbei auf eine präventive Herangehensweise bei neuen Projektnominierungen. Darüber hinaus werden drohende Versorgungsengpässe reaktiv identifiziert und bewertet, um Risiken zu minimieren. Der RiskHub der BMW Group wertet dazu Informationen aus externen, öffentlich verfügbaren Datenquellen hinsichtlich potenzieller Risiken wie Naturkatastrophen oder Finanzrisiken aus. Dabei bedient sich die BMW Group effizienter Methoden aus den Bereichen KI und Big Data Analytics. Die Risikobetrachtung erfolgt, wo erforderlich, bis in die Standorte von Sublieferanten der Lieferkette.

Zur Vermeidung von Cyberrisiken und für einen effektiven Umgang mit einer steigenden Zahl von Lieferantenvorfällen setzt die BMW Group unverändert auf die Zertifizierung der Lieferanten nach dem Automotive-Standard TISAX. Für den Einkauf von direktem und indirektem Material ist bei Lieferanten, die konkrete Relevanzkriterien erfüllen, TISAX fester Bestandteil des Vergabeprozesses und Vertragsbestandteil. Mit der Initiative zu gemeinschaftlichen Analysen der IT-Sicherheit und von bestehenden Notfallprozessen in der Fertigung wird zusätzlich das Lieferantennetzwerk zu höherer Resilienz befähigt.

Über das schnell wachsende Cyberrisiko wird sowohl intern als auch extern für Lieferanten mit einem Schulungsangebot und Informationsveranstaltungen aufgeklärt. «

Rohstoffsicherung und -strategie²

» Die BMW Group verfolgt eine integrierte Rohstoffstrategie zur Reduktion der Preis- und Versorgungsrisiken sowie Risiken aus geopolitischen Einflüssen und Regulatorik in der Lieferkette bis hin zum Endprodukt.

Die langfristige Versorgung mit kritischen Rohstoffen angesichts der handels- und geopolitischen Entwicklungen bleibt eine strategische Herausforderung. Um die Versorgungssicherheit zu

erhöhen, die Resilienz der Lieferkette zu stärken und den Rohstoffbezug aus verantwortungsvollen Quellen zu fördern, setzt die BMW Group auf eine enge Zusammenarbeit mit den Partnern in der Lieferkette und sichert die Rohstoffe falls erforderlich auch direkt ab (zum Beispiel Lithium und Kobalt).

Darüber hinaus analysiert die BMW Group die Entwicklung von Rohstoffpreisen und sichert Preisschwankungen ab, sofern der Kapitalmarkt die Möglichkeit dazu bietet, oder schließt Festpreisverträge ab.

Um die [Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk](#) zu gewährleisten, wurden die Prozesse zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht weiterentwickelt und erforderliche Maßnahmen implementiert. Dabei wurden insbesondere die Fortentwicklung der Risikoanalysen, beispielsweise im Kontext Biodiversität, sowie neue regulatorische Anforderungen berücksichtigt.

Der BMW Group Supplier Code of Conduct enthält Vorgaben zum Umgang mit kritischen Rohstoffen. Zusätzlich engagiert sich die BMW Group bei der Entwicklung und Umsetzung von Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette, beispielsweise bei der Initiative for Responsible Mining (IRMA) sowie der Responsible Minerals Initiative (RMI), und deren Implementierung bei den Lieferanten.

Die BMW Group hat sich zudem zum Ziel gesetzt, bei ausgewählten Rohstoffen eine positive Wirkung durch lokale Entwicklungsprojekte zu generieren. Dies betrifft aktuell die Rohstoffe Kobalt, Mica und Naturkautschuk.

Aufgrund der Bedeutung von Sekundärrohstoffen zur Reduktion der CO₂e-Emissionen sowie des positiven Beitrags zum Erhalt der Biodiversität beschäftigt sich die BMW Group intensiv mit den erforderlichen Technologien, den Marktprozessen und erweiterten Einsatzmöglichkeiten von Sekundärrohstoffen. Der weitere Ausbau der [Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung](#) wird kontinuierlich vorangetrieben. «

Einkauf von Batteriezellen¹

» Mit der NEUEN KLASSE plant die BMW Group die Einführung einer neuen Generation von Batteriezellen. Dazu wurden bereits

im Vorfeld bei strategischen Partnern Produktionskapazitäten in Europa, China und den USA vertraglich vereinbart. Gemäß ihrer Einkaufsstrategie setzt die BMW Group auf den Ansatz „local for local“ und baut die Lieferketten für Batteriezellen in der Nähe ihrer Produktionsstandorte auf.

Zur weiteren Stärkung der Resilienz berücksichtigt das Unternehmen auch vorgelagerte Wertschöpfungsschritte kritischer Komponenten, indem geopolitische Risiken und Wirtschaftlichkeit in den jeweiligen Regionen abgewogen werden mit dem Ziel, geopolitische Abhängigkeiten und damit verbundenen Risiken zu reduzieren.

Neben dem Einsatz von Sekundärrohstoffen leistet insbesondere die Verwendung von Grünstrom³ in der Batteriezellproduktion einen entscheidenden Beitrag zur Reduzierung des CO₂e-Fußabdrucks. Geeignete Maßnahmen dazu wurden entweder im Rahmen von Nachhaltigkeitsvereinbarungen gesondert vereinbart oder bereits in der jeweiligen Projektvergabe mitberücksichtigt. «

Inhouse-Fertigung als strategischer Wettbewerbsvorteil

» Die BMW Group überprüft regelmäßig die Profitabilität und strategische Bedeutung ihrer Produktpalette. Dabei liegt der Fokus auf Elektromobilität, Digitalisierung und Nachhaltigkeit unter Berücksichtigung struktureller Rahmenbedingungen und weiterer Chancen im Lieferantennetzwerk. In diesen zentralen Transformationsfeldern baut die BMW Group gezielt und langfristig eigene Kernkompetenzen bei strategisch wichtigen Komponenten auf.

Durch die Inhouse-Fertigung möchte das Unternehmen seine Versorgungssicherheit und Innovationskraft stärken, wie etwa bei der Steuereinheit des Hochvoltspeichersystems oder Teilen des Elektroantriebs. Gleichzeitig soll so die Prozesskompetenz in relevanten Technologien ausgebaut werden, um die Qualität und die Befähigung des Lieferantennetzwerks zu sichern. «

¹ Dieser Abschnitt enthält Angaben nach ESRS 2 SBM-3.48f).

² Dieser Abschnitt enthält Angaben nach ESRS S2-1.16-17.

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

Digitalisierung in der Lieferkette*

» Für die BMW Group ist Digitalisierung über die gesamte Lieferkette hinweg eine notwendige Voraussetzung, um ein nachhaltiges, resilientes und flexibles Management der Lieferketten zu etablieren.

Der gezielte Einsatz von flächenwirksamen Digitalisierungslösungen trägt dazu bei, die Teilequalität und Robustheit der Wertschöpfungskette kontinuierlich zu verbessern. Dabei setzt das Unternehmen gezielt auf neue Technologien und im Speziellen auf KI, um im Rahmen des Shopfloor-Managements beispielsweise kamerabasierte Qualitätsprüfungen hocheffizient durchzuführen und Kernwertschöpfungsprozesse in der eigenen Komponentenfertigung abzusichern. Diese Ansätze überträgt die BMW Group in ihr Lieferantennetzwerk, um gemeinsam mit ihren Partnern von den Technologiesprüngen in der Digitalisierung zu profitieren.

Ein weiteres Beispiel ist der Einsatz von generativer KI, die bei der BMW Group in den ressortübergreifenden Prozessen von der Entwicklung über den Einkauf bis in die Produktion bereits wirksam eingesetzt werden. Auf dieser technologischen Basis unterstützen digitale Assistenten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor allem bei Nebentätigkeiten ihrer täglichen Arbeit (zum Beispiel Dokumenten- und Datenanalyse, Informationsbeschaffung) und erlauben damit den maximalen Fokus auf wertschöpfende Tätigkeiten in der direkten und persönlichen Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten.

Catena-X ist die wegweisende Initiative in der Automobilindustrie zur Digitalisierung der Liefer- und Wertschöpfungsketten zwischen Automobilherstellern, Lieferanten und Sublieferanten sowie künftig auch Recyclingunternehmen. Die digitale Plattform ermöglicht es den Partnern der Wertschöpfungsketten, zentrale Themen der Industrie wie Resilienz, Nachhaltigkeitsziele und Regulatorik durch digitale Kollaboration zu meistern. Nach zwei Jahren Entwicklungsarbeit, zu der die BMW Group als Konsortialführer wesentlich beigetragen hat, sind seit Dezember 2023 die ersten Usecases live und Catena-X fokussiert sich auf die Anbindung weiterer Partnerunternehmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Die BMW Group legt dabei einen Schwerpunkt auf die Bau-teilrückverfolgung entlang mehrstufiger, internationaler Lieferketten. Eine weitere wichtige Weiterentwicklung ist die Bereitstellung digitaler Produktpässe. Diese werden künftig für viele Produkte erforderlich sein. Sie bieten produktspezifische Daten für Komponenten wie beispielsweise Batterien, Stahl, Alu oder Räder. Über Catena-X werden die Daten aus der Sublieferantenkette, insbesondere zu Herkunft, Materialzusammensetzung oder zum Recycling, zur Verfügung gestellt. Hierzu hat die BMW Group gemeinsam mit wichtigen internationalen Partnern der automobilen Lieferkette die Softwaremarke Path.Era gegründet. Es handelt sich um eine IT-Dienstleistung für Partner der Automobilindustrie mit dem Anspruch, das erste branchenweit anerkannte Ökosystem für digitale Produktpässe zu schaffen und bei der Erstellung von Produktpässen mit digitalen Lösungen und Services zu unterstützen. «

Beitrag zur Profitabilität

» Im Rahmen der Materialkostenverantwortung leistet der Einkauf einen wesentlichen Beitrag zum Unternehmensergebnis und damit für die Profitabilität der BMW Group. Einen wichtigen Baustein im regulären Einkaufsgeschäft stellen Materialkostenreduzierungen dar, die durch Effizienzgewinne in der laufenden Serie, Synergieeffekte aus Neuvergaben zukünftiger Projekte sowie durch Verhandlungen von inflationsbedingten Mehrkosten erzielt werden.

Im Jahr 2024 wurde durch den Einkauf ein signifikanter Beitrag zur Profitabilität der BMW Group erzielt. Dieser Beitrag stammt neben dem regulären Einkaufsgeschäft auch aus einem zusätzlichen Programm zur Materialkostenreduzierung in gemeinsamer Verantwortung von Einkauf und Entwicklung. Mit breitem Fokus auf eine nachhaltige Optimierung der Kostenposition von Fahrzeugprojekten werden technische und kaufmännische Maßnahmen gemeinsam mit Lieferanten erarbeitet und umgesetzt. Der ergebniswirksame Effekt erstreckt sich dabei über das Jahr 2024 hinaus. «

Weiterentwicklung im Einkauf

» Darüber hinaus übernimmt der Einkauf eine wesentliche Rolle in der interdisziplinären Matrix aus den Technologie-Clustern und BMW Fahrzeugproduktlinien zur gemeinsamen Arbeit an der Materialkostenoptimierung. Hierzu wird aktuell in mehreren Initiativen unter Leitung des Einkaufs die konsequente Ausrichtung hinsichtlich optimaler Kostenposition der Fahrzeugprojekte vor und nach dem Serieneinstieg, dem effektiven Management der Lieferanten-Performance, auch insbesondere im Hinblick auf Qualitätsoptimierung, und neuen, kollaborativen Arbeitsmodellen mit vielfältigen Schnittstellenpartnern weiter vorangetrieben. Die Erfolgsfaktoren bisheriger Programmatiken werden dabei in den Linienfunktionen und -prozessen verstetigt. «

Innovationen

» Durch enge Zusammenarbeit mit Technologiepartnern und den Aufbau neuer Geschäftsbeziehungen gelingt es der BMW Group, Innovationen schnell in ihre Fahrzeuge zu integrieren. In diesem Kontext arbeitet das Unternehmen eng mit eigens zu diesem Zweck geschaffenen internen Kreativstellen wie der BMW Start-up Garage und BMW i Ventures zusammen. Die haus-eigene Komponentenfertigung fokussiert sich ebenfalls auf Innovationsthemen, die sie als Pilotprojekte vorantreibt und im Netzwerk ausrollt. Darüber hinaus vernetzen sich die verschiedenen Fachabteilungen in Technologie-Clustern, um den Fokus auf die Identifizierung innovativer Technologien zu verstärken. Dies geschieht unter anderem durch strategische Dialogformate mit Lieferanten (Future Vision Deep Dive). Die Erkenntnisse aus diesem Lieferantennetzwerk werden systematisch in den Technologie-Clustern aufgenommen und weiterverarbeitet. Die BMW Group profitiert dabei von neuen Technologien, die über ihre Partnerschaften und Netzwerke erschlossen werden. Diese Partner spiegeln nach einer kürzlich durchgeführten Umfrage auch eine große Bereitschaft zur gemeinsamen Erarbeitung neuer Entwicklungsfelder wider. Des Weiteren setzt die BMW Group auf den Austausch mit ihren Strategielieferanten in verschiedenen Gesprächsformaten. «

* Dieser Abschnitt enthält Angaben nach ERS 2 SBM-3.48f).

FINANZIELLE LEISTUNG

66 Gesamtaussage zum Geschäftsjahr

67 Gesamtwirtschaftliche und
branchenbezogene Rahmenbedingungen69 Vergleich Prognose mit tatsächlicher
Geschäftsentwicklung

70 Finanzielle Lage

79 Geschäftsverlauf und Segmente

87 Erläuterungen zur BMW AG

FINANZIELLE LEISTUNG

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSJAHR

BMW Group hält Kurs und nimmt erneut Spitzenposition im weltweiten Premiumsegment ein

Die BMW Group hielt auch im Jahr 2024 eine starke Marktposition im weltweiten Premiumsegment mit einem Absatzwachstum in Europa und den USA. Die Marke BMW gewann in Europa weitere Marktanteile hinzu, erzielte ein Absatzplus in den USA und hielt ihre führende Position in China. Im weltweiten Premiumsegment behauptete BMW damit die Segmentführerschaft. Während die Modellwechsel bei MINI und Rolls-Royce wie erwartet zu niedrigeren Auslieferungszahlen führten, setzen die vollelektrischen Automobile (BEV) der BMW Group ihre Erfolgsfahrt fort und erreichten einen Anteil von 17,4% (2023: 14,7%) an den Gesamtauslieferungen. Die BMW Group treibt den Hochlauf der Elektromobilität damit wie geplant voran. BMW Motorrad erreichte bei den Auslieferungen 2024 einen neuen Bestwert. Im Finanzdienstleistungsgeschäft legte die Zahl der Neuverträge im Berichtszeitraum solide zu.

Im September 2024 passte das Unternehmen seine Jahresprognose an. Auslöser waren Auslieferungssperren und Rückrufe im Zusammenhang mit der zugelieferten Komponente Integriertes Bremssystem (IBS) sowie die weiterhin gedämpfte Nachfrage in

China. Der in der Folge deutlich rückläufige Fahrzeugabsatz im dritten Quartal belastete auch die Ergebnissituation signifikant. Die erforderlichen Maßnahmen zum IBS wurden noch im dritten Quartal eingeleitet und bis zum Jahresende weitestgehend abgearbeitet. Der Automobilmarkt in China befindet sich trotz der Stützungsmaßnahmen der Regierung unverändert in einer schwachen Verfassung mit deutlich spürbarer Kaufzurückhaltung.

Die BMW Group hat ihre angepassten Ziele für das Jahr 2024 erreicht. Die EBIT-Marge im Automobilgeschäft erreichte mit 6,3% den angepassten Zielkorridor von 6 bis 7%. Die CO₂-Emissionen in der EU-Neuwagenflotte verringerten sich wie in den Vorjahren und blieben mit 99,5g/km auch 2024 deutlich unter den Grenzwerten. Der konsequente Fokus auf Technologieoffenheit ermöglicht es dem Unternehmen, innovative Antriebstechnologien zu entwickeln und flexibel auf Marktentwicklungen zu reagieren. Mit einer ausgewogenen Produktpalette und kontinuierlichen Investitionen in Forschung und Entwicklung sieht sich die BMW Group auf Basis ihrer robusten Strategie gut positioniert.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHENBEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN*

Die Weltwirtschaft hat sich 2024 mit einem Wachstum von insgesamt 3,2% stabil entwickelt. Wesentliche Impulse kamen dabei aus den USA, China und Indien. In Europa legte die Wirtschaft im Vergleich zum Vorjahr leicht zu, lag aber weiter unter den Erwartungen.

In der Eurozone wuchs das Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2024 insgesamt um 0,7%. Gründe für die gedämpfte Entwicklung waren das höhere Zinsniveau und die dadurch verhaltene Nachfrage privater Haushalte. In Deutschland (-0,2%) kam noch eine rückläufige Exportnachfrage hinzu. In Frankreich (+1,1%), Italien (+0,5%) und Spanien (+3,2%) entwickelte sich die Wirtschaft 2024 robuster. In UK legte die Konjunktur im Vergleich zum Vorjahr mit 0,9% ebenfalls zu.

Die USA zeigten sich trotz hoher Zinsen sehr widerstandsfähig, die Wirtschaft dort wuchs im Berichtszeitraum um 2,8%. Eine geringe Arbeitslosigkeit und steigende Löhne verliehen dem privaten Konsum positive Impulse. In China lag das Wachstum 2024 bei 5,0% und erreichte damit genau den angestrebten Zielwert. Nichtsdestotrotz ist Chinas Wirtschaft weiterhin von einer schwachen Inlandsnachfrage und einer anhaltenden Krise im Immobiliensektor geprägt.

In Japan wuchs das BIP gegenüber dem Vorjahreszeitraum gerade einmal um 0,1%. Gebremst wurde die gesamtwirtschaftliche Entwicklung auch hier von der anhaltend schwachen Nachfrage privater Haushalte sowie einer verhältnismäßig hohen Inflation.

Inflationsrückgang und Zinssenkungen in vielen Märkten

Vor dem Hintergrund rückläufiger Inflationsraten haben seit Mitte 2024 viele Notenbanken begonnen, ihre Leitzinsen schrittweise zu senken.

Der Euro pendelte zwischen 1,04 und 1,12 US-Dollar bei einem Jahresdurchschnittskurs von 1,08 US-Dollar je Euro. Das britische Pfund legte 2024 gegenüber dem Vorjahr leicht zu und bewegte sich zwischen 0,82 und 0,86 Pfund je Euro (Jahresdurchschnittskurs 0,85 Pfund je Euro).

Die chinesische Zentralbank hat im Berichtsjahr einige wichtige Leitzinssätze gesenkt mit dem Ziel, die schwächelnde Konjunktur zu stärken und den kriselnden Immobilienmarkt zu stützen. Die chinesische Währung schwankte 2024 zwischen 7,62 und 7,88 Renminbi je Euro und notierte im Jahresmittel bei 7,79 Renminbi je Euro.

Der japanische Yen bewegte sich 2024 zwischen 159 und 172 Yen je Euro. Mit einem durchschnittlichen Wechselkurs von 164 Yen wertete die japanische Währung auf Jahressicht gegenüber dem Euro weiter ab. Der koreanische Won pendelte zwischen 1.437 und 1.508 Won je Euro und wertete mit einem Durchschnittskurs von 1.475 Won gegenüber dem Euro leicht ab.

Die Währungen der großen Schwellenländer veränderten sich gegenüber dem Euro teilweise kaum. Während die indische Rupie gegenüber dem Euro im Durchschnitt um etwa 1% abwertete, wertete der südafrikanische Rand um 0,6% auf. Der brasilianische Real dagegen notierte gegenüber dem Euro mit durchschnittlich 8% deutlich niedriger.

Energie- und Rohstoffpreise weiter rückläufig

Viele Energie- und Rohstoffpreise entwickelten sich 2024 weiter rückläufig. Dies gilt vor allem für Stahl und Batterierohstoffe. Die Notierungen für Kobalt und Lithium lagen sogar unter dem langjährigen Durchschnitt. Die Preise für Kupfer und Aluminium sind im Berichtszeitraum dagegen leicht gestiegen.

Die durchschnittlichen Notierungen für Rohöl sind trotz der Krise im Nahen Osten auch 2024 weiter gesunken. Die US-Sorte WTI schwankte zwischen 69 und 85 US-Dollar je Barrel. Die Sorte Brent lag zwischen 73 und 91 US-Dollar je Barrel.

* Wachstumsraten: Quelle: Focus Economics.

Währungen: Quelle: EZB.

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

Rohöl: Quelle: Weltbank.

Internationale Automobilmärkte leicht im Plus

Die internationalen Automobilmärkte haben sich 2024 mit einem Plus von 3,3% insgesamt positiv entwickelt. Die Zulassungszahlen stiegen weltweit auf 79,7 Mio. Fahrzeuge. In den einzelnen Märkten ergab sich dabei kein einheitliches Bild. In China kamen die Wachstumsimpulse im dortigen Automobilmärkte vor allem von den lokalen Anbietern im Basissegment.

Die Veränderungen in den wichtigsten Automobilmärkten stellten sich im Berichtszeitraum wie folgt dar:

Internationale Automobilmärkte – Gesamtmarkt

	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %
Europa	+ 1,1
davon Deutschland	- 1,0
davon Frankreich	- 3,2
davon Italien	- 0,8
davon Spanien	+ 8,5
davon UK	+ 2,6
USA	+ 2,5
China	+ 4,6
Japan	- 6,9
Südkorea	- 4,2
Gesamt	+ 3,3

Internationale Motorradmärkte (>500 ccm) mit Zuwächsen

Im Jahr 2024 entwickelten sich die internationalen Motorradmärkte im Hubraumsegment über 500 ccm positiv gegenüber dem Vorjahr (+8,3%). Die Märkte in Europa verzeichneten insgesamt ein deutliches Plus von 11,7%. Von den großen Motorradmärkten trugen Deutschland (+18,4%) und Spanien (+18,1%) maßgeblich zu dieser Entwicklung bei. Auch Italien lag mit 12,7% deutlich über dem Vorjahr. Die Entwicklung in den USA verlief mit 0,8% positiv gegenüber dem Vorjahr. Der chinesische Motorradmarkt ging dagegen deutlich zurück (-10,6%). In Brasilien lagen die Motorradzulassungen mit einem Anstieg von 12,7% deutlich über dem Vorjahr. Die Zulassungszahlen auf den internationalen Motorradmärkten entwickelten sich im Berichtsjahr 2024 wie folgt:

Internationale Motorradmärkte – Gesamtmarkt

	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %
Europa	+ 11,7
davon Deutschland	+ 18,4
davon Frankreich	+ 1,7
davon Italien	+ 12,7
davon Spanien	+ 18,1
Amerika	+ 5,8
davon USA	+ 0,8
davon Brasilien	+ 12,7
Asien	+ 1,4
davon China	- 10,6
Gesamt	+ 8,3

VERGLEICH PROGNOSE MIT TATSÄCHLICHER GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Nach einer erwartungsgemäß guten Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr 2024 wurde die Jahresprognose im September angepasst. Grund dafür waren Auslieferungssperren im Zusammenhang mit der zugelieferten Komponente Integriertes Bremssystem (IBS) sowie eine weiterhin gedämpfte Nachfrage in China. Die tatsächliche Geschäftsentwicklung erfüllte zum Jahresende die angepasste Prognose. Insgesamt lag das Volumen im Berichtsjahr leicht unter dem Vorjahr. Das Preisniveau entwickelte sich ebenfalls leicht rückläufig. Aufgrund der höheren Inflation in den Vorjahren ergaben sich auch 2024 höhere Kostenbelastungen aus Personal und aus der Lieferkette.

Die CO₂-Emissionen der EU-Neuwagenflotte lagen deutlich unter den gesetzlichen Grenzwerten im Berichtsjahr. Aufgrund des geringeren Produktionsvolumens fiel die Reduzierung der CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug (Scope 1 und 2 der BMW Group Standorte) geringer aus als zu Jahresbeginn geplant.

Die nachstehende Tabelle fasst die Entwicklung der bedeutendsten Leistungsindikatoren im Geschäftsjahr 2024 im Vergleich zu den Prognoseaussagen im BMW Group Bericht 2023 zusammen.

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

BMW Group Vergleich Prognoseaussagen für 2024 mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung 2024

	Prognose für 2024 im Geschäftsbericht 2023	Innerjährige Anpassungen		Tatsächliche Geschäftsentwicklung 2024
KONZERN				
Ergebnis vor Steuern	Leichter Rückgang	Q3: Deutlicher Rückgang	Mio. €	10.971 (-35,8%) Deutlicher Rückgang
Mitarbeitende am Jahresende ¹	Leichter Anstieg			159.104 (+2,7%) Leichter Anstieg
Frauenanteil in Führungsfunktionen ¹	Leichter Anstieg		%	21,7 (+4,3%) Leichter Anstieg
SEGMENT AUTOMOBILE				
EBIT-Marge	8 bis 10	Q3: 6 bis 7	%	6,3 (-3,5%-Punkte)
Return on Capital Employed (RoCE)	15 bis 20	Q3: 11 bis 13	%	11,4 (-8,8%-Punkte)
Auslieferungen	Leichter Anstieg	Q3: Leichter Rückgang	Einheiten	2.450.854 (-4,0%) Leichter Rückgang
Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen	Deutlicher Anstieg		%	17,4 (+18,4%) Deutlicher Anstieg
CO ₂ -Emissionen EU-Neuwagenflotte ^{1,2}	Leichte Reduzierung		g/km	99,5 (-2,5%) Leichte Reduzierung
CO ₂ e-Emissionen je produziertes Fahrzeug (Scope 1 und 2 der BMW Group Standorte) ^{1,3}	Moderate Reduzierung	Q3: Leichte Reduzierung	t	0,27 (-3,6%) Leichte Reduzierung
SEGMENT MOTORRÄDER				
EBIT-Marge	8 bis 10	Q3: 6 bis 7	%	6,1 (-2,0%-Punkte)
Return on Capital Employed (RoCE)	21 bis 26	Q3: 14 bis 16	%	15,5 (-6,6%-Punkte)
Auslieferungen	Leichter Anstieg	Q3: Auf Vorjahresniveau	Einheiten	210.385 (+0,6%) Auf Vorjahresniveau
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN				
Return of Equity (RoE)	14 bis 17	Q2: 15 bis 18	%	15,1 (-2,1%-Punkte)

¹ Definition der Leistungsindikatoren entsprechend der Prognose für 2024. Ab dem Geschäftsjahr 2025 ergeben sich Änderungen durch die Umstellung auf die ESRS-Berichterstattung und neue strategische Ziele in Bezug auf CO₂e-Emissionen, siehe [Leistungsindikatoren und Steuerung](#).

² EU-27-Staaten einschließlich Norwegen und Island; seit 2021 gemäß WLTP ermittelt (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure). Es handelt sich um eine vorläufige interne Berechnung mit einer potenziellen Schwankungsbreite von +/- 0,5 g CO₂/km, da nicht von allen EU-Staaten offizielle Zulassungszahlen der Behörden zur Verfügung gestellt werden. Offiziell von der EU-Kommission veröffentlichte Werte stehen voraussichtlich erst im November des Folgejahres zur Verfügung. Inkl. Anrechnung von Öko-Innovationen mit deutlich untergeordneter Bedeutung.

³ Zur Definition siehe [Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#).

FINANZIELLE LAGE

ERTRAGSLAGE KONZERN

BMW Group verkürzte Gewinn-und-Verlust-Rechnung

in Mio. €	2024	2023	Veränderung in %
Umsatzerlöse	142.380	155.498	- 8,4
Umsatzkosten	- 119.485	- 125.809	5,0
Bruttoergebnis vom Umsatz	22.895	29.689	- 22,9
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	- 11.296	- 11.025	- 2,5
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	- 90	- 182	50,5
Ergebnis vor Finanzergebnis	11.509	18.482	- 37,7
Finanzergebnis	- 538	- 1.386	61,2
Ergebnis vor Steuern	10.971	17.096	- 35,8
Ertragsteuern	- 3.293	- 4.931	- 33,2
Jahresüberschuss	7.678	12.165	- 36,9
Ergebnis je Stammaktie in €	11,62	17,67	- 34,2
Ergebnis je Vorzugsaktie in €	11,64	17,69	- 34,2

in %	2024	2023	Veränderung in %-Punkten
Bruttomarge ¹	16,1	19,1	- 3,0
Umsatzrendite vor Steuern ²	7,7	11,0	- 3,3
Umsatzrendite nach Steuern ³	5,4	7,8	- 2,4
Steuerquote ⁴	30,0	28,8	1,2

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 %	2024	2023
Europa	42,7	37,7
Asien	32,7	36,4
Amerika	22,4	23,9
Sonstige Regionen	2,2	2,0
Konzern	100,0	100,0

Konzernumsatz moderat zurückgegangen*

» Die Konzernumsatzerlöse im Geschäftsjahr 2024 lagen moderat unter dem Vorjahr (2024: 142.380 Mio. €; 2023: 155.498 Mio. €/-8,4%, währungsbereinigt -7,8%). Hauptgründe waren ein niedrigeres Absatzvolumen sowie ein rückläufiges Preisniveau im Automobilgeschäft. Die Preismaßnahmen aus dem Vorjahr kompensierten teilweise die Auswirkungen des stärkeren Wettbewerbs auf die Fahrzeugpreise. Insbesondere in China stellte sich die Situation im Geschäftsjahr 2024 herausfordernd dar. Obwohl der Gesamtmarkt ein Wachstum verzeichnete, ging der Absatz der BMW Group zurück und blieb hinter den Erwartungen. Dies ist unter anderem in einer unverändert gebremsten Konsumentbereitschaft bei höherpreisigen Fahrzeugen begründet, die sich trotz Stützungsmaßnahmen der Regierung nicht spürbar verbesserte. Hinzu kamen im Berichtsjahr die Auslieferungssperren für Fahrzeuge im Zusammenhang mit dem zugelieferten IBS. Im Finanzdienstleistungsgeschäft führten vor allem gestiegene Vertragswerte und Händlerbestände zu höheren Erlösen in der Kunden- und Händlerfinanzierung. In den Konsolidierungen dagegen führte das stärkere Leasingneugeschäft zu höheren Eliminierungen bei den Umsatzerlösen. Dies hatte einen deutlich dämpfenden Effekt auf die Umsatzentwicklung im Konzern.

BMW Group Umsatzkosten

in Mio. €	2024	2023	Veränderung in %
Herstellungskosten	75.680	82.549	- 8,3
Finanzdienstleistungen betreffende Umsatzkosten	30.277	27.764	9,1
davon Zinsaufwendungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	4.902	3.554	37,9
Forschungs- und Entwicklungskosten	7.642	7.538	1,4
davon Abschreibungen aktivierter Entwicklungskosten	2.089	2.387	- 12,5
Serviceverträge, Telematik und Pannenhilfe	2.885	2.780	3,8
Gewährleistungsaufwendungen	1.964	3.782	- 48,1
Sonstige Umsatzkosten	1.037	1.396	- 25,7
Umsatzkosten	119.485	125.809	- 5,0

Die Umsatzkosten verringerten sich im Berichtsjahr wegen gesunkener Herstellungskosten aufgrund des niedrigeren Produktionsvolumens. Im Berichtsjahr waren die Gewährleistungsaufwendungen rückläufig. Im Vorjahresvergleich reduzierten sowohl das geringere Absatzvolumen als auch erhöhte Konsolidierungen im Zusammenhang mit dem gestiegenen Leasingneugeschäft die Zuführungen zu den Gewährleistungsrückstellungen. Im Vorjahr wirkten zusätzlich erhöhte Zuführungen im Zusammenhang mit Airbags mit Gasgeneratoren des Zulieferers ARC sowie eine Neubewertung der Rückstellung für den Abgasrückführungskühler (AGR). Obwohl im Berichtsjahr erhöhte Zuführungen für Rückrufe im Zusammenhang mit dem zugelieferten IBS erforderlich waren, blieben die Zuführungen zu den Gewährleistungsrückstellungen erwartungsgemäß unter dem Vorjahr. Des Weiteren konnten die Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Zulieferer ARC aufgelöst werden, was zu erhöhten Auflösungen im Vorjahresvergleich führte. Gegenläufig belasteten erhöhte Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Lieferantennetzwerk im Vorjahresvergleich. Im Finanzdienstleistungsgeschäft erhöhten sich die Umsatzkosten aufgrund des Portfoliowachstums sowie gestiegener Refinanzierungskosten.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten im Konzern stiegen im Vergleich zum Vorjahr leicht um 1,4%. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen lagen im Berichtsjahr bei 9.078 Mio. € und damit erwartungsgemäß deutlich über dem Vorjahr (2023: 7.755 Mio. €/+17,1%). Der Anstieg steht im Wesentlichen im Zusammenhang mit der baureihenübergreifenden Digitalisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Hinzu kommt die Entwicklung neuer Modelle wie der Nachfolger für den BMW X3 und X5 sowie weiterer Modelle der NEUEN KLASSE. Dadurch und aufgrund gesunkener Umsatzerlöse erhöhte sich auch die Forschungs- und Entwicklungsquote. Modellbedingt stieg die Aktivierungsquote um 5,2-Prozentpunkte auf 38,8% (2023: 33,6%).

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten stiegen im Vergleich zum Vorjahr leicht um 2,5%. Hauptgrund sind gestiegene Verwaltungskosten im Zusammenhang mit IT-Projekten und Softwarelizenzen sowie höhere Personalkosten. Das Verhältnis der Vertriebs- und Verwaltungskosten zu den Umsatzerlösen stieg auf 7,9% (2023: 7,1%).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen betragen insgesamt 8.650 Mio. € (2023: 8.974 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. Dies ist im Wesentlichen auf Erträge aus Währungsgeschäften zurückzuführen.

Das Ergebnis vor Finanzergebnis sank im Wesentlichen wegen der bereits beschriebenen Effekte auf 11.509 Mio. € (2023: 18.482 Mio. €/-37,7%).

Das Finanzergebnis verbesserte sich deutlich auf -538 Mio. € (2023: -1.386 Mio. €). Grund dafür sind negative Bewertungseffekte bei Zinssicherungsgeschäften, die im Berichtszeitraum weniger stark belastend wirkten als noch im Vorjahr. «

* Dieser Abschnitt enthält Angaben nach ESRS 2 SBM-1.42b); ESRS 2 SBM-3.48d).

BMW Group Forschungs- und Entwicklungskosten

in Mio. €	2024	2023
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	9.078	7.755
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	- 3.525	- 2.604
Abschreibungen	2.089	2.387
Forschungs- und Entwicklungskosten	7.642	7.538

BMW Group Kennzahlen Forschungs- und Entwicklungskosten

in %	2024	2023	Veränderung in %-Punkten
Forschungs- und Entwicklungsquote ¹	6,4	5,0	1,4
Aktivierungsquote ²	38,8	33,6	5,2

» Entsprechend lag das Konzernergebnis vor Steuern mit 10.971 Mio. € – wie zuletzt prognostiziert – deutlich unter dem Vorjahr (2023: 17.096 Mio. €).

Die Ertragsteuern lagen im Berichtsjahr mit 3.293 Mio. € aufgrund des gesunkenen Vorsteuerergebnisses deutlich unter dem Vorjahr (2023: 4.931 Mio. €/-33,2%). Die Steuerquote belief sich auf 30,0% (2023: 28,8%). «

Die Zahl der Mitarbeiter lag zum Stichtag mit 159.104³ leicht über dem Vorjahr und bewegte sich damit im Rahmen der Erwartungen (2023: 154.950 Mitarbeiter/+2,7%).

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. Die Ermächtigung für den Rückkauf gilt bis zum 10. Mai 2027.

Die BMW AG hatte im Juli 2022 auf Basis dieser Ermächtigung ein erstes Aktienrückkaufprogramm beschlossen. Das Volumen dieses Programms betrug bis zu 2,0 Mrd. € (Gesamtkaufpreis ohne Erwerbsnebenkosten). Davon entfiel ein Volumen von bis zu 1,85 Mrd. € auf Stammaktien und ein Volumen von bis zu 0,15 Mrd. € auf Vorzugsaktien der Gesellschaft. Das Programm startete am 1. Juli 2022 und lief bis zum 30. Juni 2023. Die BMW AG hat insgesamt 22.199.529 Stammaktien für 1.850 Mio. € und 1.923.871 Vorzugsaktien für 150 Mio. € zurückgekauft. Im dritten Quartal 2023 wurden alle Aktien aus dem ersten Programm eingezogen.

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

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

Die zweite Tranche des zweiten Aktienrückkaufprogramms wurde am 3. Juni 2024 erfolgreich abgeschlossen. Im Rahmen dieser zweiten Tranche wurden im Zeitraum vom 2. Januar 2024 bis zum 3. Juni 2024 4.075.525 Stamm- und 975.717 Vorzugsaktien erworben. Für die im Rahmen dieser Tranche zurückgekauften Aktien wurde ein Gesamtkaufpreis (ohne Erwerbsnebenkosten) von rund 500 Mio. € gezahlt.

Die dritte Tranche des zweiten Aktienrückkaufprogramms wurde am 25. Oktober 2024 erfolgreich abgeschlossen. Im Rahmen dieser dritten Tranche wurden im Zeitraum vom 5. Juni 2024 bis zum 25. Oktober 2024 5.069.724 Stamm- und 1.174.535 Vorzugsaktien zurückgekauft. Für die im Rahmen dieser Tranche zurückgekauften Aktien wurde ein Gesamtkaufpreis (ohne Erwerbsnebenkosten) von rund 500 Mio. € gezahlt.

Zum 31. Dezember 2024 hält die BMW AG 16.456.756 eigene Aktien, die einem Betrag von nominal 16.456.756 € entsprechen. Insgesamt hat die BMW AG auf Grundlage der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 11. Mai 2022 Aktien in einem Umfang von 6,35% des zum 31. Dezember 2024 bestehenden Grundkapitals erworben.

Die vierte und letzte Tranche des zweiten Aktienrückkaufprogramms wird im Zeitraum vom 2. Januar 2025 bis spätestens 30. April 2025 durchgeführt.

¹ Verhältnis der Forschungs- und Entwicklungsleistungen zu den Konzernumsatzerlösen.

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

³ Leistungsindikator nach bisheriger Definition für das Jahr 2024.

FINANZLAGE KONZERN

Die Kapitalflussrechnungen des Konzerns und der Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen zeigen die Herkunft und Verwendung der Zahlungsströme der Geschäftsjahre 2024 beziehungsweise 2023. 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 7.566 Mio. € und ergibt sich insbesondere aus dem Ergebnis vor Steuern zuzüglich der Abschreibungen auf das Anlagevermögen. Der Aufbau der vermieteten Erzeugnisse und der Forderungen aus Finanzdienstleistungen sowie die gezahlten Ertragsteuern reduzieren den Mittelzufluss.

Der im Vorjahresvergleich geringere Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit ist im Wesentlichen durch das geringere Ergebnis vor Steuern sowie einen weitestgehend volumenbedingten Anstieg bei den vermieteten Erzeugnissen und der Veränderung der Rückstellungen begründet. Die entsprechend geringeren gezahlten Ertragsteuern sowie die positive Entwicklung des Working Capital kompensierten den Rückgang nur teilweise.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit der BMW Group lag bei 11.369 Mio. € und resultiert im Wesentlichen aus den Investitionen im Segment Automobile.

Der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von 5.766 Mio. € ergibt sich insbesondere aus der Veränderung der Finanzverbindlichkeiten.

Der im Vorjahresvergleich gestiegene Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit resultierte im Wesentlichen aus der erhöhten Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten. Die Rückzahlung der Finanzverbindlichkeiten lag dabei auf Vorjahresniveau.

Dividenden an andere Gesellschafter, der Erwerb von eigenen Anteilen und die Dividendenzahlungen an die Aktionäre der BMW AG (2024: 3.781 Mio. €, 2023: 5.430 Mio. €) reduzierten den Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit.

BMW Group Überblick Zahlungsströme

in Mio. €	2024	2023	Veränderung
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	7.566	17.542	- 9.976
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	- 11.369	- 9.548	- 1.821
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	5.766	- 6.859	12.625
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte	- 3	- 678	675
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.960	457	1.503

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

Free Cashflow für das Segment Automobile

in Mio. €	2024	2023	Veränderung
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	16.791	17.675	- 884
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	- 11.100	- 9.373	- 1.727
Bereinigung um Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	- 839	- 1.360	521
Free Cashflow Segment Automobile	4.852	6.942	- 2.090

Im Segment Automobile betrug der Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit 16.791 Mio. € und resultiert im Wesentlichen aus dem Ergebnis vor Steuern zuzüglich der Abschreibungen auf das Anlagevermögen und der erhaltenen Zinsen. Die gezahlten Ertragsteuern reduzieren den Mittelzufluss.

Im Vorjahresvergleich reduzierte sich der Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit vor allem aufgrund des geringeren Ergebnisses vor Steuern und der Veränderung der Rückstellungen. Gegenläufig wirkten entsprechend geringere gezahlte Ertragsteuern sowie positive Veränderungen im Working Capital. Dabei lagen die Vorratsbestände am Jahresende auf Vorjahresniveau und der Abbau von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen wurde weitestgehend durch den Abbau von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kompensiert. Im Vorjahr dagegen führten insbesondere ein Anstieg des Vorratsvermögens und ein gleichzeitiger Abbau der Verbindlichkeiten zu einer negativen Entwicklung des Working Capital.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit lag bei 11.100 Mio. € und resultiert im Wesentlichen aus Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, insbesondere für den weiteren Ausbau der Elektromobilität im Rahmen der NEUEN KLASSE. Gegenläufig reduzierte der Verkauf von Wertpapieren den Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit.

Der Free Cashflow des Segments Automobile lag zum 31. Dezember 2024 bei 4.852 Mio. € (2023: 6.942 Mio. €).

Das Nettofinanzvermögen Automobile stellt sich wie folgt dar:

Nettofinanzvermögen – Automobile¹

in Mio. €	2024	2023	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	14.882	13.682	1.200
Wertpapiere und Investmentanteile	1.001	1.782	- 781
Konzerninterne Nettofinanzforderungen	33.844	32.832	1.012
Finanzvermögen	49.727	48.296	1.431
Abzüglich externer Finanzverbindlichkeiten ²	- 3.948	- 2.794	- 1.154
Nettofinanzvermögen – Automobile	45.779	45.502	277

Für die Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente des Segments Finanzdienstleistungen ergibt sich folgendes Bild:

Überblick Zahlungsströme für das Segment Finanzdienstleistungen

in Mio. €	2024	2023	Veränderung
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	- 8.387	488	- 8.875
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	- 81	6	- 87
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	8.538	- 750	9.288
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte	- 57	- 184	127
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	13	- 440	453

Im Segment Finanzdienstleistungen betrug der Mittelabfluss aus der betrieblichen Tätigkeit 8.387 Mio. € und ergibt sich im Wesentlichen aus dem Anstieg der vermieteten Erzeugnisse und der Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Das Ergebnis vor Steuern reduziert den Mittelabfluss.

Im Vorjahresvergleich wirkte sich insbesondere der stärkere volumenbedingte Anstieg der vermieteten Erzeugnisse auf den Mittelabfluss aus der betrieblichen Tätigkeit aus.

Der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit betrug 8.538 Mio. €. Im Vorjahresvergleich haben sich insbesondere die konzerninternen Refinanzierungen zur Finanzierung des Anstiegs der vermieteten Erzeugnisse und der Forderungen aus Finanzdienstleistungen erhöht. Die Aufnahmen und Rückzahlungen von externen Finanzverbindlichkeiten lagen auf Vorjahresniveau.

¹ Seit dem Halbjahresbericht 2024 wird das Nettofinanzvermögen für das Automobilgeschäft in erweitertem Umfang berichtet. Die Werte zum 31. Dezember 2023 wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst.

² Ohne derivative Finanzinstrumente.

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 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 19,0 Mrd. €. Hierbei refinanzierte sich die BMW Group mittels 144A-Transaktionen im Gesamtvolumen von 7,0 Mrd. US-Dollar am amerikanischen Kapitalmarkt und mittels sogenannter Panda-Anleihen in Höhe von 7,0 Mrd. chinesischen Renminbi am chinesischen Kapitalmarkt. Des Weiteren begab die BMW Group unter anderem drei Euro-Benchmarkanleihen in Gesamthöhe von 6,2 Mrd. € sowie eine Pfund-Sterling-Benchmarkanleihe in Höhe von 0,4 Mrd. GBP, eine CHF-Anleihe über 0,5 Mrd. CHF und zwei Kanada-Anleihen in Höhe von 0,9 Mrd. CAD an den internationalen Kapitalmärkten. Im Jahr 2024 wurden ABS-Transaktionen mit einem Gesamtfinanzierungsvolumen von umgerechnet 14,7 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 2024:

Programme	Programmrahmen	Ausnutzung
in Mrd. €		
Euro Medium Term Notes	50,0	27,2
Commercial Paper*	13,7	4,1

* Bewertet zum Wechselkurs vom 31.12.2024.

Die BMW Group hat im Jahr 2024 durchgängig solide Liquiditätsvorsorgen getroffen, um jederzeit flexibel und unabhängig handeln zu können.

Zum 31. Dezember 2024 betrug die Liquiditätsvorsorge 20,8 Mrd. € und lag damit über dem Niveau des Vorjahres (2023: 19,5 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 \[37\]](#) zu finden.

VERMÖGENSLAGE KONZERN

BMW Group verkürzte Konzernbilanz zum 31. Dezember

in Mio. €	2024	2023	Veränderung in %	Währungsbereinigte Veränderung* in %	Anteil an der Bilanzsumme in %
AKTIVA					
Immaterielle Vermögenswerte	20.220	20.022	1,0	- 0,4	7,6
Sachanlagen	39.581	35.266	12,2	10,4	14,8
Vermietete Erzeugnisse	48.838	43.118	13,3	11,2	18,2
At Equity bewertete Beteiligungen	553	443	24,8	24,8	0,2
Sonstige Finanzanlagen	1.099	1.197	- 8,2	- 12,0	0,4
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	93.718	87.355	7,3	4,7	35,0
Finanzforderungen	3.399	5.518	- 38,4	- 39,1	1,3
Latente und laufende Ertragsteuern	4.560	3.630	25,6	23,4	1,7
Sonstige Vermögenswerte	9.256	9.133	1,3	0,8	3,5
Vorräte	24.387	23.719	2,8	1,1	9,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.834	4.162	- 31,9	- 33,2	1,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	19.287	17.327	11,3	10,4	7,2
Bilanzsumme	267.732	250.890	6,7	4,8	100,0
PASSIVA					
Eigenkapital	95.003	92.923	2,2	0,7	35,5
Rückstellungen für Pensionen	222	427	- 48,0	- 48,7	0,1
Sonstige Rückstellungen	16.373	17.037	- 3,9	- 5,2	6,1
Latente und laufende Ertragsteuern	3.752	4.198	- 10,6	- 10,9	1,4
Finanzverbindlichkeiten	111.261	95.010	17,1	14,3	41,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.126	15.547	- 9,1	- 10,6	5,3
Sonstige Verbindlichkeiten	26.995	25.748	4,8	3,1	10,1
Bilanzsumme	267.732	250.890	6,7	4,8	100,0

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

Zum Ende des Berichtsjahres 2024 lag die Konzernbilanzsumme währungsbereinigt leicht über dem Vorjahr. Positive Währungseffekte vor allem aus dem US-Dollar und dem chinesischen Renminbi führten hingegen dazu, dass die Bilanzsumme um insgesamt 6,7% stieg.*

Zum Stichtag lagen die immateriellen Vermögenswerte währungsbereinigt auf dem Niveau des Vorjahres. Hier wirkten sich im Wesentlichen die Abschreibungen der rückerworbenen Rechte und Händlerbeziehungen aus dem Erwerb von BMW Brilliance aus. Gegenläufig wirkten erhöhte Zugänge bei den aktivierte Entwicklungskosten.

Das Sachanlagevermögen lag währungsbereinigt um 10,4% über dem Vorjahr. Wesentlicher Treiber sind höhere Investitionen für die sechste Generation der elektrischen Antriebe, für Fahrzeugprojekte der NEUEN KLASSE sowie für die neue BMW X3 und X5er Reihe. Die Investitionsquote erreichte 6,4% (2023: 5,7%), ohne Berücksichtigung der Nutzungsrechte betrug sie 5,7% (2023: 4,9%).

Die vermieteten Erzeugnisse lagen wegen des gestiegenen Leasing-Neugeschäfts und des höheren durchschnittlichen Finanzierungsvolumens währungsbereinigt deutlich über dem Vorjahr. Der verwaltete Vertragsbestand hat sich mit insgesamt 1.740.720 Verträgen leicht erhöht (2023: 1.712.330 Verträge/+1,7%).

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind zum Ende des Berichtszeitraums währungsbereinigt leicht gestiegen. Hauptgründe waren sowohl das Wachstum in der Kundenfinanzierung, dem ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen zugrunde lag, als auch der Anstieg in der Händlerfinanzierung, der durch höheren Bestand sowie höhere Vertragswerte, insbesondere in den USA und UK bedingt war. Der Rückgang in der Kundenfinanzierung in China bremste dagegen den Anstieg der Forderungen. Ursache dafür war vor allem der weiterhin starke Wettbewerb mit lokalen Banken.

Der verwaltete Vertragsbestand finanzieller Fahrzeuge ist gegenüber dem Konzernabschluss 2023 um 3,2% auf 3.485.273 Verträge gesunken.

Das Konzerneigenkapital erhöhte sich auf 95.003 Mio. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem Konzernjahresüberschuss in Höhe von 7.678 Mio. € (2023: 12.165 Mio. €).

Das Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG stieg auf 92.315 Mio. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG in Höhe von 7.290 Mio. € zurückzuführen. Die Dividendenausschüttung in Höhe von 3.781 Mio. € reduzierte das Konzerneigenkapital und gleichermaßen den Eigenkapitalanteil der Aktionäre der BMW AG. Des Weiteren wirkten sich die fortgeführten Aktienrückkaufprogramme mindernd auf das Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG aus.

Die Pensionsverpflichtungen lagen mit 222 Mio. € deutlich unter dem Vorjahr (2023: 427 Mio. €). Der Rückgang resultiert insbesondere aus versicherungsmathematischen Gewinnen aus höheren Diskontierungszinssätzen.

Die sonstigen Rückstellungen sind im Vergleich zum Vorjahr währungsbereinigt moderat gesunken. Hintergrund sind geringere Verpflichtungen aus dem Personalbereich, insbesondere aufgrund geringerer Erfolgsbeteiligung und Jubiläumzahlungen.

Die Finanzverbindlichkeiten nahmen währungsbereinigt aufgrund gestiegener Anleihen sowie höherer Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten im Vergleich zum Vorjahr zu. Hintergrund war der erhöhte Finanzierungsbedarf durch das gestiegene Finanzdienstleistungsgeschäfts.

BMW Group Eigenkapitalquote*

in %	31.12.2024	31.12.2023	Veränderung in %-Punkten
Konzern	35,5	37,0	- 1,5
Segment Automobile	40,5	43,1	- 2,6
Segment Finanzdienstleistungen	10,3	11,0	- 0,7

* Verhältnis des jeweiligen Eigenkapitals zur entsprechenden Bilanzsumme.

WERTSCHÖPFUNGSRECHNUNG

Die Wertschöpfungsrechnung zeigt die von der BMW Group im Geschäftsjahr erbrachte Unternehmensleistung abzüglich der Vorleistungen. Im Rahmen der Netto-Wertschöpfung werden die Abschreibungen ebenso wie der Materialaufwand und die sonstigen Aufwendungen als Vorleistungen angesehen. Mit der Verteilungsrechnung wird der Anteil der am Wertschöpfungsprozess Beteiligten ausgewiesen. Der größte Anteil der Netto-Wertschöpfung kommt den Mitarbeitern zugute. Der im Konzern verbleibende Anteil wird zur Finanzierung der zukünftigen Geschäftstätigkeiten zurückbehalten. Die Brutto-Wertschöpfung betrachtet die Abschreibungen als eine Komponente der Wertschöpfung, die im Rahmen der Verteilungsrechnung als Innenfinanzierung auszuweisen wäre.

Die Netto-Wertschöpfung der BMW Group im Jahr 2024 ist aufgrund des im Vorjahresvergleich geringeren Ergebnisses gesunken.

BMW Group Wertschöpfungsrechnung

	2024 in Mio. €	2024 in %	2023 in Mio. €	2023 in %	Veränderung in %
ENTSTEHUNGSRECHNUNG					
Umsatzerlöse	142.380	99,2	155.498	100,1	- 8,4
Finanzerträge	- 325	- 0,2	- 1.227	- 0,8	-
Sonstige Erträge	1.411	1,0	1.045	0,7	35,0
Unternehmensleistung	143.466	100,0	155.316	100,0	- 7,6
Materialaufwand*	83.572	58,3	82.527	53,1	1,3
Sonstige Aufwendungen	14.232	9,9	22.609	14,6	- 37,1
Vorleistungen	97.804	68,2	105.136	67,7	- 7,0
Brutto-Wertschöpfung	45.662	31,8	50.180	32,3	- 9,0
Abschreibungen auf das gesamte Anlagevermögen	14.628	10,2	14.565	9,4	0,4
Netto-Wertschöpfung	31.034	21,6	35.615	22,9	- 12,9
VERTEILUNGSRECHNUNG					
Mitarbeitende	15.122	48,7	14.721	41,3	2,7
Kreditgeber	5.061	16,3	3.665	10,3	38,1
Öffentliche Hand	3.173	10,2	5.064	14,2	- 37,3
Aktionäre	2.677	8,6	3.802	10,7	- 29,6
Konzern	4.613	14,9	7.488	21,0	- 38,4
Andere Gesellschafter	388	1,3	875	2,5	-
Netto-Wertschöpfung	31.034	100,0	35.615	100,0	- 12,9

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

GESCHÄFTSVERLAUF UND SEGMENTE¹

SEGMENT AUTOMOBILE

BMW Group hält starke Marktposition

» Die BMW Group bestätigte im Berichtsjahr 2024 ihre starke Marktposition mit einem Absatzwachstum in Europa und Amerika. Dabei gewann die Marke BMW insbesondere in den europäischen Märkten weitere Marktanteile hinzu und hielt ihre führende Marktposition in China. Im weltweiten Premiumsegment behauptete BMW die Segmentführerschaft. Der konsequente Hochlauf der Elektromobilität sorgte auch 2024 für weitere Wachstumsimpulse. Dabei erzielten vor allem die BEV-Auslieferungen über alle Marken hinweg ein deutliches Plus von 13,5%.

Mit den Marken BMW, MINI und Rolls-Royce steht für unterschiedliche Kundenwünsche ein ebenso breites wie passgenaues Angebot an Premiumautomobilen zur Verfügung. Für den technologieoffenen Ansatz der BMW Group stehen dabei die verfügbaren Antriebsvarianten, von rein elektrischen Antrieben (BEV) über moderne Plug-in-Hybride (PHEV) bis hin zu hocheffizienten Verbrennungsmotoren.

Die Auslieferungen² der BMW Group lagen im Berichtsjahr bei 2.450.854 Automobilen und damit entsprechend den im dritten Quartal 2024 angepassten Erwartungen des Unternehmens leicht unter dem Vorjahr (2023: 2.554.183 Automobile/–4,0%). Gründe für die rückläufige Absatzentwicklung waren vor allem Auslieferungssperren im dritten Quartal im Zusammenhang mit der zugelieferten Komponente Integriertes Bremssystem (IBS) sowie die angespannte Marktsituation in China.

Die Marke BMW lieferte im Berichtsjahr 2.200.217 Automobile an Kundinnen und Kunden aus (2023: 2.252.793 Automobile/–2,3%). Für MINI stand das Jahr 2024 im Zeichen der Erneuerung des gesamten Produktportfolios. Mit insgesamt 244.925 Fahrzeugen lagen die Auslieferungen daher unter dem Vorjahr (2023: 295.358 Automobile/–17,1%). Die Traditionsmarke Rolls-Royce übergab insgesamt 5.712 Automobile der Luxusklasse in Kundenhand und lag damit aufgrund geplanter Modellwechsel und der gedämpften Nachfrage in China erwartungsgemäß unter dem Vorjahreswert (2023: 6.032 Automobile/–5,3%). «

Vollelektrische Automobile mit deutlichem Wachstum

» Die BMW Group verfügt in jedem ihrer Segmente über mindestens ein elektrifiziertes Fahrzeugmodell. Vor allem die Nachfrage nach vollelektrischen Automobilen der drei Marken sorgte auch im Jahr 2024 für ein deutliches Absatzwachstum auf insgesamt 426.536 Fahrzeuge (2023: 375.716 Automobile/+13,5%). Die Zahl elektrifizierter Fahrzeuge (BEV und PHEV), die im Berichtsjahr an Kundinnen und Kunden ausgeliefert wurden, stieg auf insgesamt 593.150 Einheiten (2023: 565.875 Automobile/+4,8%).

Der Anteil vollelektrischer Automobile an den gesamten Auslieferungen erhöhte sich im Jahr 2024 auf 17,4% (2023: 14,7%); auf die elektrifizierten Fahrzeuge entfiel ein Anteil von insgesamt 24,2% (2023: 22,2%). Die zunehmende Elektrifizierung des Produktportfolios wirkte sich dabei auch positiv auf die Entwicklung der CO₂-Flottenemissionen aus. [↗ Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#) «

BMW Group – Auslieferungen elektrifizierter Modelle

in Einheiten	2024	2023	Veränderung in %
BEV	426.536	375.716	13,5
BMW	368.475	330.197	11,6
MINI	56.171	45.193	24,3
Rolls-Royce	1.890	326	479,8
PHEV	166.614	190.159	– 12,4
BMW	164.172	173.878	– 5,6
MINI	2.442	16.281	– 85,0
Gesamt	593.150	565.875	4,8



¹ Dieses Kapitel enthält Angaben nach ESRS 2 SBM-1.40a) i; 42b).

² 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.

³ ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

BMW Group – Auslieferungen Automobile nach Regionen und Märkten

in Tsd. Einheiten	2024	2023	2022	2021	2020
Europa	948,5	943,0	878,5	949,1	913,6
davon Deutschland	265,7	272,6	254,3	266,8	285,0
davon UK	168,8	159,2	157,3	164,3	163,2
Amerika	482,7	482,0	441,5	451,7	379,7
davon USA	399,3	397,3	363,5	368,0	307,9
Asien	963,6	1.073,1	1.031,0	1.067,9	986,5
davon China	715,2	826,3	793,5	847,9	778,4
Sonstige Märkte	56,1	56,1	48,6	52,8	45,4
Gesamt	2.450,9	2.554,2	2.399,6	2.521,5	2.325,2

BMW mit Absatzplus in Europa und Amerika

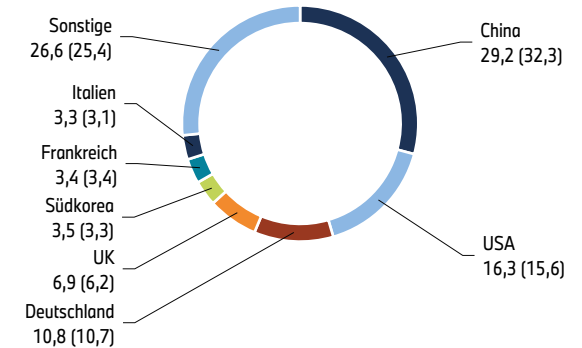
» Die Kernmarke BMW erzielte 2024 sowohl in den europäischen Märkten als auch in den USA ein Absatzwachstum. Dabei baute die Marke vor allem ihren Marktanteil in Europa weiter aus und bestätigte ihre führende Position im weltweiten Premiumsegment. Besonders die anhaltend hohe Dynamik bei den Auslieferungen vollelektrischer Automobile wirkte dem rückläufigen Gesamttrend im Berichtsjahr entgegen. So stieg der BEV-Absatz der Marke im Jahr 2024 auf 368.475 Fahrzeuge (2023: 330.197 Automobile/+11,6%). Insgesamt lieferte die Marke im Berichtsjahr 2.200.217 Automobile an Kundinnen und Kunden aus (2023: 2.252.793 Automobile/-2,3%). Die Modelle der X-Familie zählten auch im Berichtsjahr 2024 zu den beliebtesten BMW Modellen. Vor allem der BMW X1* erreichte bei den Auslieferungen zweistellige Wachstumsraten. Mehr als jedes fünfte Fahrzeug des Erfolgsmodells wurde in der vollelektrischen Variante nachgefragt. Der BMW iX1* war im Berichtsjahr zugleich das erfolgreichste BEV-Modell der Marke BMW. «

Produktneuheiten BMW

» Für die Marke BMW war 2024 ein Jahr bedeutender Produktneuheiten. Den Auftakt machte im März die Markteinführung des neuen BMW X2*, der zum ersten Mal auch vollelektrisch als BMW iX2* zur Verfügung steht. Der neue BMW 5er Touring* ist seit der Einführung der vollelektrischen Variante im Mai 2024 nunmehr in allen Antriebsarten erhältlich und steht im BMW Modellangebot beispielhaft für die Technologieoffenheit des gesamten Unternehmens. In der ersten Jahreshälfte präsentierte die Marke außerdem Modellüberarbeitungen der erfolgreichen BMW 3er und 4er Baureihe. In nun vierter Generation feierten im Herbst mit dem neuen BMW X3* und dem neuen BMW 1er gleich zwei Erfolgsmodelle ihre Markteinführung, die für den BMW 1er gleichzeitig die 20-jährige Erfolgsgeschichte der 1er Reihe markierte. Im Oktober wurde zudem das neue BMW 2er Gran Coupé* der Öffentlichkeit vorgestellt, dessen Markteinführung im Frühjahr 2025 folgt. Der weitere Verlauf des Jahres 2025 steht ganz im Zeichen der NEUEN KLASSE. Den Startschuss macht dabei die Weltpremiere des ersten NEUE KLASSE Modells in der zweiten Jahreshälfte 2025. Die Produktion startet gegen Ende des Jahres. «

BMW Group – Größte Automobilmärkte 2024 (2023)

in % vom Absatz



Auslieferungen BMW Automobile nach Modellreihen

in Einheiten	2024	2023	Veränderung in %	Anteil an BMW Auslieferungen 2024 in %
BMW 1er/2er	198.226	225.827	- 12,2	9,0
BMW 3er/4er	519.228	558.462	- 7,0	23,6
BMW 5er/6er	250.674	273.877	- 8,5	11,4
BMW 7er/8er	56.542	59.763	- 5,4	2,6
BMW Z4	10.482	10.957	- 4,3	0,5
BMW X1/X2	413.386	318.051	30,0	18,8
BMW X3/X4	370.198	405.562	- 8,7	16,8
BMW X5/X6	275.318	280.684	- 1,9	12,5
BMW X7	59.949	61.117	- 1,9	2,7
BMW iX	38.365	50.989	- 24,8	1,7
BMW XM	7.813	6.749	15,8	0,4
BMW i3/i8	36	755	- 95,2	-
BMW gesamt	2.200.217	2.252.793	- 2,3	100,0
davon BEV	368.475	330.197	11,6	16,7
davon PHEV	164.172	173.878	- 5,6	7,5

BMW M erreicht erneut Bestmarke

» BMW M schloss das Berichtsjahr erneut mit einem Bestwert ab. Mit insgesamt 206.587 ausgelieferten Fahrzeugen der Performance- und High-Performance-Klasse übertraf BMW M den Rekordwert aus dem Vorjahr (2023: 202.431 Automobile/+2,1%). Damit war im Jahr 2024 fast jeder zehnte ausgelieferte BMW ein BMW M Modell. Das begehrteste Modell war dabei wieder der vollelektrische BMW i4 M50*.

Die Elektrifizierung hielt auch im Jahr 2024 weiter Einzug in die Hochleistungsklasse: Ende des Jahres kam die Neuauflage des BMW M5* und BMW M5 Touring* auf den Markt. Beide Modelle sind erstmals elektrifiziert als PHEV verfügbar und erzeugten bereits im Vorfeld ihrer Markteinführung ein positives Echo in der internationalen Fachpresse. Im Laufe des Jahres stellte BMW M zudem Modellüberarbeitungen des BMW M2*, BMW M3* und BMW M4* vor. Besonderes Highlight war außerdem die Vorstellung des Sondermodells BMW M4 CS*, dessen Produktionszeitraum sich auf lediglich zwölf Monate erstreckt. «



* ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

Auslieferungen MINI Automobile nach Modellen

in Einheiten	2024	2023	Veränderung in %	Anteil an MINI Auslieferungen 2024 in %
MINI Hatch (3- und 5-Türer)	128.635	155.607	- 17,3	52,5
MINI Cabrio	18.994	32.141	- 40,9	7,8
MINI Clubman	10.693	24.207	- 55,8	4,4
MINI Countryman	80.971	83.403	- 2,9	33,1
MINI Aceman	5.632	-	-	2,3
MINI gesamt	244.925	295.358	- 17,1	100,0

Neue MINI Familie gestartet

» Die Marke MINI startete im Berichtsjahr mit der Erneuerung ihres gesamten Produktportfolios und lieferte daher mit 244.925 Automobilen erwartungsgemäß weniger Fahrzeuge aus als noch im Vorjahr (2023: 295.358 Automobile/-17,1%). Wichtige Wachstumsimpulse kamen erneut von der fortschreitenden Elektrifizierung des Portfolios der Marke: Die vollelektrischen Modelle kamen im Berichtsjahr auf einen Anteil von 22,9% an den gesamten Auslieferungen der Marke (2023: 15,3%). Dabei war auch im Jahr 2024 der MINI Cooper SE* das meistverkaufte Modell der Marke. Insgesamt lag der Anteil der elektrifizierten MINI Modelle (BEV- und PHEV-Modelle) bei 23,9% (2023: 20,8%). Damit war fast jeder vierte ausgelieferte MINI elektrifiziert.

Mit dem MINI Aceman begrüßte die MINI Familie 2024 ein völlig neues Mitglied. Das rein elektrisch angetriebene Cross-over-Modell ist seit Herbst verfügbar und begeistert Kundinnen und Kunden mit dem MINI typischen Gokart-Feeling. Das nächste Familienmitglied lässt vor allem die Herzen der Frischluftfans höher schlagen: Seit Ende des Jahres rollt auch das beliebte MINI Cabrio* wieder in Oxford vom Band und ist ab Anfang 2025 erhältlich. «



Auslieferungen Rolls-Royce Automobile nach Modellen

in Einheiten	2024	2023	Veränderung in %
Phantom	413	505	- 18,2
Ghost	808	1.510	- 46,5
Wraith/Dawn	11	168	- 93,5
Cullinan	2.590	3.523	- 26,5
Spectre	1.890	326	479,8
Rolls-Royce gesamt	5.712	6.032	- 5,3

Rolls-Royce: Bespoke-Individualisierungen auf Rekordniveau

» Die Luxusmarke Rolls-Royce übergab im Berichtsjahr insgesamt 5.712 Automobile in Kundenhand (2023: 6.032 Automobile/-5,3%). Der moderate Rückgang entspricht den Planungen der Marke und war auf den Modellwechsel zum Anlauf der neuen Modelle Cullinan Series II* und Ghost Series II* zurückzuführen. Auf dem chinesischen Markt kam im Luxussegment eine gedämpfte Nachfrage hinzu, der sich auch Rolls-Royce nicht vollständig entziehen konnte. Besonders erfolgreich war das Bespoke-Angebot, das eine Fertigung von Rolls-Royce Modellen nach individuellen Kundenwünschen ermöglicht. Die Bespoke-Fahrzeuge erzielten dabei 2024 ein neues Rekordniveau: Gemessen am durchschnittlichen Wert je Fahrzeug stiegen Bespoke-Individualisierungen im Jahresvergleich um 10% und erreichten damit den höchsten Stand in der Geschichte der Marke.

Die begehrtesten Modelle 2024 waren der Rolls-Royce Cullinan* und der vollelektrische Rolls-Royce Spectre*. Der Spectre* schloss sein erstes volles Verkaufsjahr sehr erfolgreich ab und war weltweit stark nachgefragt – in Europa avancierte er zum verkaufstärksten Modell. In der Geschichte der Luxusmarke markiert das Jahr 2025 einen Höhepunkt: Das Flaggschiff der Marke, der Rolls-Royce Phantom, feiert seinen hundertsten Geburtstag. «

* ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

Ertragslage Segment Automobile entspricht Erwartungen

» Im Segment Automobile lagen die Umsatzerlöse vor dem Hintergrund des gesunkenen Absatzvolumens sowie einem rückläufigem Preisniveau mit 124.917 Mio. € moderat unter dem Vorjahr (2023: 132.277 Mio. €/-5,6%, währungsbereinigt: -4,8%). Die Preismaßnahmen aus dem Vorjahr kompensierten teilweise die Auswirkungen des stärkeren Wettbewerbs auf die Fahrzeugpreise. Insbesondere in China stellte sich die Situation im Geschäftsjahr 2024 herausfordernd dar. Obwohl der Gesamtmarkt ein Wachstum verzeichnete, ging der Absatz der BMW Group zurück und blieb hinter den Erwartungen. Dies ist unter anderem in einer unverändert gebremsten Konsumbereitschaft bei höherpreisigen Fahrzeugen begründet, die sich trotz Stützungsmaßnahmen der Regierung nicht spürbar verbesserte. Darüber hinaus belasteten im Berichtsjahr die Auslieferungssperren für Fahrzeuge im Zusammenhang mit dem zugelieferten IBS.

Die Umsatzkosten im Segment betragen 107.729 Mio. € und lagen damit leicht unter dem Vorjahr (2023: 109.920 Mio. €/-2,0%). Im Berichtszeitraum wirkten im Wesentlichen volumenbedingt gesunkene Herstellungskosten. Im Berichtsjahr waren die Gewährleistungsaufwendungen rückläufig. Im Vorjahresvergleich reduzierte das geringere Absatzvolumen die Zuführungen zu den Gewährleistungsrückstellungen. Im Vorjahr wirkten zusätzlich erhöhte Zuführungen im Zusammenhang mit Airbags mit Gasgeneratoren des Zulieferers ARC sowie eine Neubewertung der Rückstellung für den Abgasrückführungskühler (AGR). Obwohl im Berichtsjahr erhöhte Zuführungen für Rückrufe im Zusammenhang mit dem zugelieferten IBS erforderlich waren, blieben die Zuführungen zu den Gewährleistungsrückstellungen erwartungsgemäß unter dem Vorjahr. Des Weiteren konnten die Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Zulieferer ARC aufgelöst werden, was zu erhöhten Auflösungen im Vorjahresvergleich führte. Gegenläufig belasteten erhöhte Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Lieferantennetzwerk im Vorjahresvergleich.

Aus der Kaufpreisallokation von BMW Brilliance ergaben sich planmäßige Abschreibungen in Höhe von 1,3 Mrd. €.

Die erwartungsgemäß gestiegenen Forschungs- und Entwicklungsleistungen sind im Wesentlichen auf die baureihenübergreifende Digitalisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte zurückzuführen. Hinzu kommt die Entwicklung neuer Modelle, wie die Nachfolger für den BMW X3 und X5 sowie weitere Modelle der NEUEN KLASSE.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten stiegen im Berichtszeitraum leicht auf 9.357 Mio. € (2023: 9.195 Mio. €/+1,8%). Der Anstieg steht im Zusammenhang mit höheren Personalkosten sowie vor allem Kosten für IT, im Wesentlichen für Projekte und Softwarelizenzen.

Der Saldo der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen erhöhte sich im Vorjahresvergleich. Dies ist im Wesentlichen auf Erträge aus Währungsgeschäften zurückzuführen.

Die oben beschriebenen Effekte wirkten sich entsprechend auf die Ergebnissituation aus. So lag das Ergebnis vor Finanzergebnis im Segment Automobile mit 7.893 Mio. € deutlich unter dem Vorjahr (2023: 12.981 Mio. €/-39,2%).

Die EBIT-Marge im Segment erreichte im Berichtsjahr mit 6,3% den angepassten Zielkorridor von 6 bis 7% (2023: 9,8%/-3,5 Prozentpunkte).

Das Finanzergebnis im Segment Automobile lag mit -349 Mio. € leicht unter dem Vorjahr (2023: -339 Mio. €). Maßgeblich dafür war ein geringeres Zinsergebnis, im Wesentlichen wegen höherer Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen. Gegenläufig wirkten die im Vorjahr vorgenommenen Wertberichtigungen auf at Equity bewertete Beteiligungen.

Das Ergebnis vor Steuern belief sich 2024 auf 7.544 Mio. € und blieb damit deutlich unter dem Vorjahr (2023: 12.642 Mio. €).

Der Return on Capital Employed im Automobilgeschäft lag 2024 mit 11,4% im prognostizierten Korridor von 11 bis 13% (2023: 20,2%/-8,8 Prozentpunkte). Der Rückgang lag im Wesentlichen am niedrigeren Ergebnis vor Finanzergebnis im Vorjahresvergleich. «

BMW Group Margen Segmente

in %	2024	2023	Veränderung in %-Punkten
AUTOMOBILE			
Bruttomarge ¹	13,8	16,9	- 3,1
EBIT-Marge ²	6,3	9,8	- 3,5
MOTORRÄDER			
Bruttomarge ¹	15,5	17,4	- 1,9
EBIT-Marge ²	6,1	8,1	- 2,0

¹ Verhältnis des Bruttoergebnisses vom Umsatz zu den Umsatzerlösen des Segments.

² Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse des Segments.

SEGMENT MOTORRÄDER

BMW Motorrad mit neuem Bestwert

» Die Auslieferungen* im Segment Motorräder erreichten mit insgesamt 210.385 Einheiten einen neuen Bestwert (2023: 209.066 Motorräder/+0,6%). Dennoch war auch im Motorradgeschäft die gedämpfte wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere in China, aber auch in anderen Regionen zu spüren. «

Auslieferungen weltweit: solides Absatzplus in Deutschland und Brasilien

» Zum positiven Absatzergebnis im Berichtszeitraum trugen insbesondere Deutschland sowie die Märkte in Nord- und Südamerika bei. In Europa lagen die Auslieferungen im Jahr 2024 bei 118.704 Einheiten und legten damit leicht zu (2023: 116.011 Motorräder/+2,3%). Deutschland lag dabei mit einem Plus von 8,3% auf 26.177 Einheiten solide über dem Vorjahresniveau (2023: 24.176 Motorräder). Der Markt in Frankreich beendete

das Berichtsjahr mit 20.693 Einheiten und lag unter dem Vorjahr (2023: 21.668 Motorräder/-4,5%). Italien (2024: 16.617 Motorräder; 2023: 16.179 Motorräder/+2,7%) und Spanien (2024: 13.009 Motorräder; 2023: 12.716 Motorräder/+2,3%) zeigten ein leichtes Wachstum.

In Amerika waren die Auslieferungen mit insgesamt 47.692 Einheiten ebenfalls im Plus (2023: 46.184 Motorräder/+3,3%), wobei Brasilien der Wachstumstreiber war. Dort zogen die Auslieferungen 2024 auf 15.267 Motorräder solide an (2023: 14.106 Motorräder/+8,2%). Die USA überschritten mit 17.272 Einheiten das Vorjahresniveau (2023: 17.017 Motorräder/+1,5%). In Asien dagegen lag der Absatz auf dem chinesischen Markt mit 13.872 Einheiten unter dem Vorjahr (2023: 15.832 Motorräder/-12,4%). «

Markteinführungen im Berichtsjahr

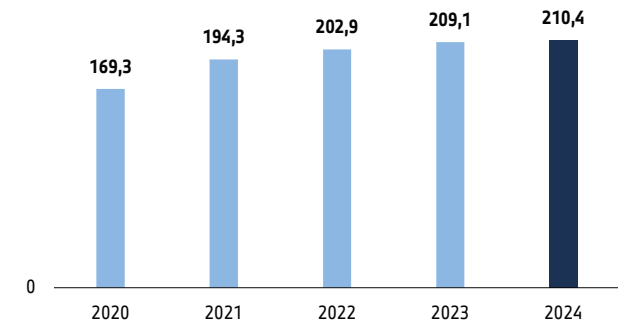
» Im Jahr 2024 erneuerte BMW Motorrad das Produktportfolio weiter und baute es mit dem CE 02 eParkourer gleichzeitig um ein weiteres Elektrofahrzeug aus. Zu weiteren Höhepunkten zählten die neue BMW R 1300 GS Adventure, die seit November 2024 erhältlich ist, sowie die Erweiterung der M Familie um die BMW M 1000 XR.

In der ersten Jahreshälfte kamen mit der F 900 GS, F 900 GS Adventure sowie der F 800 GS drei Modellüberarbeitungen im Adventure-Bereich auf den Markt. Im Segment Sport wurde die S 1000 XR überarbeitet. Im Heritage-Bereich wurde die erfolgreiche R nineT Familie um die Neuauflagen der R 12 nineT und der R 12 erweitert. «



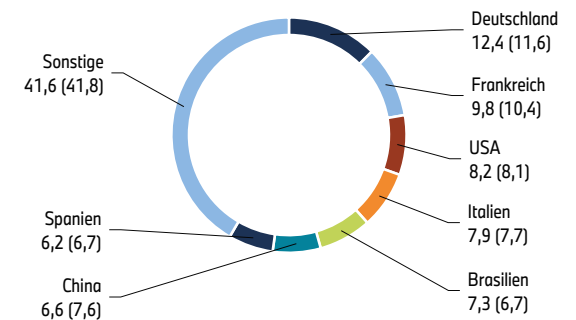
Auslieferungen von BMW Motorrädern

in Tsd. Einheiten



BMW Group – Größte Motorradmärkte 2024 (2023)

in % vom Absatz



* Definition des Begriffs Auslieferungen siehe [2 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

» Im Berichtsjahr 2024 stellte BMW Motorrad sechs Modellüberarbeitungen vor. Mit der F 900 R (November), S 1000 R und M 1000 R (Dezember) wurden drei Modellüberarbeitungen aus dem Roadster-Bereich mit Markteinführungen im Jahr 2025 angekündigt. Mit der Vorstellung der BMW S 1000 RR (Oktober) und M 1000 RR folgten noch zwei hochdynamische Sportler.

Für die Mobilität im urbanen Raum stehen die überarbeiteten Scooter C 400 GT und C 400 X bereit. Sie sind Anfang 2025 auf den Markt gekommen. «

Ertragslage Segment Motorräder erfüllt Prognoseziel

» Die EBIT-Marge des Segments Motorräder lag im Berichtszeitraum bei 6,1% (2023: 8,1%) und damit innerhalb des angepassten prognostizierten Korridors von 6 bis 7%.

Das Ergebnis vor Steuern betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr 198 Mio. € (2023: 258 Mio. €/-23,3%). Positive Preis- sowie Produkt-Mix-Effekte wurden dabei von höheren Material- und Entwicklungskosten kompensiert.

Der Return on Capital Employed im Segment Motorräder erreichte im Berichtsjahr 15,5% und lag damit innerhalb des angepassten Korridors von 14 bis 16% (2023: 22,1%/-6,6 Prozentpunkte). Die Veränderung zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus dem gesunkenen Ergebnis sowie aus dem Anstieg des Net Working Capital, bedingt durch einen durchschnittlichen Anstieg des Vorratsvermögens. «

SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Solider Anstieg des Neugeschäfts im Berichtszeitraum

» Im Finanzierungs- und Leasinggeschäft legte die Zahl der Neuverträge im Berichtszeitraum solide um 9,8% auf insgesamt 1.693.876 Abschlüsse zu (2023: 1.542.514 Verträge). Neben dem attraktiven Produktportfolio ist der Zuwachs sowohl auf die nahtlose Integration der kundenorientierten Finanzdienstleistungsprodukte als auch auf die gute Zusammenarbeit mit den Händlern zurückzuführen.

Dabei lag der Anteil an BMW Group Neuwagen, die durch das Segment Finanzdienstleistungen verleast oder finanziert wurden, im Berichtsjahr bei 42,6%* (2023: 38,2%/+4,4 Prozentpunkte).

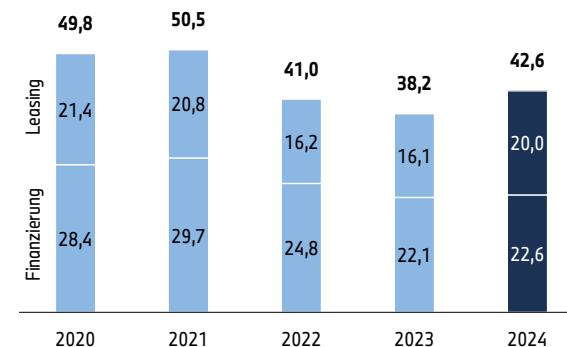
Von den im Jahr 2024 abgeschlossenen Neuverträgen entfielen zudem 352.807 Verträge auf die Finanzierung und das Leasing von Gebrauchtfahrzeugen der BMW Group. Dies entspricht einem Plus von 8,4% gegenüber dem Vorjahr (2023: 325.320 Verträge).

Das Leasingneugeschäft legte im Berichtsjahr 2024 deutlich um 19,6% zu und erreichte einen Anteil von 36,6% am gesamten Neugeschäft. Das Finanzierungsgeschäft entwickelte sich ebenfalls positiv (+4,9%) und kam auf einen Anteil von 63,4%.

Das Neugeschäftsvolumen aller Finanzierungs- und Leasingverträge verzeichnete mit 64.519 Mio. € gegenüber dem Vorjahr einen deutlichen Anstieg um 12,5% (2023: 57.333 Mio. €). Neben der höheren Zahl der Neuverträge sorgte auch das höhere Finanzierungsvolumen pro Fahrzeug für dieses Wachstum. «

BMW Group Neuwagen, durch Segment Finanzdienstleistungen finanziert oder verleast*

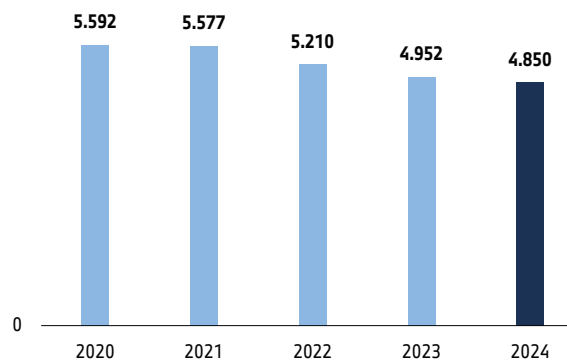
in %



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

Vertragsbestand finanzierter oder verleaster Fahrzeuge im Segment Finanzdienstleistungen 2024

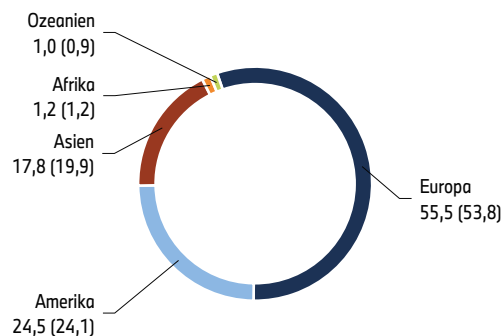
in Tsd. Einheiten



» Zum 31. Dezember 2024 lag der Vertragsbestand an finanzierten oder verleaste Fahrzeugen bei insgesamt 4.850.121 Verträgen (31. Dezember 2023: 4.952.318 Verträge/−2,1%). In der Region Amerika bewegte sich der betreute Vertragsbestand des Segments Finanzdienstleistungen auf Vorjahresniveau (−0,2%). Während der Vertragsbestand in Ozeanien (+6,4%) und in Europa (+1,0%) einen leichten Anstieg verzeichnete, war in Afrika (−5,3%) und insbesondere Asien (−12,6%) ein rückläufiger Trend zu beobachten. Der deutlich niedrigere Vertragsbestand in Asien lässt sich auf den anhaltend starken Wettbewerb im chinesischen Finanzdienstleistungssektor sowie den niedrigeren Absatz des Segments Automobile in China zurückführen. «

Vertragsbestand finanzierter oder verleaster Fahrzeuge im Segment Finanzdienstleistungen 2024 (2023)

in % nach Regionen



Leichter Anstieg des Flottengeschäfts

» Unter der Markenbezeichnung Alphabet bietet das Segment Finanzdienstleistungen im Flottenmanagement hauptsächlich gewerblichen Kunden Finanzierungs- und Leasingverträge sowie darauf abgestimmte Serviceleistungen an. Zum Ende des Berichtszeitraums betreute der Geschäftsbereich eine Flotte von 741.935 Fahrzeugen (2023: 720.094 Fahrzeuge/+3,0%).

Seit dem zweiten Quartal 2024 übernimmt Alphabet das Management und die weitere Vermarktung für einen Teil der konzerneigenen Flotte. Ziel ist, die Nutzung und Wiedervermarktung von Fahrzeugen weiter zu optimieren. Im Rahmen der Umstellung des Direktvertriebsmodells in Europa wird das Volumen dort kontinuierlich zunehmen. Zum Bilanzstichtag wurden 21.152 Fahrzeuge betreut. «

Händlerfinanzierung deutlich über dem Vorjahr

» Das Geschäftsvolumen in der Händlerfinanzierung lag zum 31. Dezember 2024 mit 21.273 Mio. € deutlich über dem Vorjahr (2023: 18.941 Mio. €/+12,3%). Maßgeblicher Treiber dieses Wachstums waren insbesondere die durchschnittlich höheren Finanzierungsvolumina pro Fahrzeug. «

Ergebnis im Finanzdienstleistungsgeschäft unter Vorjahr

» Das Ergebnis vor Steuern im Segment Finanzdienstleistungen lag zum Ende des Berichtsjahres bei 2.538 Mio. € (2023: 2.962 Mio. €/-14,3%) und somit deutlich unter dem Vorjahr. Wesentlicher Treiber für den Ergebnisrückgang waren niedrigere Vermarktungserlöse bei Leasingrückläufern. Im vierten Quartal 2024 ergaben sich zusätzliche Ergebnisbelastungen aufgrund von Rückstellungszuführungen zu Rechtsrisiken in Großbritannien sowie höherer Aufwendungen für die Kreditrisikoversorge, insbesondere infolge des herausfordernden Marktumfelds für den chinesischen Automobilhandel.

Die Kreditverlustquote auf das gesamte Kreditportfolio lag 2024 bei 0,26% (2023: 0,18%). Das bilanzielle Geschäftsvolumen belief sich im Berichtsjahr auf 151.117 Mio. € und lag solide über dem Vorjahr (2023: 137.910 Mio. €/+9,6%). «

Leichter Rückgang der Ertragslage im Segment Finanzdienstleistungen

» Die Eigenkapitalrendite des Segments Finanzdienstleistungen bewegte sich im Geschäftsjahr 2024 mit 15,1% unter dem Niveau des Vorjahres (2023: 17,2% /−2,1 Prozentpunkte). Der Return on Equity im Jahr 2024 lag im Rahmen der angepassten Prognose von 15 bis 18%. «

SEGMENT SONSTIGE GESELLSCHAFTEN UND KONSOLIDIERUNGEN

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Sonstige Gesellschaften verbesserte sich im Geschäftsjahr auf 837 Mio. € (2023: −100 Mio. €). Wesentlicher Einflussfaktor für den Ergebnisanstieg war die geringere Belastung durch negative Bewertungseffekte bei Zinssicherungsgeschäften im Vorjahresvergleich.

Die Konsolidierungen sanken im Ergebnis vor Steuern auf −146 Mio. € (2023: 1.334 Mio. €). Im Vorjahresvergleich belasteten höhere Eliminierungen im Zusammenhang mit gestiegenem Leasing- und Finanzierungsneugeschäft 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 2024 um 73.330 auf 2.547.590 Einheiten. Im Automobilabsatz enthalten waren 586.016 Einheiten aus der Serienteileversorgung an BMW Brilliance Automotive Ltd., Sheenyang, die mit 106.251 Einheiten unter Vorjahresniveau lagen.

Zum 31. Dezember 2024 beschäftigte die BMW AG 87.823 Mitarbeiter, zusätzlich dazu waren 5.942 Auszubildende, Praktikanten und Diplomanden beschäftigt (31. Dezember 2023 85.168 Mitarbeiter, zusätzlich 5.733 Auszubildende, Praktikanten und Diplomanden).

Nach einer erwartungsgemäß guten Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr 2024 schwächten Auslieferungssperren und Rückrufe im Zusammenhang mit der zugelieferten Komponente Integriertes Bremssystem (IBS) sowie eine weiterhin gedämpfte Nachfrage in China diese im weiteren Geschäftsverlauf des Berichtsjahres.

Der konsequente Fokus auf Technologieoffenheit ermöglicht es dem Unternehmen, innovative Antriebstechnologien zu entwickeln und flexibel auf Marktentwicklungen zu reagieren. Mit einer ausgewogenen Produktpalette und kontinuierlichen Investitionen in Forschung und Entwicklung sieht sich die BMW AG auf Basis ihrer robusten Strategie gut positioniert.

Die solide wirtschaftliche Basis des Unternehmens zeigt sich unter anderem an der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im Jahr 2024. Die Geschäftsentwicklung hat die angepassten Erwartungen der Unternehmensleitung erfüllt. Diese Einschätzung berücksichtigt auch Erkenntnisse nach dem Ende des Berichtszeitraums.

Ertragslage

BMW AG Gewinn- und Verlust-Rechnung

in Mio. €	2024	2023
Umsatzerlöse	105.317	107.874
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	- 88.214	- 90.865
Bruttoergebnis vom Umsatz	17.103	17.009
Vertriebskosten	- 4.261	- 4.123
Allgemeine Verwaltungskosten	- 4.068	- 3.824
Forschungs- und Entwicklungskosten	- 8.315	- 6.924
Sonstige betriebliche Erträge	2.062	1.872
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 1.953	- 2.067
Beteiligungsergebnis	3.917	3.592
Finanzergebnis	- 378	- 84
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 566	- 1.067
Ergebnis nach Steuern	3.541	4.384
Sonstige Steuern	- 17	- 18
Jahresüberschuss	3.524	4.366
Einstellung in die Gewinnrücklagen	- 847	- 564
Ertrag aus der Kapitalherabsetzung	-	24
Einstellung in die Kapitalrücklage nach § 237 Abs. 5 AktG	-	- 24
Bilanzgewinn	2.677	3.802

Die Umsatzerlöse verringerten sich im Vergleich zum Vorjahr um 2.557 Mio. € auf 105.317 Mio. €, im Wesentlichen bedingt durch ein rückläufiges Absatzvolumen. Geografisch entfiel der Rückgang der Umsatzerlöse im Wesentlichen auf den chinesischen Markt, wo sich diese um 2.773 Mio. € reduzierten. Eine positive Entwicklung ist im europäischen Raum zu verzeichnen. Hier stiegen die Umsatzerlöse um 1.056 Mio. €. Auf den Umsatz von 105.317 Mio. € (2023: 107.874 Mio. €) entfiel ein konzerninterner Anteil von 81.138 Mio. € (2023: 83.231 Mio. €); dies entspricht einer Quote von 77,0% (2023: 77,2%).

Der Rückgang der Herstellungskosten um 2.651 Mio. € auf 88.214 Mio. € ist im Wesentlichen auf die Volumenreduktion zurückzuführen und verhält sich nahezu proportional zur Entwicklung der Umsatzerlöse. Weiterhin reduzierten sich die darin enthaltenen Aufwendungen für Gewährleistungs-, Kulanzverpflichtungen und Produktgarantien im Wesentlichen aufgrund von Neubewertungen im Vorjahresvergleich um 510 Mio. €.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz erhöhte sich um 94 Mio. € auf 17.103 Mio. €.

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

Die Forschungs- und Entwicklungskosten entfielen im Wesentlichen auf Modelle der NEUEN KLASSE, neue Fahrzeugmodelle, unter anderem die Nachfolger für den BMW X3* und BMW X5*, sowie auf die weitere baureihenübergreifende Digitalisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Korrespondierend dazu stiegen die Forschungs- und Entwicklungskosten um 20,1% im Vergleich zum Vorjahr.

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich auf 2.062 Mio. € (2023: 1.872 Mio. €) und beinhalteten im Wesentlichen Erträge aus Finanzgeschäften sowie Auflösungen von sonstigen Rückstellungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen reduzierten sich auf 1.953 Mio. € (2023: 2.067 Mio. €) und enthielten insbesondere Aufwendungen aus Finanzgeschäften sowie Zuführungen von sonstigen Rückstellungen.

Die im Beteiligungsergebnis enthaltenen Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit Konzerngesellschaften erhöhten sich deutlich. 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, erhielt.

Das Finanzergebnis reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 294 Mio. €. Im Vorjahr waren im Wesentlichen höhere Erträge aus der Marktbewertung des Deckungsvermögens enthalten. Das Deckungsvermögen wurde mit den Pensionsverpflichtungen verrechnet.

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

* ¹ Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

Nach Abzug von Steuern ergab sich ein Jahresüberschuss in Höhe von 3.524 Mio. € gegenüber 4.366 Mio. € im Vorjahr.

Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Hauptversammlung über die Gewinnverwendung ergibt sich ein zur Ausschüttung verfügbarer Bilanzgewinn in Höhe von 2.677 Mio. € (2023: 3.802 Mio. €). Dieser entspricht einer auf den Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG am Konzernjahresüberschuss der

BMW Group nach IFRS bezogenen Ausschüttungsquote in Höhe von 36,7%. Die Ausschüttungsquote liegt damit wie 2023 (33,7%) im prognostizierten Korridor von 30 bis 40%.

Die Ausschüttungsquote berücksichtigt die Anzahl der dividendenberechtigten Aktien am 31. Dezember 2024 und kann sich aufgrund des laufenden Aktienrückkaufprogramms bis zur Hauptversammlung verändern.

Finanz- und Vermögenslage

BMW AG Bilanz zum 31. Dezember

in Mio. €	2024	2023	in Mio. €	2024	2023
AKTIVA			PASSIVA		
Immaterielle Vermögensgegenstände	1.606	1.823	Gezeichnetes Kapital	639	639
Sachanlagen	16.623	15.560	Nennbetrag eigener Anteile	- 17	- 5
Finanzanlagen	12.020	12.077	Kapitalrücklage	2.450	2.450
Anlagevermögen	30.249	29.460	Gewinnrücklagen	10.926	11.046
Vorräte	7.766	8.505	Bilanzgewinn	2.677	3.802
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.005	1.349	Eigenkapital	16.675	17.932
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	13.546	16.398	Namens-Gewinn-Scheine	23	24
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3.845	3.120	Rückstellungen für Pensionen	1.848	2.231
Wertpapiere	1.912	2.705	Übrige Rückstellungen	10.660	11.537
Flüssige Mittel	8.142	6.145	Rückstellungen	12.508	13.768
Umlaufvermögen	36.216	38.222	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-	35
Rechnungsabgrenzungsposten	105	142	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.892	7.552
			Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	23.949	22.648
			Übrige Verbindlichkeiten	1.794	1.364
			Verbindlichkeiten	32.635	31.599
			Rechnungsabgrenzungsposten	4.729	4.501
Bilanzsumme	66.570	67.824	Bilanzsumme	66.570	67.824

Im Geschäftsjahr wurden 3.699 Mio. € (2023: 4.571 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 2.766 Mio. € (2023: 2.607 Mio. €). Das Finanzanlagevermögen blieb auf Vorjahresniveau und beläuft sich auf 12.020 Mio. € (2023: 12.077 Mio. €).

Die Vorräte reduzierten sich auf 7.766 Mio. € (2023: 8.505 Mio. €), im Wesentlichen durch einen Bestandsabbau bei den fertigen sowie den unfertigen Erzeugnissen unter anderem aufgrund einer Abnahme des Bestands in den Werkslagern sowie der konzerninternen Übertragung eines Teils der eigenen Flotte.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen sanken auf 13.546 Mio. € (2023: 16.398 Mio. €). Insbesondere reduzierten sich hier die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Zuge des im Vergleich zum Vorjahr insgesamt rückläufigen Absatzvolumens in China.

Der Anstieg der übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände auf 3.845 Mio. € (2023: 3.120 Mio. €) war insbesondere auf Rückkaufvereinbarungen von Finanzinstrumenten in den sonstigen Vermögensgegenständen zurückzuführen.

Die Liquidität der BMW Group wird durch ein konzernweit geltendes Liquiditätskonzept sichergestellt. Dieses Konzept beinhaltet, dass ein Großteil der Konzernliquidität bei der BMW AG konzentriert wird. Ein wichtiges Instrument in diesem Zusammenhang ist der bei der BMW AG angesiedelte Cashpool.

Die flüssigen Mittel nahmen um 1.997 Mio. € auf 8.142 Mio. € zu, im Wesentlichen durch die Überschüsse aus betrieblicher Tätigkeit im Zuge abgebauter Forderungen gegen verbundene Unternehmen im Vergleich zum Vorjahr. Gegenläufig wirkten vor allem die Mittelabflüsse aus der Finanzierungstätigkeit aufgrund der Zahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2023.

Das Eigenkapital reduzierte sich um 1.257 Mio. € auf 16.675 Mio. €, im Wesentlichen infolge eines niedrigeren Bilanzgewinns sowie gesunkener Gewinnrücklagen aufgrund der Aktienrückkaufprogramme. Die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2023 betrug 3.781 Mio. €. Die Eigenkapitalquote verzeichnete eine Veränderung von 26,4% auf 25,0%.

Für die Sicherung von Pensionsverpflichtungen wurden liquide Mittel zur Investition in Fondsvermögen in Höhe von 446 Mio. € (2023: 430 Mio. €) im Rahmen von Contractual Trust Arrangements (CTA) treuhänderisch auf den BMW Trust e. V., München, übertragen. Eine Saldierung des Deckungsvermögens in Höhe von 13.390 Mio. € (2023: 12.528 Mio. €) mit den gesicherten Verpflichtungen wurde vorgenommen.

Die Rückstellungen für Pensionen nach Saldierung der Pensionsverpflichtungen mit dem Deckungsvermögen sanken von 2.231 Mio. € auf 1.848 Mio. €.

Die übrigen Rückstellungen reduzierten sich von 11.537 Mio. € auf 10.660 Mio. €, im Wesentlichen bedingt durch einen Rückgang der Personalrückstellungen und der Rückstellungen für Gewährleistungs-, Kulanzverpflichtungen und Produktgarantien.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen auf 23.949 Mio. € (2023: 22.648 Mio. €) war überwiegend auf einen Anstieg der Finanzverbindlichkeiten im Zuge des insgesamt angestiegenen Cashpool-Bestands zurückzuführen.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten erhöhte sich um 228 Mio. € auf 4.729 Mio. € und enthält vorwiegend Abgrenzungen für noch nicht erbrachte Teilleistungen in Zusammenhang mit Service- und Wartungsverträgen.

Risiken und Chancen

Die Geschäftsentwicklung der BMW AG hängt maßgeblich von den Risiken und Chancen der BMW Group ab, die ausführlich im Kapitel [Risiken und Chancen](#) des zusammengefassten Lageberichts dargestellt sind. Die BMW AG partizipiert grundsätzlich an

den Risiken ihrer Beteiligungen und Tochterunternehmen entsprechend der jeweiligen Anteilsquote. Gleichzeitig hat das Beteiligungsergebnis einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis der BMW AG.

Die BMW AG ist in das konzernweite Risikomanagementsystem und das Interne Kontrollsystem der BMW Group eingebunden. Für nähere Informationen wird auf das Kapitel [Internes Kontrollsystem](#) im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

Ausblick

Die BMW AG erwartet für das Geschäftsjahr 2025 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% (2024: 36,7%).

Die Erwartungen für die BMW AG hinsichtlich ihrer nichtfinanziellen Leistungsindikatoren entsprechen im Wesentlichen – aufgrund ihrer Bedeutung im Konzern und ihrer Verflechtungen mit den Konzerngesellschaften – den Prognosen der BMW Group, die ausführlich im Kapitel [Prognose](#) des zusammengefassten Lageberichts beschrieben werden.

Der von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, Niederlassung München, mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene Abschluss der BMW AG, aus dem hier insbesondere die Bilanz und die Gewinn-und-Verlust-Rechnung wiedergegeben sind, wird elektronisch an die das Unternehmensregister führende Stelle zur Einstellung in das Unternehmensregister übermittelt und ist über die Internetseite des Unternehmensregisters zugänglich. Dieser Abschluss ist darüber hinaus auf der Homepage der BMW Group unter www.bmwgroup.com/ir verfügbar.

NACHHALTIGKEITSBERICHT

VORWORT ZUM NACHHALTIGKEITSBERICHT*

Die BMW Group steht für kontinuierlichen Fortschritt. Ihre Innovationskraft setzt sie auch dafür ein, den Ressourcenbedarf konsequent zu verringern. Denn: Nachhaltigkeit in einem 360°-Verständnis ist ein Kernelement der BMW Group Strategie.

In der Vereinbarkeit von Ökonomie, Ökologie und gesellschaftlichen Belangen sieht die BMW Group die Basis ihrer Wertschöpfung und damit auch ihres Erfolgs. Verantwortungsbewusstes, überzeugtes Handeln in den Dimensionen Umweltschutz sowie Personal und gesellschaftliches Engagement hat in der BMW Group eine lange Tradition. Daher ist es nur konsequent, dass sich das Unternehmen seit einigen Jahren verstärkt auch den vorgelagerten Lieferketten und den Produkten in Kundenhand zuwendet und so über das eigene Unternehmen hinaus die gesamte Wertschöpfung in den Blick nimmt.

Mit dem ersten Umweltbeauftragten in der deutschen Automobilindustrie vor mehr als 50 Jahren avancierte das Unternehmen zu einem Wegbereiter im nachhaltigen Wirtschaften. Die grundlegenden Umweltmanagementsystem stehen noch heute für die hohen Standards in der BMW Group und das seinerzeit entwickelte Leitbild zur Unternehmensverantwortung.

Die BMW Group leistet ihren Beitrag zum übergeordneten Ziel der Klimaneutralität Europas bis 2050, indem sie über ihre gesamte Wertschöpfungskette anstrebt, bis spätestens 2050 Net Zero (Netto-Null) bezüglich ihrer CO₂e-Emissionen zu erreichen. Die Nachhaltigkeitsziele der BMW Group sind ambitioniert und folgen bei den eigenen CO₂e-Emissionen (Scope 1 und Scope 2) dem 1,5°C-Pfad des Pariser Klimaabkommens und bei den CO₂e-Emissionen aus der Lieferkette und der Nutzungsphase der Automobile (Scope-3-Kategorien erworbene Waren und

Dienstleistungen, Transportlogistik, Nutzungsphase) dem Well-Below-Two-Degree-(WB2C)-Ansatz. Das Unternehmen verfolgt dabei einen ganzheitlichen, wissenschaftsbasierten Ansatz. Dieser bezieht sich im Einzelnen auf

- die dauerhafte Verringerung des Energiebedarfs (Scope 1 und 2 der BMW Group Standorte),
- die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien (Scope 1 und 2 der BMW Group Standorte),
- den Einsatz neuester, effizienzsteigernder Technologien (Scope 3 Nutzungsphase),
- die Nutzung von Grünstrom als Kriterium bei der Auftragsvergabe an Lieferanten (Scope 3 erworbene Waren und Dienstleistungen) sowie
- eine kontinuierlich steigende Sekundärrohstoffquote (Scope 3 erworbene Waren und Dienstleistungen).

Die BMW Group bietet ihren Kundinnen und Kunden den neuesten Stand der Antriebstechnologie, unabhängig von der Antriebsart. Das Unternehmen hat die Herausforderungen, vor denen die gesamte Automobilindustrie jetzt steht, frühzeitig erkannt und geht Lösungen initiativ an. Mit dem abgestimmten Einsatz innovativer EfficientDynamics-Technologien, in deren Mittelpunkt die Entwicklung hocheffizienter Motoren steht, reduziert das Unternehmen seit vielen Jahren den Kraftstoffverbrauch und sorgte so bereits frühzeitig für einen immer effizienteren Umgang mit fossilen Kraftstoffen. Der Ausbau der PHEV-Flotte bedeutete den nächsten wichtigen Schritt in der Elektrifizierung des Antriebsstrangs und reduzierte die CO₂-Emissionen der eigenen Fahrzeugflotte weiter. Die Entwicklung des vollelektrischen BMW i3 vor mehr als 15 Jahren markierte für das Unternehmen den Einstieg in die Elektromobilität. Die dabei

gesammelten Erfahrungen kommen noch heute der Serienproduktion vollelektrischer Automobile zugute, die seitdem eine Erfolgsgeschichte schreiben: 2024 wurde ein Anteil der vollelektrischen Automobile an den Gesamtauslieferungen von 17,4% erreicht. Damit zählt die BMW Group weltweit zu den erfolgreichsten Anbietern vollelektrischer Fahrzeuge. Der Erfolg ihrer konsequent umgesetzten Strategie ist messbar: Regelmäßig übertrifft die BMW Group mit ihrer Fahrzeugflotte die CO₂-Zielvorgaben in der EU. Dauerhaft gute Platzierungen in renommierten Ratings belegen den hohen Stellenwert der Nachhaltigkeit in der BMW Group.

Mit der NEUEN KLASSE steht ab 2025 eine neue Modellgeneration am Start, bei deren Entwicklung Effizienz und Nachhaltigkeit in der Lieferkette konsequent berücksichtigt werden. Gleichzeitig verfolgt die BMW Group in der NEUEN KLASSE mit Nachdruck ihren strategischen Ansatz, Materialkreisläufe zu schließen und so der Zirkularität Schritt für Schritt näherzukommen. Voraussichtlich 2028 bringt die BMW Group mit der Wasserstoff-Brennstoffzelle eine zweite vollelektrische und lokal emissionsfreie Variante ins Angebot.

Für die BMW Group hat der Klimaschutz eine hohe Bedeutung. Zwischen 1995 und 2020 hat die BMW Group die CO₂-Emissionen ihrer Neuwagenflotte in Europa halbiert. Der konsequente Einsatz von EfficientDynamics-Technologien leistete dazu einen wichtigen Beitrag. Das EfficientDynamics-Konzept verbindet unter anderem hocheffiziente Antriebe mit intelligentem Leichtbau und einem abgestimmten Energiemanagement im Fahrzeug.

* Nicht Bestandteil der ESRS-Berichterstattung.

Konsequentes und wirkungsvolles Handeln geht für die BMW Group jedoch über die eigenen Fahrzeuge hinaus: Daher nimmt das Unternehmen den Fahrzeuggesamtbestand in den Blick, der allein in der EU mehr als 250 Mio. Automobile umfasst. Das größte, noch unerschlossene Potenzial, CO₂e-Emissionen auf den Straßen kurzfristig zu senken, liegt in einer Erhöhung der regenerativen, CO₂e-neutralen Anteile im Kraftstoff. Die Ottomotoren des Unternehmens sind seit Einführung der B-Otto-Motoren-Generation (schrittweise ab 2015) für Benzin mit bis zu 25% Ethanol (E25 mit einer CO₂e Reduzierung von etwa 20 bis 45%, abhängig von der Zusammensetzung der übrigen Kraftstoffanteile) statt dem heute üblichen E10 freigegeben. Sobald hier die gesetzlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, sind die Voraussetzungen für einen flächendeckenden Einsatz gegeben. Für den Dieselantrieb gibt es mit HVO100 (Kraftstoff aus Reststoffen mit bis zu 90% geringeren CO₂e-Emissionen) bereits heute eine gute Alternative, die mit der schrittweisen Einführung der B-Diesel-Motoren-Generation seit 2015 in Fahrzeugen der BMW Group genutzt werden kann. Hier geht die BMW Group mit einem eigenen Pilotprojekt in Vorleistung: Seit Anfang 2025 erhalten alle in Deutschland produzierten Dieselmodelle vor der Auslieferung an die Vertriebspartner eine sogenannte erste Werksbefüllung mit dem nicht fossilen HVO100. Damit stellt die BMW Group unter Beweis, dass HVO100 ein vollwertiger, praxistauglicher Dieselerersatz ist. Aktuell (Stand Januar 2025) sind im Fahrzeugbestand der BMW Group rund 4,5 Mio. Dieselmotoren und mehr als 13 Mio. Ottomotoren der B-Generation in der Lage, durch einen höheren regenerativen Kraftstoffanteil einen wirksamen Beitrag zur CO₂e-Reduzierung zu leisten.

So versteht die BMW Group Technologieoffenheit: Ein hochwertiger Mix moderner, effizienter Antriebe leistet dank innovativer Entwicklungen einen wirksamen Beitrag zur CO₂e-Reduzierung.

Die BMW Group hat bereits 2020 ihr strategisches Zielsystem erweitert und eigene Ziele unter anderem zur Reduzierung der CO₂e-Emissionen in der Lieferkette formuliert. Von der Definition der eigenen Klimaziele bis zu einzelnen operativen Entscheidungen sollen die integrierten Managementsysteme der BMW Group sicherstellen, dass Ressourcen effizient eingesetzt werden und gleichzeitig der Wirkungsgrad der umgesetzten Maßnahmen transparent wird. In der Implementierung einer

ganzheitlichen Kreislaufwirtschaft sieht die BMW Group großes Potenzial, den Ressourcenverbrauch weiter zu senken und treibt den Aufbau geschlossener Materialkreisläufe weiter voran.

Die BMW Group beabsichtigt, im Jahr 2030 ihre CO₂e-Emissionen gegenüber dem Vergleichsjahr 2019 um insgesamt mindestens 40 Mio. t CO₂e zu verringern. Wichtige Maßnahmen sind in diesem Zusammenhang der Einsatz erneuerbarer Energien in der Produktion, die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte sowie die Nutzung von Grünstrom und Sekundärmaterialien zur Dekarbonisierung der Lieferkette. Die bislang geltende Zielgröße, die CO₂e-Emissionen im gleichen Zeitraum um 40% je Fahrzeug zu reduzieren, wird durch das neue Ziel ersetzt.

Die BMW Group legt großen Wert auf einen verantwortungsbewussten, sparsamen Umgang mit allen Ressourcen. Nach der Maßgabe Re:think, Re:duce, Re:use, Re:cycle arbeitet die BMW Group zum Beispiel in der Kreislaufwirtschaft mit ihren Partnern gezielt daran, Materialkreisläufe in der Automobilindustrie zu schließen und so das Prinzip der Zirkularität in die eigenen Prozesse zu integrieren. Auch der Verbrauch von Frischwasser und Energie steht unter permanenter Kontrolle und soll dauerhaft minimiert werden. Bei Frischwasser beispielsweise erweitert das Unternehmen seine Kreisläufe zur Wasseraufbereitung.

Die BMW Group kann sich bei ihren ambitionierten Zielen auf ihre Belegschaft verlassen. Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unterstützt sie dabei, die eigenen Stärken weiter zu entwickeln. Vielfalt ist dabei ein wichtiger Aspekt in der Förderung. Die BMW Group legt großen Wert auf ein wertschätzendes, vorurteilsfreies und inklusives Arbeitsumfeld für alle, in dem die Vorteile gemischter Teams voll zur Entfaltung kommen können. An ihrem strategischen Ziel zur Erhöhung des Frauenanteils in Führungsfunktionen arbeitet die BMW Group konsequent. Starke Teams, die vernetzt zusammenarbeiten und in einem komplexen Umfeld die besten Lösungen erarbeiten, stärken die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit.

Dafür investiert das Unternehmen kontinuierlich in den Kompetenzaufbau seiner Belegschaft. Eine fortlaufende Qualifizierung sichert Arbeitsplätze. Mit „Just Transition“ verbindet die BMW Group die Transformation mit der Gestaltung moderner

Arbeitsplätze, die in einem produktiven Umfeld Sicherheit und Verlässlichkeit für die Belegschaft gewährleisten. Im Produktionsnetzwerk der BMW Group werden bei laufender Produktion ganze Werke transformiert und unter anderem auf die Elektromobilität ausgerichtet. Renommierete Arbeitgeberbewertungen schließlich zeichnen die BMW Group regelmäßig als einen der weltweit attraktivsten Arbeitgeber aus.

Die Zusammenarbeit mit externen Partnern beruht auf gewachsenen und stabilen Beziehungen mit Wertvorstellungen, wie sie auch in der BMW Group gepflegt werden. Gemeinsam mit Kooperationspartnern werden Technologien erschlossen und Innovationen entwickelt. Für die BMW Group hat die Einhaltung der Umwelt- und Sozialstandards im weltweiten Lieferantennetzwerk einen hohen Stellenwert. Dazu gehört insbesondere die Achtung der Menschenrechte. Grundlage dafür sind die eigenen unternehmensethischen Grundsätze sowie Risikoanalysen und Kontrollen. Dabei sind die Rohstoffstrategie und das verantwortungsvolle Rohstoffmanagement integraler Bestandteil der ganzheitlichen Unternehmensstrategie der BMW Group.

Der folgende Nachhaltigkeitsbericht entspricht erstmals den Vorgaben nach ESRS. Er ist das Ergebnis einer Wesentlichkeitsanalyse unter Berücksichtigung der doppelten Wesentlichkeit (Inside-out- und Outside-in-Perspektive). 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. Ferner wird die Wesentlichkeit auf der niedrigsten Themenebene beurteilt (bottom-up). Entsprechend können nicht wesentliche Themen nach ESRS für die BMW Group dennoch von hoher Bedeutung sein. Auch bei diesen Themen(-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.

NACHHALTIGKEITSBERICHT NACH ESRS

GRUNDLAGEN UND ALLGEMEINE ANGABEN

- 95 Grundlagen des Nachhaltigkeitsberichts
- 96 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
- 113 Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat
- 114 Internes Kontrollsystem für die Nachhaltigkeitsberichterstattung
- 115 Erklärung zur Sorgfaltspflicht

UMWELTINFORMATIONEN

- 117 Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel
- 127 Ganzheitliches Umweltmanagement innerhalb der BMW Group
- 128 Energieeffizienz und erneuerbare Energien
- 131 Reduzierung von Umweltverschmutzung
- 133 Verantwortungsvoller Umgang mit der Ressource Wasser
- 137 Engagement für den Schutz der Biodiversität
- 140 Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung
- 147 EU-Taxonomie

SOZIALE INFORMATIONEN

- 161 Soziale Verantwortung
- 163 Arbeitskräfte des Unternehmens
- 175 Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk
- 181 Verbraucher und Endnutzer

GOVERNANCE - INFORMATIONEN

- 189 Bekämpfung von Korruption und Bestechung
- 191 Politisches Engagement und Lobbyingaktivitäten

WEITERFÜHRENDE ESG - INFORMATIONEN

- 195 Weiterführende Umweltinformationen
- 199 Glossar und Kennzahlenerläuterungen
- 228 Liste wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen
- 234 Liste der schrittweise eingeführten Angabepflichten
- 234 Liste der Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben
- 237 ESRS-Index

GRUNDLAGEN UND ALLGEMEINE ANGABEN

95 Grundlagen des Nachhaltigkeitsberichts

96 Nachhaltigkeitsstrategie

96 Geschäftssegmente

96 Mitarbeitende

96 Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

96 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

104 Aktuelle finanzielle Effekte wesentlicher Risiken und Chancen

105 Stakeholderengagement

108 Grundzüge der Governance durch Vorstand und Aufsichtsrat

108 Vorstand – Aufgaben, Diversität, Kompetenzen

110 Aufsichtsrat – Zusammensetzung, Diversität, Kompetenzen

111 Aufsichtsrat – Aufgaben und Gremien

113 Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

113 Vorstand

114 Aufsichtsrat

114 Internes Kontrollsystem für die Nachhaltigkeitsberichterstattung

115 Erklärung zur Sorgfaltspflicht



GRUNDLAGEN DES NACHHALTIGKEITSBERICHTS

Mit dem Nachhaltigkeitsbericht werden die Anforderungen an die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung (NFE) nach §§ 289b Abs. 1 und 315b Abs. 1 bis 315c 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 erstmals und vollständig der nach Artikel 29b der Richtlinie 2013/34/EU angenommene delegierten Rechtsakt 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 in deutsches Recht ist bis zum 31. Dezember 2024 entgegen der Erwartung nicht erfolgt. Aufgrund der zukünftig verpflichtenden Anwendung werden die ESRS dennoch bereits für das Geschäftsjahr 2024 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.

Folgende weitere gesetzliche Rahmenwerke finden im Nachhaltigkeitsbericht Berücksichtigung:

- 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
- Sozialgesetzbuch Neuntes Buch – Rehabilitation und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen (SGB IX) § 154

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 die Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert, die nach den ESRS für das Unternehmen als wesentlich gelten. Die detaillierte Beschreibung der Wesentlichkeitsanalyse 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 2024 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 2024 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 2025 bis 2030. Dementsprechend erstreckt sich der langfristige Zeithorizont auf den Zeitraum nach 2030. Für die wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen gilt davon abweichend der Zeitraum von 2025 bis 2035 als mittelfristig. Der langfristige Zeitraum beginnt nach dem Jahr 2035. Die Zeiträume für die wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen entsprechen den bisher in der internen Bewertung und externen Berichterstattung verwendeten Zeiträumen.

Die Liste der Angabepflichten und Datenpunkte, die über einen Verweis in den Nachhaltigkeitsbericht aufgenommen wurden, findet sich im [ESRS-Index](#).

Aufgrund der freiwilligen erstmaligen Anwendung der ESRS wird für den Nachhaltigkeitsbericht mit wenigen Ausnahmen auf die Angabe von Vorjahreswerten verzichtet. 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.

NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE

Ziel der BMW Group Strategie ist es, Ökonomie, Ökologie und Gesellschaft in Einklang zu bringen. Die zentralen Handlungsfelder der Strategie sind: Elektrifizierung, Digitalisierung und Nachhaltigkeit beziehungsweise Zirkularität. Nachhaltigkeit umfasst die strategische Gestaltung der gesamten Wertschöpfungskette. 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 » [Organisation und Geschäftsmodell](#) und » [Segmente](#). Relevante, neu eingeführte Produkte der BMW Group im Jahr 2024 werden zudem im Kapitel » [Produktneuheiten BMW](#), » [Neue MINI Familie gestartet](#), » [Segment Motorräder](#) und » [Strategische Stoßrichtung – wohin entwickelt sich die BMW Group?](#) dargestellt.

Mitarbeitende

Die BMW Group beschäftigte zum Ende des Berichtsjahres weltweit 158.441 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Verteilung der Belegschaft nach Regionen ist unter » [Merkmale unserer Arbeitskräfte](#) 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.

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 und 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](#), » [Organisation und Geschäftsmodell](#). 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 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 übernimmt dabei eine Kernfunktion für das Vertriebssystem. Das Kapitel » [Segmente – Finanzdienstleistungen](#) enthält die entsprechenden Details. 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.

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 die Bewältigung der 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 » [Positionierung – wofür steht die BMW Group?](#) sowie insbesondere in den Abschnitten » [Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#), » [Energieeffizienz und erneuerbare Energien](#), » [Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung](#) und » [Arbeitskräfte des Unternehmens](#) beschrieben.

WESENTLICHKEITSANALYSE

Vorgehensweise und methodische Basis im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse

Nach langjähriger Anwendung der Wesentlichkeitsmethodik gemäß GRI wurde die Ableitung wesentlicher Nachhaltigkeitsthemen erstmals auf Basis der Europäischen Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen (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 Auswirkungen auf die BMW Group haben können.

Folgende Schritte werden zur Ermittlung, Bewertung und Priorisierung der Auswirkungen, Risiken und Chancen im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse der BMW Group 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 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- und 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 beziehungsweise 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 nicht-finanzieller 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 mit drei Kategorien: kurzfristig (Geschäftsjahr 2024), mittelfristig (2025 bis einschließlich 2030, für Klimarisiken beziehungsweise -chancen bis einschließlich 2035) und langfristig (> 2030 beziehungsweise für Klimarisiken/-chancen > 2035). Das daraus resultierende Verzeichnis an Auswirkungen, Risiken und Chancen wird im Rahmen von 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 im Rahmen 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 fokussieren 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 bzw. 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 bzw. 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 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 800 Auswirkungen, Risiken und Chancen entlang der BMW Group Wertschöpfungskette für die Bewertung vor. Davon wurden über die interne Analyse für das Geschäftsjahr 2024 85 Auswirkungen, Risiken und Chancen als wesentlich für die BMW Group bewertet, die sich 31 Unter-(Unter-)Nachhaltigkeitsthemen zuordnen lassen (im Detail siehe [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: Investoren, Betriebsrat der BMW AG als Mitarbeitervertreter, Kunden, Lieferanten und sonstige Geschäftspartner, Netzwerkpartner, Vertreter aus der Zivilgesellschaft, NGOs sowie Vertreter aus Politik und Wissenschaft. 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, zum Beispiel über Organisation eines virtuellen Stakeholderforums mit externer Moderatorenunterstützung. Zudem steht die BMW Group zu allen unten aufgeführten Nachhaltigkeitsaspekten im kontinuierlichen Austausch mit einer Vielzahl von externen Stakeholdern 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 Stakeholdergruppen bekräftigt. 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 2024 noch keine finale Zuordnungsstruktur von der EU-Kommission 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 31 wesentlichen Unter-(Unter-)Nachhaltigkeitsthemen, die sich auf 85 Auswirkungen, Risiken und Chancen verteilen, sind über 500 einzelne Angabepflichten (Datenpunkte) für die BMW Group für das Geschäftsjahr 2024 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

Die Wesentlichkeitsanalyse gemäß den ESRS wurde erstmals für die BMW Group im Geschäftsjahr 2024 durchgeführt. Ein Vergleich mit dem Vorjahr ist daher nicht möglich. Eine Überprüfung der Bewertungsergebnisse zu wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen erfolgt nach Veröffentlichung des BMW Group Berichts 2024 im Laufe des Geschäftsjahres 2025 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, ↗ Wesentlichkeit der verschiedenen 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 und 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.

Für das Berichtsjahr 2024 wurden alle wesentlichen Risiken der BMW Group hinsichtlich ihrer Sensitivität für drei unterschiedliche Klimaszenarien analysiert. Für den mittelfristigen Zeithorizont bis 2036 werden transitorische und physische Klimarisiken unterschieden. Für den langfristigen Zeithorizont bis 2050 konzentriert sich die Bewertung auf die physischen Klimarisiken. Beispiele für physische Klimarisiken sind eine zunehmende Häufigkeit und Intensität von akuten Extremwetterereignissen wie

Starkregen, Hagel, Stürmen 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 klimabezogenen Risiken drei Szenarien zugrunde, die sich an den Szenarien der Shared Socioeconomic Pathways (SSP) des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) orientieren. Für die Szenarioanalysen im Jahr 2023 wurde hierzu der IPCC-Bericht aus dem Jahr 2014 herangezogen, für das Jahr 2024 wurde der IPCC-Bericht aus dem Jahr 2023 herangezogen. Diese Klimaszenarien reichen von einem emissionsarmen Szenario mit einer Erderwärmung von < +1,5°C (Pariser Klimaabkommen, SSP1-1.9) 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).

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 Risikomodelle 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.

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

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.

Diese oben genannten 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 der mittlere jährliche Schadenerwartungswert berechnet.

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. Physische Klimarisiken verstärken sich für die BMW Group insbesondere im langfristigen Betrachtungszeitraum für 2050 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 stets 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 in hohem Umfang zur Mitigation dieser Risiken 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 ergeben sich aus dem Übergang zu einer CO₂-ärmeren Wirtschaft und werden mithilfe von klimabedingten Risikotreibern und qualitativen Experteneinschätzungen für den mittelfristigen Zeitraum bewertet. Sie sind insbesondere dann spürbar, wenn sich Rahmenbedingungen schneller und/oder anders verändern als erwartet.

Potenzielle kurzzeitige Effekte des Klimawandels sind bereits in den kurzfristigen Risiken enthalten. Alle kurzfristigen Risiken aus dem eigenen Geschäftsbereich sowie aus der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette werden auf transitorische Klimarelevanz geprüft. Sofern ein Risiko als klimarelevant und wesentlich eingestuft wird, erfolgt die Aufnahme in die Szenarioanalyse. Die mögliche Entwicklung der klimabezogenen transitorischen Risiken wird, wie oben beschrieben, für einen mittelfristigen Zeitraum (2036) und für drei Erderwärmungsszenarien bewertet. Hierbei wird davon ausgegangen, dass Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels bei höheren Szenarien geringer ausfallen als beispielsweise in einem 1,5°C-Szenario. Basierend auf dieser Prämisse wird eine Bewertung durchgeführt.

Die BMW Group sieht in der Ausrichtung auf den 1,5°C-Pfad auch wirtschaftliche Chancen. Diese ergeben sich aus den hierfür notwendigen Anpassungen bei Produkten, Produktionsprozessen und der Wertschöpfungskette. Die Chancen werden im Rahmen der Klimarisikoanalyse für den mittelfristigen Zeitraum in den drei verschiedenen Szenarien abgeleitet und in der Wesentlichkeitsanalyse bewertet. Chancen eröffnen sich insbesondere durch die von dem Ziel zur Verlangsamung des Klimawandels ausgehenden Nachfrage nach emissionsarmen Produkten, Effizienz- und Transportpotenzialen beim CO₂-Fußabdruck in der vorgelagerten Wertschöpfungskette sowie durch das zunehmende Angebot der BMW Group Antriebsvarianten und den damit wachsenden Marktanteilen bei umweltbewussten Käufer-schichten.

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, welche den Zielbeitrag ergriffener Maßnahmen verändern können. Des Weiteren kann sich der Wettbewerb und die Nachfrage, vor allem im Bereich der Elektrofahrzeuge, in einem 1,5°C-Szenario verändern.

Aktuell sind durch die Strategie der BMW Group alle Vermögenswerte und Geschäftstätigkeiten mit dem Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft gemäß Paragraf ESRS E1-AR-12.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 [↗ Wesentlichkeitsanalyse](#). Informationen zu Strategien, Zielen, Maßnahmen sowie Messgrößen werden im Rahmen des Kapitels [↗ 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 Analyse), Klimarisikobewertungen und bei Bedarf 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 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 sei 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 Aqeduct-Tools² 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:

- Identifikation 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

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 Ventures der BMW Group, die sich in Wasserstressgebieten befinden, sind in der Tabelle aufgeführt.

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

² Das Aqeduct Tool ist eine Datenbank des WIR (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.

Standorte nach Wasserstress-Level*

Wasserstress-Level	Standort(e)	Land
Sehr hoher Wasserstress	Granada	Spanien
	Oxnard	USA
	Chennai	Indien
	Roslyn	Südafrika
Hoher Wasserstress	Berlin	Deutschland
	Leipzig	Deutschland
	Miramas	Frankreich
	Oxford	UK
	Swindon	UK
	Spartanburg	USA
	Dadong	China
	Tiexi	China
Rayong	Thailand	
Mittel bis hoher Wasserstress	Eisenach	Deutschland
	Wackersdorf	Deutschland
	Goodwood	UK
	San Luis Potosí	Mexiko
Zhangjiagang	China	
Niedriger bis mittlerer Wasserstress	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

* 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

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

Für den Nachhaltigkeitsbericht 2024 wurden die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen erstmals nach den Anforderungen zur doppelten Wesentlichkeit für Nachhaltigkeitsthemen bewertet. Insgesamt konnten 85 wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert werden. Diese können dem Geschäftsmodell und den Wirtschaftstätigkeiten der BMW Group sowie der vor- oder nachgelagerten Wertschöpfungskette zugeordnet werden. Die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen lassen sich zu 31 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 oder die 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. Der Großteil der wesentlichen Auswirkungen ist bereits eingetreten.

Aufgrund der methodischen Anpassung der Wesentlichkeitsanalyse durch die erstmalige Anwendung der ESRS-Vorgaben ist ein Vergleich der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen mit dem Vorjahr nicht möglich.

Wesentliche Nachhaltigkeitsthemen der BMW Group im Geschäftsjahr 2024 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 >	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 > Vereinigungsfreiheit, einschließlich der Existenz von Betriebsräten > Gesundheitsschutz und Sicherheit > Weiterbildung und Kompetenzentwicklung > Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz >	
E3 Wasser- und Meeresressourcen Wasserverbrauch >>> Wasserentnahme >	Kinderarbeit > Zwangsarbeit >	
E4 Biologische Vielfalt und Ökosysteme Direkte Nutzung >	S4 Verbraucher und Endnutzer Zugang zu hochwertigen Informationen >> Datenschutz >> Gesundheitsschutz und Sicherheit >> Kinderschutz >>	
E5 Kreislaufwirtschaft Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung >>> Ressourcenaflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen > Abfälle >		

> Upstream wesentlich >> Eigene Tätigkeiten wesentlich >>> Downstream wesentlich

Wesentlichkeitsanalyse umfasst die gesamte Wertschöpfungskette.

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 sowie die Steigerung der Nachhaltigkeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette, inklusive Zirkularität. 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 wesentlichen 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 nur in bestimmten Fällen aus der Strategie und dem Geschäftsmodell der BMW Group. Sie entstehen 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. 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

Die Stärkung der Resilienz von Strategie und Geschäftsmodell im Hinblick auf die Bewältigung wesentlicher Auswirkungen und Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen ist ein wichtiges Anliegen der BMW Group. 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.

Mit dem Ausbau der Resilienz der globalen Lieferketten zielt die BMW Group auf die Verringerung des Einflusses exogener, insbesondere auch nachhaltigkeitsbezogener Faktoren ab » Ausbau resilienter Lieferketten, » 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 » Resilienzanalyse dargestellt.

Aktuelle finanzielle Effekte wesentlicher Risiken und Chancen

Der Wettbewerb bei elektrifizierten Fahrzeugen hat sich im Berichtsjahr intensiviert. Eine Beschreibung der finanziellen Effekte dieser Entwicklung findet sich im Kapitel » Ertragslage Konzern.

Regulatorische Einschränkungen führen dazu, dass bestimmte Energiequellen, wie beispielsweise Biogas, nicht mehr für Emissionsminderungsmaßnahmen eingesetzt werden können. Durch Absicherungsaktivitäten konnten finanzielle Effekte für die BMW Group vollständig vermieden werden.

Es werden keine wesentlichen Risiken und Chancen identifiziert, bei denen 2025 eine erhebliche Eintrittswahrscheinlichkeit für eine wesentliche Anpassung der Buchwerte der im zugehörigen Abschluss ausgewiesenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten besteht.

STAKEHOLDERENGAGEMENT

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.

Das Unternehmen hat daher im Jahr 2024 seine Stakeholder Engagement Policy überarbeitet [↗ Stakeholder Engagement Policy](#) und im Zuge dessen auch einen Review seiner wichtigsten Interessenträger und deren Definition durchgeführt. Dabei wird zwischen betroffenen Interessenträgern und Nutzern von Nachhaltigkeitsberichten unterschieden. Zusätzlich werden die einzelnen Interessenträger zu Stakeholdergruppen zusammengefasst. Betroffene Interessenträger sind direkt oder indirekt von unseren Unternehmensaktivitäten betroffen, während Nutzer von Nachhaltigkeitsberichten primär Nutzer der allgemeinen Berichterstattung, wie zum Beispiel Investoren oder Geschäftspartner, sind.

Die BMW Group fördert den Austausch mit ihren Stakeholdern in allen Geschäftsaktivitäten und steht in einem kontinuierlichen Dialog mit ihnen in Einzelgesprächen, auf Konferenzen oder bei spezifischen Anfragen. Dabei werden auch wesentliche nachhaltigkeitsbezogene Themen, wie Klimawandel, Biodiversität oder 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. Neben spezifischen Stakeholderdialogen und Interaktionen, wie zum Beispiel im Rahmen der London Climate Week, 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 interne wie externe 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 im Rahmen ihrer weiteren Tätigkeiten und Mandate auch im Austausch mit Stakeholdern.

Ihre wichtigsten externen Stakeholder bezieht die BMW Group auch in ihre Wesentlichkeitsanalyse ein. Weitere Informationen hierzu finden sich im Abschnitt [↗ Vorgehensweise und methodische Basis im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse](#).

Als eine der wichtigsten Stakeholdergruppen wird die Belegschaft der BMW Group in die künftige Ausrichtung des Unternehmens aktiv einbezogen. Regelmäßig 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. 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 unseren eigenen Geschäftsbereich, unsere Lieferanten sowie unsere weiteren Geschäftspartner. [↗ Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog](#)

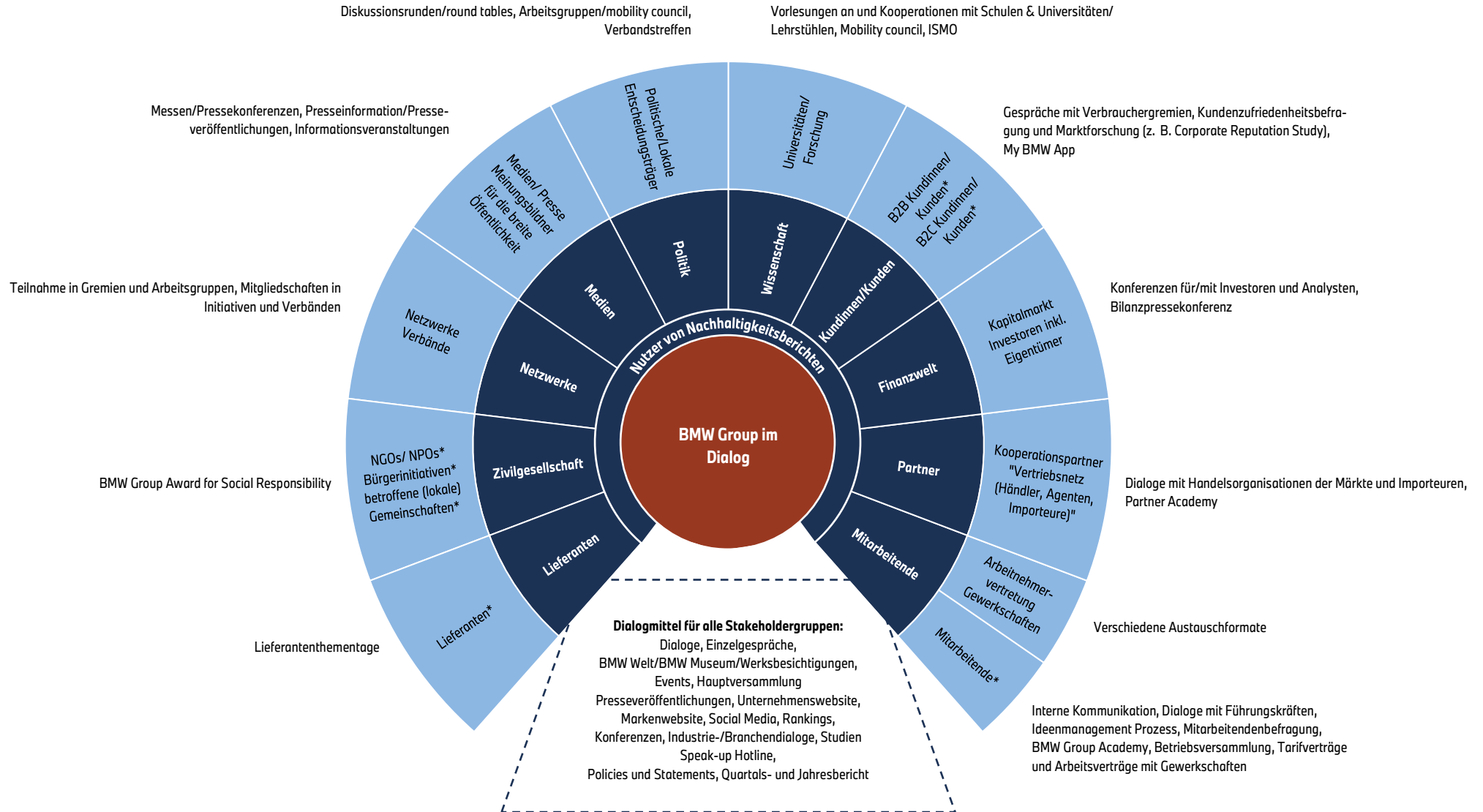
Ebenso arbeitet die BMW Group vor Ort entweder direkt mit den betroffenen Gemeinschaften oder entsprechenden Vertretern zusammen. Ein Beispiel hierfür ist die Planung des neuen Montagewerks für Hochvoltbatterien in Irlbach-Straßkirchen, bei der die lokalen Stakeholder intensiv eingebunden werden. Durch eine Vielzahl an Maßnahmen hat das Unternehmen Transparenz und Gelegenheit für den Dialog geschaffen und somit großen Wert darauf gelegt, die Interessen der Anwohner und Gemeinden umfassend zu berücksichtigen und gemeinsam eine Lösung zu finden. Darüber hinaus gibt es an den BMW Group Standorten Ansprechpartner, die Beziehungen zu den lokalen Stakeholdern pflegen und als erste Anlaufstelle zwischen dem Unternehmen und seinen Nachbarn fungieren. 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 der sozialen Folgen werden spezifische Handlungsfelder identifiziert, die beispielsweise ein Engagement vor Ort begründen. Zur Förderung der Einhaltung von Sozial- und Umweltstandards haben wir entsprechende Sorgfaltsprozesse verankert, sowohl unternehmensweit als auch in den Beziehungen zu Lieferanten und weiteren Geschäftspartnern. Der Bereich Einkauf und Lieferantennetzwerk verantwortet die Entwicklung der Verfahren und die Umsetzung der Sorgfaltsprozesse in der Lieferkette. Im Jahr 2024 wurde diese Verantwortung durch die Einrichtung einer dedizierten 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 Forschungskoooperation, 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 ab 2025 unter anderem zweimal jährlich an Besprechungen der Forschungsergebnisse teil. Der erste Austausch fand bereits 2024 statt. 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. Mit RBA Voices beteiligt sich die BMW Group an einem standardisierten und branchenübergreifenden Beschwerdemechanismus, der über den Apple App Store und den Google Play Store zum Download zur Verfügung steht.

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 können Stakeholder auch bei Compliance-relevanten Themen den [↗ BMW Group Compliance Contact](#) nutzen oder sich über die [↗ BMW Group SpeakUP Line](#) melden. Die BMW Group SpeakUP Line ist in sämtlichen Ländern, in denen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group tätig sind, über lokale, kostenfreie Rufnummern in mehr als 30 Sprachen zu erreichen. Sämtliche Hinweise, welche 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

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

Vorstand – Aufgaben, Diversität, 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 und setzt sich mit den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Geschäftsentwicklung auseinander. Zudem überwacht er die zentralen nachhaltigkeitsbezogenen Indikatoren und Zielsetzungen sowie die ressortspezifischen Nachhaltigkeitsaktivitäten und -entwicklungen. Details finden sich in der [Geschäftsordnung des Vorstands der BMW AG](#).

Der Vorstand umfasst zum 31. Dezember 2024 auf Grundlage der Besetzungsprinzipien und unter Einbeziehung der ESRS-Berichtspflichten 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.

Zur Sicherstellung der erforderlichen Kompetenz und Diversität auf Vorstandsebene hat der Aufsichtsrat ein Kompetenz- und Diversitätskonzept für die Zusammensetzung des Vorstands verabschiedet, das die Empfehlungen des DCGK berücksichtigt. Im Rahmen der Abwägung, welche Persönlichkeit den Vorstand als Gremium am besten ergänzen würde, achtet der Aufsichtsrat

auch auf Vielfalt (Diversität). Unter Vielfalt als Entscheidungspunkt versteht der Aufsichtsrat insbesondere unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, sowie eine angemessene Vertretung der Geschlechter. 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. Im Rahmen seiner Tätigkeit befasst sich der Vorstand kontinuierlich mit den Auswirkungen, Risiken und Chancen der Geschäftsentwicklung. Neben der fortlaufenden Berichterstattung zur aktuellen Geschäftsentwicklung befasst sich der Vorstand regelmäßig mit dem aktuellen Marktumfeld, den finanziellen und nichtfinanziellen Risiken, der Konzernrisikostategie sowie der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems. Ebenso widmet sich der Vorstand mehrmals pro Jahr der Entwicklung des Personalbestands, der Diversität sowie laufenden Qualifizierungs- und Schulungsmaßnahmen im Zuge des Transformationsprozesses **Just Transition-Kompetenzen für die Zukunft entwickeln**. 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 System (CMS) auch die strukturelle und organisatorische Weiterentwicklung des Group Compliance Management Systems

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, inklusive des aktuellen Stands der CSRD/ESRS-Implementierung.

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.

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. Die Funktion Nachhaltigkeit und Mobilität als Teil der Konzernstrategie 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 der CO₂-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 Konzernberichtsweisen 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 dessen Verzahnung mit und 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 Vorstandsbeteiligung eingerichtet:

- **Vorstandsausschuss Digitalisierung (VA-D):** Der VA-D berät und entscheidet ressortübergreifend alle wesentlichen Umfänge zur Verbesserung und Digitalisierung der Unternehmensprozesse der BMW Group 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

Kompetenzmatrix Vorstand

Erfahrung

In relevanten Märkten

Europa



USA



China



Sonstige



Auf relevanten Kompetenzfeldern

Individuelle Mobilität

Unternehmensstrategie

Technologien

Produktion

Vertrieb

Finanzen

Personalführung

Digitalisierung

Lieferkette

Entwicklung

(Zugang zu) Fachwissen

Nachhaltigkeit

Klimawandel

Umweltverschmutzung

Wasser- und Meeresressourcen

Biologische Vielfalt und Ökosysteme

Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Eigene Belegschaft

Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Verbraucher und Endnutzer

Unternehmensführung

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 früh-

zeitig 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 2024 wurden erstmals 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, in 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, Diversität, Kompetenzen

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, zum Beispiel durch Niederlegung des Mandats, bestellt das zuständige Gericht auf Antrag ein neues Mitglied für die verbleibende Mandatszeit. 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.

Von den Anteilseignervertretern soll nach einer Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) mehr als die Hälfte unabhängig sein, das heißt unabhängig von der Gesellschaft und deren Vorstand sowie einem etwaigen kontrollierenden Aktionär. Das bedeutet, dass das Aufsichtsratsmitglied in keiner persönlichen oder geschäftlichen Beziehung zu der Gesellschaft oder deren Vorstand stehen darf, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann. Von den zehn Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat der BMW AG werden acht und damit 80% als unabhängig eingestuft.

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 Personalausschusses sollen unabhängig von der BMW AG und vom Vorstand sein. Der Aufsichtsratsvorsitzende soll nicht den Vorsitz im Prüfungsausschuss innehaben.
- Bei der Suche nach qualifizierten Persönlichkeiten für den Aufsichtsrat, die das Gremium in seiner Gesamtheit mit Fach- und Führungskompetenzen bestmöglich verstärken würden, soll auch auf Vielfalt (Diversität) geachtet werden. 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/Abschlussprüfung, 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 2024 betrug der Anteil der weiblichen Mitglieder im Aufsichtsrat 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 2024 wurden erstmals zusätzlich spezifische Nachhaltigkeitskompetenzen der Aufsichtsratsmitglieder hinsichtlich für das Unternehmen relevanten 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 regelmäßig Thema. 2023 gehörten zu den Schulungsthemen eine Vertiefung zur Elektromobilität und Wasserstofftechnologie sowie ein Update zur nichtfinanziellen Berichterstattung und EU-Taxonomie mit Vertiefung der Prozesse zur Umsetzung der CO₂-Reduktionsziele in der Lieferkette. 2024 war das Thema Kreislaufwirtschaft ein Fokusthema. Im Rahmen einer Reise nach China im Juni 2024 wurde den Mitgliedern des

Kompetenzmatrix Aufsichtsrat

Erfahrung

In relevanten Märkten

Europa



USA



China



Sonstige



Auf relevanten Kompetenzfeldern

Individuelle Mobilität



Unternehmensstrategie



Technologien



Produktion



Vertrieb



Finanzen



Personalführung



Digitalisierung



Lieferkette



(Zugang zu) Fachwissen

Nachhaltigkeit

Klimawandel



Umweltverschmutzung



Wasser- und Meeresressourcen



Biologische Vielfalt und Ökosysteme



Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft



Eigene Belegschaft



Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette



Verbraucher und Endnutzer



Unternehmensführung



Aufsichtsrats bei einer Führung durch das Werk in Tiexi ein Überblick über den Production Footprint gegeben. Aspekte der Kreislaufwirtschaft waren zudem Thema des Vortrags eines externen Referenten an der Tsinghua-Universität in Peking. Die Aufsichtsratsmitglieder konnten zudem bei einer Führung durch das Cell Manufacturing Competence Center der BMW Group in Parsdorf (bei München) einen vertieften Einblick in die Batterieproduktion und -technologie gewinnen. 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.

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 Gremien mit unterschiedlichen Aufgaben (siehe hierzu insbesondere die [↗ Geschäftsordnung des Aufsichtsrats der BMW AG](#)). Nachhaltigkeitsthemen sind dabei integraler Bestandteil.

Im Geschäftsjahr 2024 bestanden als Gremien des Aufsichtsrats der BMW AG ein Präsidium und vier Ausschüsse: Personal-, Prüfungs-, Nominierungs- und Vermittlungsausschuss.

Zum 1. Januar 2025 hat der Aufsichtsrat eine Umstrukturierung seiner Ausschüsse beschlossen und umgesetzt. Anstelle des Personalausschusses wurde ein Vergütungsausschuss geschaffen, der sich ausschließlich mit den Vergütungsthemen von Vorstand und Aufsichtsrat befasst. Das Präsidium wurde in einen Präsidialausschuss überführt, der neben der Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen die nicht-vergütungsbezogenen Personalthemen behandelt. Durch die Besetzung mit sieben Mitgliedern wurden die Unabhängigkeit und die Diversität im Vergütungsausschuss gestärkt.

Da sich der Bericht über die Tätigkeit des Aufsichtsrats und seiner Gremien schwerpunktmäßig auf das Geschäftsjahr 2024 bezieht, erfolgt die nachfolgende Berichterstattung auf Grundlage der Gremienstruktur 2024.

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

- Das Präsidium bereitet die Aufsichtsratssitzungen vor, soweit die Themen nicht in den Aufgabenbereich eines 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 mit 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 Gesellschaft 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 Personalausschuss bereitet Entscheidungen über die Bestellung und gegebenenfalls Abberufung von Vorstandsmitgliedern vor. Seine vorbereitende Tätigkeit erstreckt sich außerdem auf die Vergütung des Vorstands und die regelmäßige Überprüfung des Vergütungssystems für den Vorstand unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitszielsetzungen. Er überprüft auch die Erreichung der diesbezüglich festgelegten Ziele.
- 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, Diversität, Kompetenzen](#) dargestellten Besetzungsziele.

Im Geschäftsjahr 2024 haben sich Präsidium und Aufsichtsrat unter Nachhaltigkeitsaspekten insbesondere mit den Fortschritten bei der Elektromobilität und den Perspektiven für die Wasserstofftechnologie und die Kreislaufwirtschaft beschäftigt. Personalstrategische Schwerpunktthemen sowie der Status der Diversität im Unternehmen waren Gegenstand eines Berichts an Präsidium und Aufsichtsrat Ende des Jahres. Der Prüfungsausschuss vertiefte in einer Sitzung den verantwortungsvollen Umgang mit Wasser und die damit verbundenen wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen.

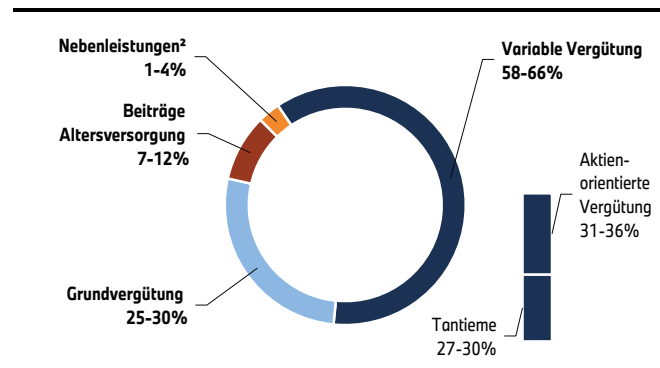
Der Aufsichtsrat lässt sich jährlich im September durch den Vorstandsvorsitzenden und den Finanzvorstand über den aktuellen Stand der Zielerreichung bezogen auf maßgebliche ESG-Ziele berichten. Hierzu gehören unter anderem die Ziele zur Reduzierung von CO₂-Emissionen, der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den Auslieferungen, die Erfüllung der Nachhaltigkeitsanforderungen durch Lieferanten, der Anteil von Frauen in

VERGÜTUNG VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Vorstand

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 insgesamt bei 58-66%. Bei 100% Zielerreichung liegt der Anteil der Tantieme an der Zielgesamtvergütung bei 27-30%, die aktienorientierte Vergütung bei 31-36%.

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 Tantieme besteht aus einer Ergebniskomponente und einer Leistungskomponente. Bei einer Zielerreichung von 100% für die Ergebnis- bzw. Leistungskomponente beträgt der Anteil jeder Komponente 50% des individuellen Zielbetrags der Tantieme. Die Ergebniskomponente der Tantieme honoriert den Geschäftserfolg im jeweiligen Erdienungsyear, der an finanziellen Kennzahlen gemessen wird. Die Leistungskomponente der Tantieme honoriert die Erreichung bestimmter, vom Aufsichtsrat

Führungsfunktionen und die Höhe der Investitionen in Aus- und Weiterbildung. 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. Diese sind zudem Bestandteil des Vergütungssystems für den Vorstand. Dabei werden jeweils im Dezember eines Jahres für das Folgejahr die Ziele für die Vorstandsvergütung festgelegt. In der Sitzung im März wird überprüft, inwieweit die Ziele für das abgelaufene Geschäftsjahr erreicht wurden, und ein entsprechender Beschluss zur Vorstandsvergütung gefasst.

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

festgelegter nichtfinanzieller Leistungskriterien. Diese Leistungskriterien umfassen individuelle Ziele für die einzelnen Vorstandsmitglieder (Ressortziele) und kollektive Ziele für den Vorstand (ressortübergreifende Ziele), wobei die Ressortziele 10% und die ressortübergreifenden Ziele 90% des Zielbetrags der Leistungskomponente ausmachen. Die ressortübergreifenden Ziele umfassen Leistungskriterien mit Nachhaltigkeitsbezug und sonstige nichtfinanzielle Kriterien. Von den ressortübergreifenden Zielen entfallen im Verhältnis zum Zielbetrag der Leistungskomponente der Tantieme 50% auf Ziele mit Nachhaltigkeitsbezug und 40% auf sonstige nichtfinanzielle Ziele. Im Rahmen der aktienorientierten Vergütung als variable Langfristkomponente erhalten die Vorstandsmitglieder eine zweckgebundene Barvergütung (Eigeninvestmentbarbetrag). Die Höhe hängt von der Zielerreichung bei einer finanziellen Kennzahl (Return on Capital Employed [RoCE] im Segment Automobile) sowie bei festgelegten nichtfinanziellen Kennzahlen (strategische Fokusziele) im Erdienungsyear ab. Bei einer Zielerreichung von 100% betragen der Anteil der RoCE-Komponente und der Komponente strategische Fokusziele jeweils 50% am individuellen Zielbetrag.

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, die als ressortübergreifende Ziele festgelegt wurden. Dies können etwa Zielsetzungen im Hinblick auf ressourcen- und klimaschonende Produkte, Geschlechtervielfalt und Mitarbeiterzufriedenheit sowie Reputation sein. Für die jeweiligen Leistungskriterien beschließt der Aufsichtsrat vor Beginn des Geschäftsjahres relevante Kennzahlen für die Bewertung der Leistung. Nachhaltigkeitsbezogene Kennzahlen können sich etwa auf die Reduktion von CO₂e-Emissionen oder Weiterbildung beziehen. Leistungskriterien sind für das Berichtsjahr die ökologische Innovationsleistung (Kennzahlen: Absatzanteil elektrifizierter Fahrzeuge und Absatzanteil vollelektrischer Fahrzeuge), Reputation (Kennzahl: Corporate Reputation Index), Wandlungsfähigkeit (Kennzahlen: Index Nachhaltigkeit und Investitionen in Aus- und Weiterbildung) und Attraktivität als Arbeitgeber (Kennzahl: Platzierung bei Rankings). Zusätzlich wird die Führungsleistung (Kennzahl: Bewertung der

Führungsleistung) und Erreichung von Diversity-Zielen (Kennzahl: Zielsetzungen für Diversity) sowie die Präventionsleistung Compliance (Kennzahl: Maßnahmen zur Stärkung der Compliance-Prävention) berücksichtigt. Für die aktienorientierte Vergütung beschließt der Aufsichtsrat jährlich strategische Fokusziele, die ganz oder teilweise Nachhaltigkeitsaspekte umfassen können. Strategische Fokusziele für das Berichtsjahr sind die Reduktion der CO₂-Flottenemissionen (EU) sowie der Absatz voll-elektrischer Fahrzeuge (BEV).

Das Vergütungssystem legt fest, dass mindestens 50% der Leistungskomponente der Tantieme von nachhaltigkeitsbezogenen Aspekten abhängt. Bezogen auf die gesamte variable Zielvergütung beträgt der Anteil rund 12%. Abhängig von den konkreten jährlichen Zielsetzungen für die individuellen Ressortziele der Leistungskomponente der Tantieme und für die strategischen Fokusziele der langfristigen variablen Vergütung kann der Anteil der variablen Zielvergütung, der von nachhaltigkeitsbezogenen Aspekten abhängig ist, auch höher sein und bis zu rund 41% der variablen Zielvergütung betragen.

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.

Der Aufsichtsrat hat das vorliegende Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands für Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2021 beschlossen und der Hauptversammlung zur Billigung vorgelegt. Die Hauptversammlung hat das Vergütungssystem am 12. Mai 2021 mit einer Mehrheit von 91,60% der gültig abgegebenen Stimmen gebilligt.

Für die variable Vergütung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2024 wurden vom Aufsichtsrat klimabezogene Ziele mit Bezug zur Verringerung von Treibhausgasemissionen gesetzt und die Zielerreichung nach Abschluss des Geschäftsjahres ermittelt. Klimabezogene Ziele sind bei der Leistungskomponente der Tantieme das Leistungskriterium „ökologische Innovationsleistung“ mit der Kennzahl Absatzanteil elektrifizierter und

vollelektrischer Fahrzeuge und bei der langfristigen variablen Vergütung die Zielsetzungen für die Reduktion der CO₂-Flottenemissionen in der EU sowie für den weltweiten Absatz von voll-elektrischen Fahrzeugen (BEV).

Der Anteil der klimabezogenen Vergütung an der gesamten gewährten und geschuldeten Vergütung für das Geschäftsjahr 2024 beträgt rund 17 bis 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 derzeit geltende Regelung wurde von der ordentlichen Hauptversammlung am 12. Mai 2021 mit einer Mehrheit von 99,40% der gültig abgegebenen Stimmen beschlossen.

INTERNES KONTROLLSYSTEM FÜR DIE NACHHALTIGKEITSBERICHTERSTATTUNG

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 SORGFALTPFLICHT

Kernelemente der Sorgfaltspflicht

a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell

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

b) Einbindung betroffener Interessenträger in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht

- Vorgehensweise und methodische Basis im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse
- Stakeholderengagement
- Grundzüge der Governance durch Vorstand und Aufsichtsrat

c) Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen

- 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

d) Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen

- Übergangsplan zur Erreichung der Netto-Null-Emissionen bis 2050
- Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel als wichtige Bestandteile der Unternehmensstrategie
- Maßnahmen für einen verantwortungsbewussten Ressourceneinsatz
- Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
- Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement
- Maßnahmen zum Schutz der biologischen Vielfalt
- Ganzheitliches Gesundheitsmanagement
- Schutz von Kundendaten

e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation

- Weg zur Erreichung der CO₂e-Reduktionsziele im Jahr 2030
- 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
- Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
- Ganzheitliches Gesundheitsmanagement
- Prävention und Vorsorge
- Qualifizierung
- Umgang mit Chancen und Risiken aus der Digitalisierung

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 im Jahr 2030

122 Umgesetzte Maßnahmen und Messgrößen für eine ganzheitliche CO₂e-Reduzierung

127 Ganzheitliches Umweltmanagement innerhalb der BMW Group

128 Energieeffizienz und erneuerbare Energien

129 Energiemanagement

129 Energieziele

130 Effizienzmaßnahmen und Energiemix

131 Reduzierung von Umweltverschmutzung

133 Verantwortungsvoller Umgang mit der Ressource Wasser

134 Wassermanagement und Wasserschutz

135 Wasserverbrauch in der Produktion erneut gesenkt

135 Maßnahmen zur Verringerung des Wassereinsatzes

137 Engagement für den Schutz der Biodiversität

138 Hohe Bedeutung intakter Ökosysteme

138 Ganzheitlicher Ansatz zu Nachhaltigkeitszielen

138 Maßnahmen zum Schutz der biologischen Vielfalt

139 Resilienzanalyse

140 Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung

142 Ganzheitlicher Ansatz für den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

142 Ziele auf dem Weg zur Kreislaufwirtschaft

143 Maßnahmen für einen verantwortungsbewussten Ressourceneinsatz

146 Effektives Abfallmanagement

147 EU-Taxonomie



CO₂e-EMISSIONEN SCOPE 1 UND 2

0,8 Mio. t



CO₂e-EMISSIONEN SCOPE 3

130,3 Mio. t



CO₂-EMISSIONEN
EU-NEUWAGENFLOTTE

99,5 g/km

KLIMASCHUTZ UND ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Durch den weltweiten Ausstoß von Treibhausgasemissionen durch vorgelagerte Prozesse, die Beschaffung und den Bezug von Rohstoffen, Produkten und Dienstleistungen für die Herstellung, Entwicklung und das Angebot eigener Produkte und Dienstleistungen (Scope 3, Upstream) trägt die BMW Group zum Klimawandel bei.	Negative Auswirkung		– 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	– Produktion und BMW Standorte: Energieeffizienzmaßnahmen und der Ausbau erneuerbarer Energien
Durch die Nutzung der verkauften Fahrzeuge resultieren CO ₂ -Emissionen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette (Scope 3 downstream) wodurch die BMW Group zum Klimawandel beiträgt.	Negative Auswirkung				– Lieferkette: Einsatz von Grünstrom* und von Sekundärmaterialien
Die BMW Group emittiert weltweit Treibhausgasemissionen (THG) durch Prozesse im eigenen Betrieb (Scope 1 und 2) und trägt damit zum Klimawandel bei.	Negative Auswirkung				– Transportlogistik: Ausbau des Innovations- und Infrastrukturmanagements für Logistikmaßnahmen
Die weltweiten Aktivitäten der BMW Group zur Anpassung an den Klimawandel können (disruptive) Anpassungen der Lieferkette erfordern, mit negativem Effekt auf Lieferanten und lokale Gemeinschaften.	Negative Auswirkung				– Nutzungsphase: Konsequente Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und weitere Effizienzsteigerung konventioneller Antriebe
Weltweit können neue oder sich verändernde regulatorische Anforderungen, wie CO ₂ -bezogene Steuern, Anpassungen in der Lieferkette erfordern und damit zu höheren Kosten führen.	Risiko				– Kontinuierliche Steigerung der Nutzung von Ladestrom aus CO ₂ e-freier Erzeugung
Es können Reputationsrisiken auftreten, wenn die BMW Group die Erwartungen von Stakeholdern hinsichtlich der Reduktion von CO ₂ e-Emissionen in der Lieferkette nicht erfüllt.	Risiko				
Durch die ambitionierte Senkung der CO ₂ e-Emissionen (Scope 3 Downstream, z. B. durch hocheffiziente Verbrennungsmotoren und die Produktion von BEVs/PHEVs), kann der Marktanteil in dem Kundensegment der umweltbewussten Käufer erhöht werden.	Chance				
Catena-X umfasst standardisierte Kalkulationsmethoden und Austauschformate für CO ₂ e-Emissionen (Scope 3 Upstream). Dies ermöglicht es der BMW Group vergleichbare Emissionen entlang der tatsächlichen Lieferkette zu berichten, um Reduzierungspotentiale besser zu identifizieren und gezielte Reduktionsmaßnahmen mit Lieferanten zu definieren.	Chance				
Die BMW Group bietet durch das Angebot von batterieelektrischen, wasserstoffbetriebenen und Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeugen der Gesellschaft eine umweltfreundlichere Alternative zum klassischen Verbrenner (Nutzung von Grünstrom vorausgesetzt).	Positive Auswirkung		– Antriebsstrategie	– Nicht vorhanden	– Ausbau des Antriebsportfolios
Risiko durch zunehmenden Wettbewerb im Bereich elektrifizierter Fahrzeuge.	Risiko				– Erhöhung des BEV-Anteils (BEV: Battery Electric Vehicle) und Effizienzsteigerungen in den weiten Antriebstechnologien
Die derzeit sehr ehrgeizige Flottengesetzgebung, die in einigen Märkte noch verschärft werden könnte, kann unter Voraussetzung einer geringeren Nachfrage an Elektrofahrzeugen nur mit hohen zusätzlichen Marketingkosten erfüllt werden.	Risiko				

Upstream wesentlich Eigene Tätigkeiten wesentlich Downstream wesentlich

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

Klimaresilienz des Geschäftsmodells

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 seine 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, makroökonomische Trends) werden fortlaufend erfasst und Anpassungen zeitnah vorgenommen. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen in operative 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 in einem abgestimmten Verfahren 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 die 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 und der resultierende Handlungsbedarf abgeleitet sowie in der Finanzplanung berücksichtigt. Unter diesen zugrunde gelegten Annahmen ist das Geschäftsmodell der BMW Group resilient gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels sowie den aufgrund des Klimawandels erforderlichen Anpassungen.

Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel als wichtige Bestandteile der Unternehmensstrategie

Die BMW Group sieht in der Vereinbarkeit ökonomischer, ökologischer und gesellschaftlicher Belange die Grundlage ihres wirtschaftlichen Erfolgs. Daher hat das Unternehmen die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen 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 und Feedbacks 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 Überwachungs- und Zielerreichungsmonitoring werden die Ziele in der Organisation bis auf die einzelnen Umsetzungsebenen heruntergebrochen. Dabei werden die Ziele bei Bedarf in spezifischen, konkreten Vorgaben (zum Beispiel in den Fahrzeugprojekten und bis auf Bauteilebene) detailliert.

Die 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 Herstellverfahren von Rohstoffen oder Produkt- bzw. Materialinnovationen, wie zum Beispiel Biomaterialien. Kompensationsmaßnahmen zählen entsprechend nicht dazu.

Zur Anpassung an den Klimawandel werden die unternehmensweit geltenden Vorgaben kontinuierlich weiterentwickelt, unter anderem mit Hilfe 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 wissenschaftsbasierten Ansätzen zur Reduzierung von CO₂e-Emissionen, wird die Umsetzung definiert. Im Berichtsjahr 2024 wurde der Prozessablauf für die langfristige Unternehmensplanung um die Berücksichtigung und Simulation der Auswirkungen auf die absoluten CO₂e-Emissionen der BMW Group erweitert. Ziel ist, die Wechselwirkungen zwischen Volumen, Antriebsmix und Lieferkette in den Planungsprozessen noch transparenter darzustellen, indem bereits in den Szenarien für die Volumen- und Ergebnisplanung die 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 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, wie bereits in der Vergangenheit, 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. **↗ Eckpfeiler der Strategie**

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

Ladeinfrastruktur für elektrifizierte Fahrzeuge, der Anteil erneuerbarer Energien sowie das Angebot an alternativen CO₂-armen Kraftstoffen. In die Analysen fließt auch eine gegebenenfalls marktabhängige Kundenakzeptanz für unterschiedliche Antriebskonzepte ein. Dabei spielen für die Kundenakzeptanz Gesamtkostenüberlegungen (Total-Cost-of-Ownership) wie Kaufanreize für elektrifizierte Fahrzeuge, Fahrzeugbesteuerung oder Energiekosten im laufenden Betrieb eine bedeutende 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 Hauptsatzmärkten EU, USA und China die regulatorischen Anforderungen zum CO₂-Flottenverbrauch unter Berücksichtigung aller regulatorischen Flexibilität, zum Beispiel der Kauf von CO₂-Credits. Ändern sich regulatorische CO₂-Vorgaben, ermittelt das Unternehmen, 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

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. Dabei werden rund 99% der verbleibenden Gesamtemissionen auf Scope 3 entfallen. Die restlichen etwa 1% liegen bei Scope 1 und 2. **↗ Vorbereitung auf Net Zero.** Diese Methodik basiert auf anerkannten Definitionen und Vorgaben, unter anderem aus den ESRS. 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 damit die handlungsleitenden Rahmenbedingungen zur Festlegung der erforderlichen Maßnahmen. Diese Ziele stehen im Einklang mit dem Pariser Klimaabkommen zur Begrenzung der globalen Erwärmung.¹ Ab dem Berichtsjahr 2024

erfolgt die Umstellung der CO₂e-Ziele von relativen auf absolute Werte. Mit der Ableitung von Leitplanken für das Jahr 2035 wird der Zielkorridor in seinem Zeithorizont erweitert.

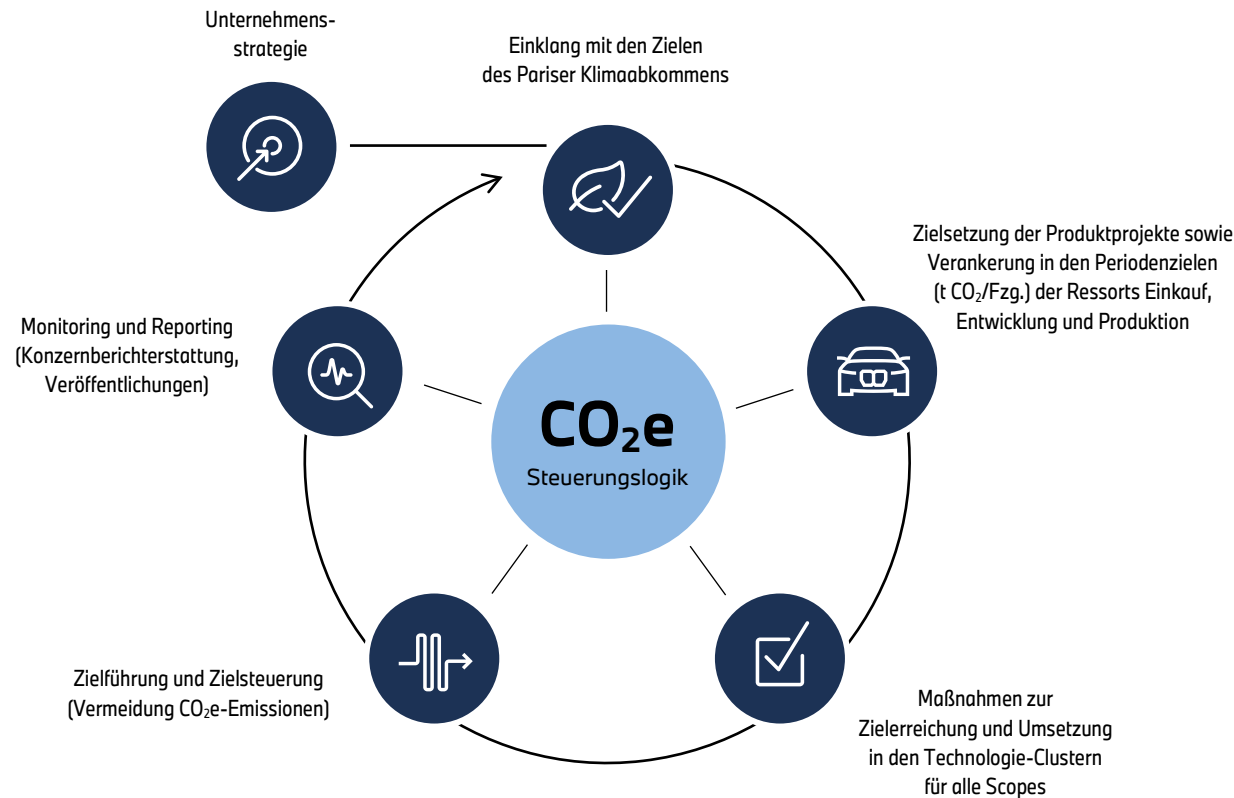
Für die Ableitung der Ziele zur Reduzierung von CO₂e-Emissionen für das Jahr 2030 wurden je Scope wissenschaftsbasierte, sektorübergreifende Methoden, weiterhin in Anlehnung an die Vorgehensweise der Science Based Targets initiative (SBTi), angewandt. Betrachtungsumfang ist dabei die Entstehung der Emissionen 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.

Für Scope 1 und 2² wurde ein 1,5°C-konformer CO₂e-Pfad festgelegt und in der Unternehmensstrategie verankert. Für Scope 3 (erworbene Waren und Dienstleistungen, 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. Die BMW Group nutzt eine ganzheitliche Betrachtungsweise, die die CO₂e-Emissionen von Fahrzeugen über den gesamten Lebenszyklus in den Blick nimmt.

¹ 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.

² Das kombinierte Scope-1- und -2-Ziel umfasst alle berichteten Kategorien. Zum aktuellen Zeitpunkt sind Standorte ohne operative Kontrolle nicht im Ziel enthalten. Das Basisjahr 2019 beinhaltet auch die Emissionen durch Auftragsfertigung („Insourcing“). Im Basisjahr 2019 und Zieljahr 2030 sind die biogenen Emissionsanteile der Kategorie Dienstwagen (Scope 1) und des Graustroms in der Kategorie Strom-/Wärme-/Kältebezug BMW Group Standorte enthalten. Die Scope-2-Emissionen gehen mit der market-based-Berechnung in das Ziel ein.

CO₂e-Steuerungslogik



Zum Zeitpunkt der Zielableitung für Scope 3 erfüllt der Zielwert für 2030 die Anforderungen des Well-Below-Two-Degree Ansatzes der SBTi uneingeschränkt, liegt jedoch mit Bezug zu einem idealen 1,5°C-Pfad nach Maßgabe und Methodik unabhängiger Organisationen um etwa 30% über diesen theoretischen Zielwerten. Im Rahmen der Erarbeitung von Korridoren bis 2035 wird dem Anspruch an eine zunehmende Beschleunigung der Dekarbonisierung verstärkt Rechnung getragen.

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. 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 Übergangsmaßnahmen sind fester Bestandteil der Klimastrategie als integraler Bestandteil der BMW Group Strategie. 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, 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 Emissionsreduzierungsziele 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 daraus ab. Dabei werden auch spezifische Umfänge finanziert, beispielsweise für die Entwicklung von Technologien die direkt zur Umsetzung des Übergangsplans beitragen.¹

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-Reduktionziele im Jahr 2030

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.

Ab dem Berichtsjahr 2024 werden 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) umgestellt auf absolute Werte in t CO₂e. Der Gesamtzielanspruch für die BMW Group bleibt 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 vorausgesetzt.

Die BMW Group beabsichtigt damit, im Jahr 2030 ihre CO₂e-Emissionen 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 mindestens Ende 2025 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.

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, Transportlogistik, Nutzungsphase) sind die Erwartungen der Stakeholder bei der Zieldefinition über die Methodiken der Reduzierungspfade eingeflossen. Darüber hinaus sind die in den 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 vor allem die direkte Beeinflussbarkeit als Kriterium herangezogen.

Aufgrund dieser Vorgehensweise werden die Kategorien Erworbene Waren und Dienstleistungen, vorgelagerter Transport und Vertrieb (Transportlogistik) sowie Verwendung verkaufter Produkte (Nutzungsphase) sowohl berichtet als auch für das Segment Automobile in der Zielführung berücksichtigt. Die zielgeführten Umfänge erreichen somit eine Abdeckung von mehr als 95% aller berichteten Scope-3-Emissionen. Die zusätzlichen

Umfänge, die berichtet werden (Geschäftsreisen, Pendelnde Arbeitnehmer [Mitarbeiterberufsverkehr]) sind wegen der verhältnismäßig geringen absoluten Größe (Geschäftsreisen, Pendelnde Arbeitnehmer [Mitarbeiterberufsverkehr]) oder einer nicht unmittelbaren Beeinflussbarkeit durch die BMW Group (Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer [Entsorgung]) nicht im zielgeführten Umfang enthalten.

Für die direkten (Scope 1) und indirekten (Scope 2) Emissionen wurde ein absolutes Ziel von 0,635 Mio. t CO₂e bis 2030 festgelegt.² Dies entspricht einer Verringerung um 46,3% gegenüber den Emissionen im Basisjahr 2019 (1,182 Mio. t CO₂e). Für Scope 2 liegt der Zielableitung die marktbasierende Methodik zugrunde. Dabei werden die tatsächlichen Emissionen des genutzten Stroms berücksichtigt anstatt der Werte regionaler Strommixe. Anteilig verteilen sich die Emissionen zu circa drei Viertel auf Scope 1 und circa einem Viertel auf Scope 2.

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

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.

¹ 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.

² Das kombinierte Scope-1- und -2-Ziel umfasst alle berichteten Kategorien. Zum aktuellen Zeitpunkt sind Standorte ohne operative Kontrolle nicht im Ziel enthalten. Das Basisjahr 2019 beinhaltet auch die Emissionen durch Auftragsfertigung („Insourcing“). Im Basisjahr 2019 und Zieljahr 2030 sind die biogenen Emissionsanteile der Kategorie Dienstwagen (Scope 1) und des Graustroms in der Kategorie Strom-/Wärme-/Kältebezug BMW Group Standorte enthalten. Die Scope-2-Emissionen gehen mit der market-based-Berechnung in das Ziel ein.

Dies senkt die CO₂e-Emissionen spürbar, auch wenn dadurch der Stromverbrauch zunimmt. In Debrecen deckt das Unternehmen den gesamten Strombedarf für die Produktion mit Grünstrom. Entsprechend den Anteilen der Scopes an den Gesamtemissionen tragen die Dekarbonisierungshebel zur gesamten Zielerreichung bei.

In der Lieferkette ist der größte Hebel bei CO₂e-reduzierenden Maßnahmen der Einsatz von Grünstrom sowie als zweitgrößter Hebel 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 zu 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. Ergänzt wird dies durch die weitere Effizienzsteigerung konventioneller Antriebe sowie der kontinuierlichen Steigerung der Nutzung von Ladestrom aus CO₂e-freier Erzeugung.

So wird der größte absolute Anteil an der Reduzierung der CO₂e-Emissionen bis 2030 mit voraussichtlich circa 65% wird durch die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte (Automobile) in Scope 3, Nutzungsphase, erzielt. 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 nächsten Generation der Batterietechnologie in den Fahrzeugen der NEUEN KLASSE sollen die Emissionen in der Lieferkette für die Batteriezelle nochmals um rund ein Drittel 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. Durch eine kontinuierlich wachsende Anzahl an vollelektrischen Fahrzeugen im Angebot der BMW Group können die Emissionen in der Lieferkette kurz- bis mittelfristig steigen. 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 Rezyklaten sowie technischen Maßnahmen, die entwickelt wurden, um den CO₂e-Zuwachs in der Lieferkette zu begrenzen. Hohe Reduzierungsbeiträge resultieren aus Vereinbarungen mit Rohstofflieferanten für Aluminium und Edelmetallen sowie von Lieferanten für Hochvoltspeicherzellen. Die Maßnahmen werden bereits mit der aktuellen Batteriegeneration umgesetzt. Mit dem Einsatz der kommenden Batterie-Generationen sollen diese Effekte weiter ausgebaut werden. So können durch den Einsatz von Materialien mit CO₂e-reduzierten Herstellungsprozessen oder höheren Anteilen an Rezyklaten 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. Für weitere Materialgruppen wie Glas und Kunststoffe wird insbesondere durch den Einsatz von Grünstrom der CO₂e-Fußabdruck der Lieferkette reduziert.

Bei der Operationalisierung der Emissionsziele für die Scopes 1 und 2 sowie 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.

Bei der Zielerreichung gibt es Unsicherheiten, die zum Teil nicht oder nicht vollständig durch die BMW Group beeinflussbar sind. So könnte sich zum Beispiel der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge (BEV) abweichend von den aktuellen Annahmen entwickeln. Die Verfügbarkeit einer entsprechenden Infrastruktur sowie Anreize zum BEV-Erwerb haben Einfluss auf die Nachfrage. Im

Berichtsjahr wurde 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 in die Lage, auf diese Entwicklungen zu reagieren. Ein höheres Gesamtvolumen oder ein höherer Anteil von Fahrzeugen mit Verbrennungsantrieb würden zusätzliche Anstrengungen bei der Dekarbonisierung der Lieferkette erforderlich machen, um die gesetzten CO₂e-Ziele zu erreichen. Der Eintritt geopolitischer Risiken kann die Erreichung der Klimaziele ebenfalls wesentlich beeinflussen.

Auch in der Lieferkette können externe, marktspezifische Entwicklungen dazu führen, dass die Dekarbonisierung gerade energieintensiver 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 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 durch zusätzliche Maßnahmen, wie die Bereitstellung CO₂e-frei erzeugten Ladestroms, für die Kunden eine Verbesserung bei den Scope-3-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

Die übergeordneten CO₂e-Ziele sind für alle Scopes die Grundlage für die Festlegung konkreter Maßnahmen, die in der Unternehmens- und der Produktstrategie sowie 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.

Dazu zählen, insbesondere für die eigene Produktion (Scope 1 und 2), die stufenweise Substitution von fossilen Energieträgern sowie die kontinuierliche Steigerung der Energieeffizienz zur Reduktion des Energiebedarfs. Dazu werden in der Produktion die Emissionen hauptsächlich durch Maßnahmen zur Energieeffizienz und die Nutzung von erneuerbaren Energien reduziert, um fossile Energieträger zu substituieren. [↗ Energieeffizienz und erneuerbare Energien](#)

Im Bereich der eigenen Emissionen (Scope 1 und 2) konnte gegenüber dem Vorjahr eine Reduzierung von rund 38.000 t CO₂e durch im Berichtsjahr neu implementierte Maßnahmen erreicht werden. Maßgeblich haben dazu die Einsparungen aus der Beschaffung von Biomethan im Werk Spartanburg (USA) und aus der Umstellung von fossiler Fernwärme auf Fernwärme aus Holzackschnitzeln im Werk in Steyr (Österreich) beigetragen.

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

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 energieintensiven Prozessen in der Vorproduktion (n-Tier) bei der Herstellung von CO₂e-intensiven Bauteilen und Materialien. 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 Jahr 2024 wurden diesbezüglich 71 Lieferanten einer Prüfung unterzogen. Im Berichtsjahr konnten durch überprüfte, umgesetzte Maßnahmen die Emissionen der Lieferkette um rund 2,8 Mio. t CO₂e verringert werden. Für die Folgejahre wird erwartet, dass durch Maßnahmen in der Lieferkette CO₂e-Emissionen erneut reduziert werden können. Dazu hat die BMW Group 2024 begonnen, neue Lieferanten mit vertraglich

zugesagter Nutzung von Grünstrom schon vor der Serienproduktion bezüglich konformer Umsetzungskonzepte zu prüfen.

Darüber hinaus wird das Supply-Chain-Program der Nichtregierungsorganisation CDP (ehemals Carbon Disclosure Project) 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. Damit verbunden ist ein Rating, aus dem die BMW Group Maßnahmen für die Lieferantenentwicklung und -befähigung ableitet. Im Jahr 2024 haben 271 Lieferanten an dem Rating teilgenommen. Dies entspricht 79% des unmittelbar produktionsbezogenen Einkaufsvolumens der BMW Group.

Zur Reduzierung der CO₂e-Emissionen für die Bauteile beginnt die BMW Group zudem, bei der Herstellung ihrer Fahrzeuge naturbasierte Materialien einzusetzen. Beispielsweise werden für ausgewählte Komponenten wie zum Beispiel Verkleidungsteile der Fahrzeuge nachwachsende pflanzliche Rohstoffe eingesetzt. Künftig sollen für die Herstellung von Sitzbezügen oder Verkleidungselementen im Innenraum ebenfalls nachwachsende Rohstoffe zum Einsatz kommen.

Mit der 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 dieses Ziel zu unterstützen. Zusätzlich unterstützt die BMW Group die Entwicklung und den Einsatz von nachhaltigen Treibstoffen. [↗ Innovationen und Produkttechnologien](#)

Die BMW Group verfolgt bereits seit 2015 das Ziel, Transporte auch innerhalb ihres weltweiten Produktions- und Vertriebs-

netzwerks emissionsreduziert durchzuführen. Etwa die Hälfte der Fahrzeuge verlässt die Werke der BMW Group auf dem Schienenweg. In Deutschland wird für einen Teil der Bahntransporte der Transportlogistik Grünstrom eingesetzt. Darüber hinaus fahren seit 2023 im Stammwerk München LKWs mit Biokraftstoffen zweiter Generation (zum Beispiel HVO 100, hergestellt aus Rest- und Abfallstoffen) sowie zunehmend schwere Nutzfahrzeuge mit vollelektrischem Antrieb. In der Produktionsversorgung in Deutschland und UK wurde zudem in mehreren Serien-Transportprozessen Bio-LNG (Bioflüssiggas) auf der Straße eingesetzt. Daneben ist die BMW Group seit 2022 an dem Forschungsprojekt „H2Haul“ sowie an dem Forschungsprojekt „HyCET“ beteiligt, um frühzeitig Erfahrungen beim Einsatz von Wasserstoff in LKWs zu sammeln.

Die Umsetzung der Maßnahmen, deren Finanzierung sowie die Messung der Zielerreichung ist 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.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen zur CO₂e-Reduzierung ist zunächst auf das Jahr 2030 ausgerichtet. Die Maßnahmen reichen jedoch in vielen Bereichen deutlich über 2030 hinaus, wie zum Beispiel die Anpassung des Produktportfolios oder auch die Befähigung zum Betrieb neuer Standorte ohne die Nutzung fossiler Energieträger. Dies unterstützt auch das Net Zero-Ziel, das bis spätestens 2050 für die gesamte Wertschöpfungskette angestrebt wird.

Treibhausgasemissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette

Die absoluten CO₂e-Emissionen werden für das Berichtsjahr spezifisch je Scope und je relevanter Kategorie ausgewiesen [↗ CO₂e-Bilanz](#). Die Darstellung und die Ermittlung folgen der Struktur und den Vorgaben aus dem Greenhouse Gas Protocol sowie den je Scope und Kategorie anerkannten Emissionsfaktoren. Diese werden im Rahmen der jährlichen Datenerhebung überprüft und gegebenenfalls aktualisiert.

Im Jahr 2024 betragen die CO₂e-Emissionen der BMW Group, exklusive biogene CO₂-Emissionen, in Scope 1 und 2 insgesamt 836.963 t CO₂e sowie 130.297.238 t CO₂e in Scope 3.

Gemäß den Vorgaben der ESRS werden diese absoluten CO₂e-Emissionen ins Verhältnis zu den Nettoumsatzerlösen gesetzt. Diese sogenannte [Treibhausgasintensität](#) liegt für das Berichtsjahr 2024 bei 933 t CO₂e/Mio. € gemäß der marktbasierter Methode und bei 941 t CO₂e/Mio. € gemäß der standortbasierten Methode. Die BMW Group erwartet, dass durch die gesetzten Ziele in den kommenden Jahren eine Verringerung dieser Größe erreicht wird. Die relativen Berichtsgrößen liegen im Berichtsjahr 2024 für die CO₂e-Emissionen der BMW Group Standorte (Scope 1 und 2) bei 0,27 t je produziertes Fahrzeug,¹ sowie für die CO₂e-Emissionen der Lieferkette bei 13,55 t je produziertes Fahrzeug.¹

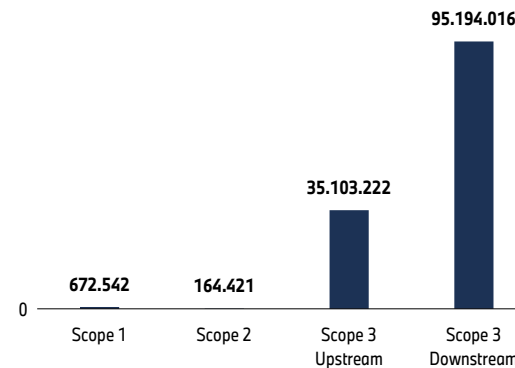
Bezogen auf die Scope-3-Emissionen wurden bei der Festlegung der relevanten Kategorien die Bewertungskriterien des Greenhouse Gas Protocol zugrunde gelegt und auf Basis von Größe und Anteil, Messbarkeit, Beeinflussbarkeit und Risikograd die Entscheidung zur Berichterstattung getroffen. [Wesentlichkeit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

Die Scope-3-Kategorien 2 (Kapitalgüter), 3 (Aktivitäten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie), 5 (Abfall), 8 (angemietete oder geleaste Sachanlagen), 10 (Verarbeitung verkaufter Produkte), 13 (vermietete oder verleaste Sachanlagen), 14 (Franchises) sowie 15 (Investitionen) werden aus Wesentlichkeitsgründen nicht berichtet, da auf sie insgesamt weniger als circa 3% der gesamten Emissionen entfallen beziehungsweise diese nicht signifikant sind. Die BMW Group fokussiert sich daher auf die bezüglich ihrer absoluten Höhe relevanten Umfänge (Kategorien 1, erworbene Waren und Dienstleistungen, Kategorien 4 und 9, Transportlogistik sowie 11, Nutzungsphase der verkauften Produkte) sowie auf diejenigen die durch das Unternehmen direkt, beziehungsweise indirekt, beeinflussbar sind [Wesentlichkeit der verschiedenen Scope-3-Kategorien](#). Die im Bericht berücksichtigten, signifikanten Kategorien umfassen damit 97% der gesamten Scope-3-Emissionen der BMW Group.

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 der Basis der gemessenen Emissionen in der Lieferkette durch die Zulieferer selbst, werden anstelle von Primärdaten (0%) Werte aus Datenbanken zugrunde gelegt. Diese Werte werden in ausgewählten Fällen durch genauere Sekundärdaten angepasst, soweit Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂e-Emissionen betreffender Lieferanten nachweisbar sind.

CO₂e-Emissionen der BMW Group²

in t



Um die Emissionsdaten unternehmensübergreifend vergleichen zu können, ist es von besonderer Bedeutung, allgemein anerkannte Standards für die Automobilindustrie und idealerweise industrieübergreifend zu entwickeln.

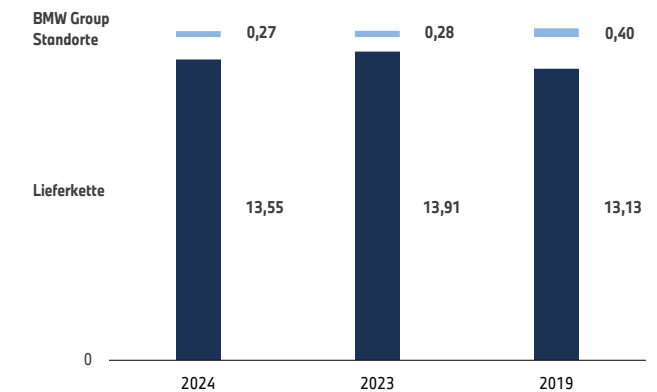
Die unternehmensübergreifende Vergleichbarkeit der Daten ist derzeit noch nicht gegeben. Die BMW Group hat langfristig das Ziel, eine realdatenbasierte CO₂e-Bilanzierung zu entwickeln. Erste Schritte wurden bereits mit dem Projekt Catena-X unternommen. Informationen zu den Systemgrenzen (vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette), den Angaben zur Bewertung

nach markt- und standortbasierten Methoden sowie zu den Erhebungsmethoden sind in der [CO₂e-Bilanz](#) zu finden und werden im Glossar erläutert.

Die Berichtsgrößen für Scope 3 Lieferkette (upstream) sowie für die Nutzungsphase (downstream) enthalten für das Berichtsjahr 2024 erstmalig die Werte für das Segment Motorräder. Die initiale Erhebung dieser Werte erfolgte analog den Prozessen für das Segment Automobile als Hochrechnung.

CO₂e-Emissionen je produziertes Fahrzeug (Automobile)¹

in t



¹ Prüfungsniveau: mit hinreichender Sicherheit. Weitere Informationen siehe [Wesentlichkeit der verschiedenen Scope-3-Kategorien](#).

² Scope-2-Emissionen gemäß marktbasierter Methode. Gemäß standortbasierter Methode betragen die Scope-2-Emissionen 1.304.971 t CO₂e. Weitere Informationen siehe [Wesentlichkeit der verschiedenen Scope-3-Kategorien](#).

Ab dem Geschäftsjahr 2025 wird die Nachhaltigkeitsberichterstattung der BMW Group um die Scope-3-Kategorie 14 (Franchise) erweitert. Diese Kategorie umfasst das globale Vertriebsnetzwerk für die Marken BMW und MINI (ohne eigene Niederlassungen). Das weltweite Vertriebsnetz für das Automobilgeschäft der BMW Group besteht derzeit aus rund 4.800 Vertriebsstandorten. Da das Vertriebsnetz Teil der nachgelagerten Wertschöpfungskette ist, zählen die damit verbundenen Aktivitäten auch zu den Scope-3-Emissionen der BMW Group. Parallel zu einer Datenerhebung wurde 2024 begonnen, für das weltweite Vertriebsnetz CO₂e-Ziele vorzubereiten und einen Pfad zur Zielerreichung zu entwickeln. Damit plant die BMW Group, bis Ende 2025 Maßnahmen vorzubereiten, die die CO₂e-Ziele der Vertriebsorganisation mit den übergeordneten BMW Group Zielsetzungen in Einklang bringen.

Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Emissionen der signifikanten Emissionsquellen in der gesamten Wertschöpfungskette, einschließlich der Vertriebsorganisation, ab 2025 vollständig erfasst und gezielt verringert werden können.

Neben den absoluten CO₂e-Emissionen betrachtet die BMW Group auch ihre CO₂-Flottengrenzwerte in der Nutzungsphase. Trotz eines langsameren Absatzwachstums von elektrifizierten Fahrzeugen im Berichtsjahr 2024, konnte die BMW Group die CO₂-Flottenemissionen in den Hauptabsatzmärkten EU, USA und China weiter reduzieren durch die Erhöhung des BEV-Anteils.

In der EU¹ lagen die durchschnittlichen CO₂-Flottenemissionen unter Berücksichtigung regulatorischer Vorgaben und gemäß WLTP bei 99,5 g CO₂/km². Damit hat das Unternehmen die **↗ CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte EU** gegenüber dem Vorjahr um weitere 2,6 g verringert (2023: 102,1 g CO₂/km). Der für die BMW Group im Berichtsjahr gültige Grenzwert von circa 130,1 g CO₂/km wurde um 30,6 g CO₂/km und damit deutlich unterschritten. Damit setzt sich der Trend der vergangenen Jahrzehnte fort, angetrieben durch die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und den flottenweiten Einsatz innovativer Technologien [↗ EfficientDynamics-Technologien](#).

Im US-Markt wurden die regulatorischen GHG-Flottenverbrauchsangaben 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. Die volumengewichteten **↗ CO₂-Flottenemissionen (US-Markt)**³ betragen durchschnittlich 114,6 g CO₂/km² (Modelljahr 2023: 126,5 g CO₂/km). Vor allem der steigende Anteil von vollelektrischen Fahrzeugen hat dazu beigetragen, dass sich die Emissionen weiter verringert haben.

Die volumengewichteten **↗ CO₂-Flottenemissionen in China** lagen nach dem Testzyklus WLTC bei 141,9 g CO₂/km² (2023: 146,4 g CO₂/km WLTC). Die BMW Group hat auch dort die geltenden regulatorischen CAFC-Flottenverbrauchsangaben erfüllt.

Die **↗ weltweiten CO₂e-Flottenemissionen** der BMW Group betragen im Berichtsjahr durchschnittlich 185,0 g CO₂e/km² (2023: 191,8 g CO₂e/km²). Das entspricht einem Rückgang von 18,4% gegenüber dem Basisjahr 2019 (2019: 226,8 g CO₂e/km²). 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 mehr als 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 und planbare Rahmenbedingungen, die einen wichtigen Beitrag leisten, den Auswirkungen des Klimawandels wirksam zu begegnen. Der [↗ Klima-Engagement-Bericht](#) informiert über die wichtigsten klimapolitischen Positionen und Aktivitäten der BMW Group.

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 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 von möglichen 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 90.667.226 t CO₂e im Berichtsjahr 2024 angewendet. Das entspricht 69,1% der gesamten CO₂e-Emissionen der BMW Group.

¹ EU-27-Staaten zuzüglich Norwegen und Island.

² Prüfungsniveau: mit hinreichender Sicherheit.

³ Zu Vergleichszwecken umgerechnet von g/mi in g/km.

⁴ Bestandteil der berechneten Emissionen sind die Vorkettenemissionen bei der Kraftstoffbereitstellung. Im hierzu bereitgestellten aktuellen Datensatz nutzt die Firma Sphera den neuen IEA Methan Tracker, welcher den Anteil des Methan Flairing in der Rohölförderung deutlich höher bewertet als in den Vorjahren. Auf Grund des signifikanten Einflusses auf die vorliegende Kennzahl wurde ein Re-Baselining der Vorjahre zurückreichend bis inkl. 2019 vorgenommen. Ohne diesen Effekt betragen der Vorjahreswert 185,4 g CO₂/km und der Wert in 2019 218,5 g CO₂/km.

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 indes Volumen- und Preisprämien für Emissionsrechte aus dem EU Emissionshandelssystem (ETS). Diese Prämien werden damit auch im Rahmen der Prüfung der Werthaltigkeit (Impairment-Test) von Vermögenswerten im Segment Automobile berücksichtigt.

Vorbereitung auf Net Zero

Die BMW Group beabsichtigt, bis zum Jahr 2050 Net Zero zu erreichen, das heißt die CO₂e-Emissionen über alle Scopes innerhalb der Wertschöpfungskette um mindestens 90% gegenüber dem Basisjahr zu reduzieren. Um diese Minderung zu diesem Zeitpunkt zu erreichen, liegt der Schwerpunkt der Net Zero Vorbereitung in der Dekarbonisierung der 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 werden in Zusammenarbeit mit Partnern wie Atmosfair und Firstclimate erste 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-Ziele 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, wie zum Beispiel die Zusätzlichkeit und Dauerhaftigkeit der erzielten CO₂e-Speicherung.

Stilllegungen von CO₂e-Zertifikaten im Berichtsjahr*

	2024
Gesamt (in t CO₂e)	25.000
Anteil von CO ₂ e-Senken-Projekten (Removals) (in %)	100
Anteil von CO ₂ e-Reduktionsprojekten (Reduction Projects) (in %)	-
Senken-Typ Biokohle (in %)	100
Anerkannter Qualitätsstandards CSI/C-Sink (in %)	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	46.000 – 57.500

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

GANZHEITLICHES UMWELTMANAGEMENT INNERHALB DER BMW GROUP

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 standortbezogen die Biodiversität 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. Darüber hinaus sind alle deutschen Werksstandorte 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 Audits, die für die Erfüllung der genannten Regelwerke verpflichtend sind.

Verantwortungsbewusstsein für die Umwelt wird bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern durch Informationen und 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. 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 entsprechend 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, Zulieferer, Vertragspartner und Nichtregierungsorganisationen (NGOs). Als weltweit tätiges Unternehmen steht die BMW Group auch zu Umweltaspekten 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 Werksführungen in den Dialog getreten. Insbesondere Veröffentlichungen, Broschüren und Umwelterklärungen der einzelnen Standorte und des BMW Group Berichts sowie Internetauftritte der BMW Group und der Werke tragen zur Transparenz unseres Handelns bei.

ENERGIEEFFIZIENZ UND ERNEUERBARE ENERGIEN

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Das weltweite Vertriebsnetzwerk der BMW Group trägt durch den Verbrauch von Energie und natürlichen Ressourcen zum Klimawandel bei.	Negative Auswirkung		– Nicht vorhanden	– Nicht vorhanden	– Nicht vorhanden
Der Abschluss von Stromlieferverträgen aus erneuerbaren Energieerzeugungsanlagen führt zu einem verstärkten Ausbau der Produktionskapazitäten für erneuerbare Energien und spart Ressourcen und Emissionen.	Positive Auswirkung		– Energiepolitik – Umweltpolitik	– Reduzierung des Energieverbrauchs um 25% bis 2030	– Energieeffizienzmaßnahmen durch Betriebsoptimierung in der Produktionstechnik und der Gebäudetechnik
Einschränkungen bei der Nutzung bestimmter Energiequellen stellen ein Risiko für die BMW Group dar aufgrund regulatorischer Vorgaben, die ihre Anwendung auf bestimmte Sektoren beschränken oder eine physische Lieferung erfordern können. Aufgrund dieser Einschränkungen können einige Energiequellen nicht für Emissionsminderungsmaßnahmen genutzt werden.	Risiko		<u>↗ Ganzheitliches Umweltmanagement innerhalb der BMW Group</u>		– Ersatz alter ineffizienter Anlagen durch neue effizientere Anlagen – Entwicklung neuer effizienterer und umweltschonender Prozesse – Substitution fossiler Energieträger durch erneuerbare Energieträger
Das weltweite Lieferantennetzwerk der BMW Group trägt durch den Verbrauch von Energie und natürlichen Ressourcen zum Klimawandel bei.	Negative Auswirkung		– 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 bis 2030 für Scope 1, Scope 2 und Scope 3 <u>↗ Weg zur Erreichung der CO₂e-Reduktionsziele im Jahr 2030</u>	– Lieferkette: Einsatz von Grünstrom* und von Sekundärmaterialien <u>↗ Umgesetzte Maßnahmen und Messgrößen für eine ganzheitliche CO₂e-Reduzierung</u>
Weltweit können neue oder sich verändernde regulatorische Anforderungen hinsichtlich des Energieverbrauchs Anpassungen der Lieferkette erfordern.	Risiko				

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 energieintensiven Prozessen in der Vorproduktion (n-Tier-Lieferanten) in der 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

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 der identifizierten unmittelbaren Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit dem Thema Energie in ihren 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 durch die 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 sind Photovoltaikanlagen an den eigenen Standorten. Im Jahr 2024 wurden weitere Photovoltaikanlagen

in den Werken in Berlin (Deutschland), Leipzig (Deutschland) und Rosslyn (Südafrika) 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 (23%), unter anderem so genannten Power Purchase Agreements (PPAs), und Herkunftsnachweisen (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 laufen beispielsweise im Werk Shenyang (China) bereits Bohrungen für eine Geothermieanlage. Im Werk Dingolfing (Deutschland) erfolgte zudem die Grundsteinlegung für ein Holzhackschnitzelheizwerk.

Die Umsetzung und durchgängige Nachverfolgung von Vorgaben aus der Umwelt- und Energiepolitik führt 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 sowie die Wirksamkeit des Energiemanagements wird bei energieintensiven Prozessen und Standorten durch ein zertifiziertes Energiemanagementsystem, eine regelmäßige Berichterstattung sowie verpflichtende und regelmäßige interne und externe Prüfungen sichergestellt.

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 beim Kauf von Strom aus erneuerbaren Energien auf die Einhaltung der Qualitätskriterien des RE100-Standards. Bereits seit 2020 bezieht die BMW Group ihren gesamten Fremdstrombedarf für die Produktion in den eigenen Werken weltweit aus erneuerbaren Quellen. Darüber hinaus wird der Großteil der Nichtproduktionsstandorte mit Grünstrom versorgt.

Durch die enge Einbindung von Stakeholdern, beispielsweise lokalen Unternehmen und Politikern, sowie allen intern relevanten Beteiligten werden deren Interessen bei der Umsetzung von standort- und energiebezogenen Vorhaben berücksichtigt. 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

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 Marktfelds 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 mit einbezogen.

* Ziel bezieht sich auf 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 Zielnehmer erstellt und überwacht. Dies läuft automatisiert über ein Dashboard ab. Für das Jahr 2024 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

Im Jahr 2024 setzte die BMW Group 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 externe Faktoren, wie saisonale Wettereinflüsse, eine Rolle spielen. Zur Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen werden jährlich finanzielle Mittel bereitgestellt, um das Energieziel für 2030 zu erreichen. 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 2024 ein **↑ Energieverbrauch** von 6.205.004 MWh, wovon 48,5% aus erneuerbaren Quellen stammen. Der **↑ Energieverbrauch je produziertes Fahrzeug** beläuft sich auf 1,94 MWh und liegt damit unter dem Vorjahr (2023: 1,97 MWh).

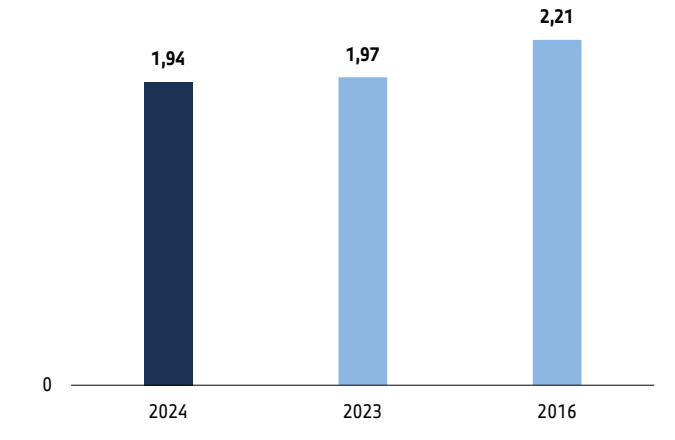
Im Graustrommix sind neben fossilen und erneuerbaren Anteilen auch nukleare Anteile in Höhe von 12.037 MWh enthalten. Der nukleare Anteil beläuft sich auf rund 0,2% des Gesamtenergieverbrauchs.

Aus einem Teil der bezogenen Brennstoffe wurden in hocheffizienten Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen der BMW Group im Berichtsjahr 556.173 MWh Strom erzeugt.

Die **↑ Energieintensität** der BMW Group (Gesamtenergieverbrauch MWh/Nettoumsatzerlöse Mio. €) beläuft sich für das Geschäftsjahr 2024 auf 44,13 MWh/Mio. €.

Energieverbrauch je produziertes Fahrzeug (Automobile)³

in MWh



Energieverbrauch und Energiemix an den Standorten der BMW Group¹

in MWh

Gesamtenergieverbrauch

Gesamtverbrauch fossiler Energie

Brennstoffverbrauch aus Erdgas

Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölzeugnissen

Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus fossilen Quellen²

Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch (in %)²

Gesamtverbrauch erneuerbarer Energie

Brennstoffverbrauch für erneuerbare Quellen, einschließlich Biomasse

Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt

Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus erneuerbaren Quellen

Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch (in %)

	2024
Gesamtenergieverbrauch	6.205.004
Gesamtverbrauch fossiler Energie	3.195.726
Brennstoffverbrauch aus Erdgas	2.673.521
Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölzeugnissen	7.005
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus fossilen Quellen ²	515.200
Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch (in %) ²	51,5
Gesamtverbrauch erneuerbarer Energie	3.009.278
Brennstoffverbrauch für erneuerbare Quellen, einschließlich Biomasse	166.907
Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	5.603
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus erneuerbaren Quellen	2.836.768
Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch (in %)	48,5

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

² Im hier berücksichtigten Graustrommix sind neben fossilen auch erneuerbare sowie nukleare Anteile enthalten.

³ Zusätzliche Angabe. Prüfungsniveau der Jahre 2023 und 2024: mit hinreichender Sicherheit. Weitere Informationen siehe [↑ Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#).

REDUZIERUNG VON UMWELTVERSCHMUTZUNG

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Kontamination mit Mikroplastik durch Reifenabriebspartikel.	Negative Auswirkung		– Noch nicht vorhanden	– Noch nicht vorhanden	– Mitarbeit in der Entwicklung von Messmethoden für den Reifenabrieb
Lokale Wasserverschmutzung durch ungeplante Einleitungen von Schadstoffen (z. B. Leckagen) an den Produktionsstandorten von Lieferanten.	Negative Auswirkung		– Mehrstufiger Sorgfaltspflichtenprozess zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette (inklusive BMW Group Supplier Code of Conduct)	– Keine Ziele, die sich themenspezifisch ausschließlich auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen beziehen	– Engagement in Initiativen
Lokale Verschmutzung des Bodens durch ungeplante Einleitungen von Schadstoffen (z. B. Leckagen) an den Produktionsstandorten von Lieferanten.	Negative Auswirkung			– Themenübergreifende Ziele zu eingesetzten Verfahren zur Wahrnehmung der Sorgfaltspflicht im Lieferantennetzwerk	– Risikoanalyse
Risiko und finanzieller Effekt durch Reputationsschäden am Markenwert der BMW Group aufgrund von Kontroversen in Bezug auf die Verschmutzung von Wasserressourcen.	Risiko		<u>↗ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk</u>		– Nachhaltigkeitsfragebogen (Online-Assessment)
Versorgungsrisiko oder Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette der BMW Group im Zusammenhang mit Verschmutzung von Wasser.	Risiko		<u>↗ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk</u>		– Überprüfungen am Lieferantenstandort (Onsite-Assessment)
Risiko und finanzieller Effekt durch Reputationsschäden am Markenwert der BMW Group aufgrund von Kontroversen in Bezug auf die Verschmutzung von Boden.	Risiko		– Prozess für verantwortungsvolles Rohstoffmanagement	<u>↗ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk</u>	– Beschwerdeverfahren
Versorgungsrisiko oder Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette der BMW Group im Zusammenhang mit Verschmutzung von Boden.	Risiko		<u>↗ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement</u>	<u>↗ Präventions- und Abhilfemaßnahmen</u>	– Zertifizierung und Rückverfolgung von Rohstofflieferketten
				<u>↗ Beschwerdeverfahren</u>	– Durchführung von Vor-Ort-Projekten
				– Wirksamkeitsanalyse der eingesetzten Verfahren und Maßnahmen	<u>↗ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk</u>
				<u>↗ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk</u>	<u>↗ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk</u>
				– Projektziele bei Vor-Ort-Projekten	<u>↗ Risikoanalyse und Kontrollmechanismen</u>
				<u>↗ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement</u>	<u>↗ Präventions- und Abhilfemaßnahmen</u>
					<u>↗ Beschwerdeverfahren</u>
					<u>↗ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement</u>

Upstream wesentlich Eigene Tätigkeiten wesentlich Downstream wesentlich

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 Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit den Ressourcen Boden und Wasser identifiziert. Sämtliche Richtlinien, Maßnahmen und Ziele, die darauf gerichtet sind, die wesentlichen Auswirkungen und Risiken in der Lieferkette aktiv zu steuern, 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.

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 [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#), sowie weitere Informationen zu Abgastechnologien in [↗ 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 gibt es auch in der BMW Group noch keine verabschiedeten Konzepte oder Ziele, welche 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 2025 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 die daraus resultierenden Anforderungen an Reifenabriebsgrenzwerte vollumfänglich einhalten und dann auch die nach ESRS verlangten Angaben zur Quantifizierung von Mikroplastik im Fahrbetrieb erfüllen.

* Lösemittlemissionen (VOC) im Produktionsprozess wurden in der Vergangenheit berichtet. Aufgrund der Umstellung der Berichterstattung auf ESRS und der damit einhergehenden Einstufung von Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung als unwesentlich im Rahmen der eigenen Standorte wird diese Kennzahl nicht mehr berichtet. Die BMW Group wird sich weiterhin mit diesem Thema befassen und das interne Monitoring fortsetzen. Die standortspezifischen Lösemittlemissionen werden in den Umwelterklärungen der EMAS-zertifizierten Werke weiterhin veröffentlicht.

VERANTWORTUNGSVOLLER UMGANG MIT DER RESSOURCE WASSER

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Einschränkung der Verfügbarkeit von Wasser und/oder Schädigung von Ökosystemen durch Wasserentnahme in der Lieferkette, insbesondere in Gebieten mit hohem Wasserstress.	Negative Auswirkung	➔	– Mehrstufiger Sorgfaltspflichtenprozess zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette (inklusive BMW Group Supplier Code of Conduct)	– Keine Ziele, die sich themenspezifisch ausschließlich auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen beziehen	– Engagement in Initiativen – Risikoanalyse
Lokale Wasserknappheit und Gefährdung der Wasserversorgung durch hohe Wasserintensität in Produktionsprozessen von Lieferanten und anderen Vorprodukten der BMW Group.	Negative Auswirkung	➔	➔ <u>Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk</u>	– Themenübergreifende Ziele zu eingesetzten Verfahren zur Wahrnehmung der Sorgfaltspflicht im Lieferantennetzwerk	– Nachhaltigkeitsfragebogen (Online-Assessment) – Überprüfungen am Lieferantensstandort (Onsite-Assessment)
Risiko und finanzieller Effekt durch Reputationsschäden am Markenwert der BMW Group aufgrund von Kontroversen in Bezug auf den Wasserverbrauch.	Risiko	➔	➔ <u>Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk</u>	➔ <u>Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk</u>	– Beschwerdeverfahren
Risiko und finanzieller Effekt durch Reputationsschäden am Markenwert der BMW Group aufgrund von Kontroversen in Bezug auf die Wasserentnahme.	Risiko	➔	– Prozess für verantwortungsvolles Rohstoffmanagement	➔ <u>Präventions- und Abhilfemaßnahmen</u>	– Zertifizierung und Rückverfolgung von Rohstofflieferketten
Versorgungsrisiko oder Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette der BMW Group im Zusammenhang mit Wasserverbrauch.	Risiko	➔	➔ <u>Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement</u>	➔ <u>Beschwerdeverfahren</u>	– Durchführung von Vor-Ort-Projekten
				– Wirksamkeitsanalyse der eingesetzten Verfahren und Maßnahmen	➔ <u>Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk</u>
				➔ <u>Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk</u>	➔ <u>Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk</u>
				– Projektziele bei Vor-Ort-Projekten	➔ <u>Risikoanalyse und Kontrollmechanismen</u>
				➔ <u>Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement</u>	➔ <u>Präventions- und Abhilfemaßnahmen</u>
					➔ <u>Beschwerdeverfahren</u>
					➔ <u>Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement</u>
Neue oder sich ändernde weltweite Regierungsverordnungen bezüglich des Wasserverbrauchs könnten Anpassungen der Betriebsabläufe erfordern und daher Abhängigkeiten und Verfügbarkeit aufgrund von Einschränkungen erhöhen.	Risiko	➔	– Wasserstrategie der BMW Group – Umweltpolitik ➔ <u>Ganzheitliches Umweltmanagement innerhalb der BMW Group</u>	– Trinkwasserverbrauch bis 2030 um 25% senken	– Nutzung alternativer Wasserquellen – Aufbereitung und Wiederverwendung von Wasser – Innovationen und Technologien zur Wassereinsparung – Risikobasierte Wasserstrategie und Monitoring

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, die darauf gerichtet sind, die wesentlichen Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit der Wasserentnahme und dem Wasserverbrauch in der vorgelagerten Wertschöpfungskette anzugehen, 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

Für die Fertigung von Fahrzeugen, beispielsweise im Lackierereiprozess, ist Wasser unverzichtbar. Durch den Einsatz wassersparender Verfahren und innovativer Technologien im weltweiten Produktionsnetzwerk konnte der Wasserbedarf je produziertes Fahrzeug in der BMW Group im Zeitraum von 2006 bis 2024 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 [↗ Maßnahmen zur Reduzierung des Wasserverbrauchs](#). 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 Interessengruppen ist für die BMW Group dabei ein wichtiges Element der Standort-suche. Erkenntnisse aus diesen Gesprächen werden bewertet und fließen in die Entscheidungen mit ein. Potenzielle Auswirkungen auf Anwohner oder Landwirte 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 mit 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. Dabei sind

die Produktionsstandorte (ohne Motorrad) der BMW Group Teil der Zielesteuerung im Rahmen der Wasserstrategie.

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.

¹ Wasserstress bezeichnet das Verhältnis der Wasserverfügbarkeit zur -nachfrage an einem Ort. Weitere Informationen siehe [↗ 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 [↗ Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#).

Die BMW Group setzt sich überdies für den Schutz der Meere ein. Da in diesem Bereich jedoch keine wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen für das Unternehmen bestehen, werden keine spezifischen Strategien oder Praktiken in Bezug auf den Schutz der Meere verfolgt. Da es zu den ökologischen Folgen des Tiefseeabbaus noch wenig gesicherte Erkenntnisse gibt, hat sich die BMW Group bereits 2021 in einer gemeinsamen Erklärung mit dem World Wildlife Fund (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.

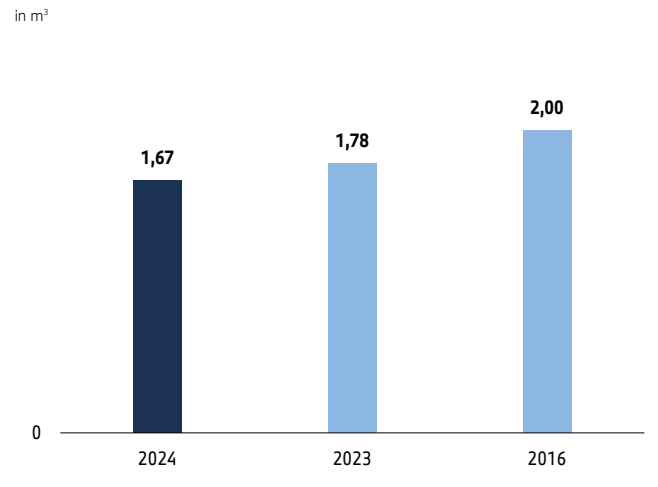
Wasserverbrauch in der Produktion erneut gesenkt

Die BMW Group hat sich zum Ziel gesetzt, den Trinkwasserverbrauch in der Automobilproduktion bis 2030 um 25% gegenüber dem Basisjahr 2016 zu senken.¹ Im Berichtszeitraum lag der spezifische [↗ Trinkwasserverbrauch je produziertes Fahrzeug in der Automobilproduktion](#) bei 1,67 m³ und damit unter dem Vorjahr (2023: 1,78 m³/–6,2%). Entsprechend der Planung ist ein kontinuierlicher Rückgang des Wasserverbrauchs ersichtlich.

Die BMW Group legt großen Wert auf die Reduzierung des Wassereinsatzes. Dafür werden moderne Technologien in der Wasseraufbereitung und Lackiererei genutzt. Die Ziele zur Wassereinsparung basieren auf technologischen Machbarkeitsstudien und gelten freiwillig für die eigenen Aktivitäten des Unternehmens. Jährlich werden standortbezogene Ziele für den relativen Wasserverbrauch in der Automobilproduktion festgelegt. Das unterjährige Monitoring dient der Überwachung der Zielerreichung, welche 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 allgemeine Planung und Risikobewertung ein. Der Wasserstress kann damit kontinuierlich reduziert und ein verantwortungsbewusster Umgang mit der Ressource Wasser sichergestellt werden.

Trinkwasserverbrauch je produziertes Fahrzeug (Automobile)²



Das Ziel, den (Trink-)Wasserverbrauch 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.

Maßnahmen zur Verringerung des Wassereinsatzes

In Regionen mit hohem oder sehr hohem Wasserstress setzt die BMW Group auf umfangreiche Maßnahmen, wie die Nutzung von Regenwasser im Werk Chennai (Indien) zur Verringerung des Wasserverbrauchs. Alle Maßnahmen dienen dazu, den Trinkwasserverbrauch bis 2030 zu reduzieren. Der Wasserverbrauch in Regionen, die von Wasserstress betroffen sind, fließt zudem in die Kennzahl [↗ Gesamtwasserverbrauch in Wasserrisiko- und -stressgebieten](#) mit ein. In betroffenen Standorten liegt diese Zahl bei 3.079.270 m³.

Die Aufbereitung und Wiederverwendung von Wasser sind wichtige Maßnahmen, um den Wasserverbrauch dauerhaft zu

reduzieren. Das [↗ Gesamtvolumen des aufbereiteten und wiederverwendeten Wassers](#) in der BMW Group liegt bei 4.778.429 m³. 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 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 des Wasserverbrauchs bis 2030.

In der Motorenfertigung tragen Maßnahmen wie die Umstellung auf Kühlschmierstoffe und Waschbäder auf Wasserbasis, die Kreislaufführung von Emulsionen und Waschbädern, verlängerte Standzeiten durch Badpflege sowie Abwasserbehandlungsanlagen zur Aufbereitung von öl- und schwermetallhaltigem Industrieabwasser zur Reduzierung des Wasserverbrauchs bei. In der Motorradproduktion kommen die Kreislaufführung von Wirkbädern, die Vakuumdestillation zur Wiederverwendung von Prozesswasser, der Einsatz geschlossener Kühlsysteme und wassersparender Armaturen zum Einsatz. Die Umsetzung der Maßnahmen ist für die Zielerreichung bis 2030 angesetzt.

¹ Effizienzziel bezieht sich auf die Automobilproduktion (BMW Group Werke ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) und basiert auf unternehmensinternen Erfahrungswerten.

² Zusätzliche Angabe. Weitere Informationen siehe [↗ Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#).

Die BMW Group reduziert zudem in den Produktionsbereichen den Einsatz von Frischwasser durch den Einsatz 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.

Der [↗ Gesamtwasserverbrauch](#) der BMW Group beträgt im Berichtsjahr insgesamt 5.813.743 m³. Die [↗ Wasserintensität](#) (Gesamtwasserverbrauch m³/Mio. € Nettoumsatzerlöse) liegt aktuell bei 41,35 m³/Mio. €. Darüber hinaus verfügt das Unternehmen zum 31. Dezember 2024 über eine Gesamtmenge von 455.525 m³ an [↗ gespeichertem Wasser](#), beispielsweise in Löschwasser- oder Regenwassertanks.

Wasserverbrauch*

in m ³	2024
Gesamtwasserverbrauch	5.813.743
Wasserverbrauch in Wasserrisiko und -stressregionen	3.079.270
Gesamtwasser recycelt und wiederverwendet	4.778.429
Gespeichertes Wasser	455.525
Unterjährige Speichermengenänderung	333.720

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 prozesswasserfreie 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 bieten ein Forum, 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.

Die unternehmerische Wasserrisikoanalyse, unter Verwendung von Tools wie dem Aqueduct-Atlas, identifiziert Hochrisikogebiete und leitet daraus Prioritäten für spezifische Maßnahmen ab. Dies schließt die Bewertung potenzieller Produktionsausfallkosten durch Wassermangel ein. Mit dem Zusammenspiel abgestimmter Maßnahmen zum Einsparen von Wasser und der Verbesserung der Wasserqualität ist vor allem die Absicht verbunden, an den (Wasserstress-)Standorten einen wirksamen Beitrag zur Entspannung der Situation zu leisten. Gleichzeitig reduzieren sich mit dem Beitrag zur Entlastung der Umwelt auch die finanziellen Risiken für das Unternehmen.

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

ENGAGEMENT FÜR DEN SCHUTZ DER BIODIVERSITÄT

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Die Verwendung von Primärrohstoffen hat Auswirkungen auf die Natur und die biologische Vielfalt in deren Abbaubereichen (z. B. Bergbau).	Negative Auswirkung		<ul style="list-style-type: none"> Biodiversity Policy Mehrstufiger Sorgfaltspflichtenprozess zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette (inklusive BMW Group Supplier Code of Conduct) 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Ziele, die sich themenspezifisch ausschließlich auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen beziehen 	<ul style="list-style-type: none"> Engagement für entwaldungsfreie Beschaffung Engagement in Initiativen
Beitrag zum Verlust der biologischen Vielfalt durch den direkten Abbau von Rohstoffen und den Einsatz invasiver Ressourcengewinnungsmethoden in der Lieferkette (Rodung, Bau von Infrastrukturen in der Umgebung von (Tiefsee-)Bergbau- und Förderstätten).	Negative Auswirkung		<ul style="list-style-type: none"> <u>↗ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk</u> 		<ul style="list-style-type: none"> Durchführung von Vor-Ort-Projekten
Versorgungsrisiko oder Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette der BMW Group im Zusammenhang mit den Einflussfaktoren auf den Verlust an biologischer Vielfalt, insbesondere dem direkten Abbau von Rohstoffen.	Risiko		<ul style="list-style-type: none"> <u>↗ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk</u> 		<ul style="list-style-type: none"> Mehrstufiger Sorgfaltspflichtenprozess zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette
Risiko und finanzielle Effekte durch Reputationsschäden am Markenwert der BMW Group aufgrund von Kontroversen in Bezug auf die Einflussfaktoren auf den Verlust an biologischer Vielfalt, insbesondere den direkten Abbau von Rohstoffen.	Risiko		<ul style="list-style-type: none"> <u>↗ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk</u> 		<ul style="list-style-type: none"> <u>↗ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk</u>
Chancen und finanzieller Nutzen durch die Erhöhung der Resilienz der Lieferkette in Bezug auf die Einflussfaktoren auf den Verlust der biologischen Vielfalt, insbesondere den direkten Abbau von Rohstoffen, einschließlich der Unabhängigkeit von volatilen Märkten oder der Vermeidung von potenziellen Versorgungsunterbrechungen.	Chance		<ul style="list-style-type: none"> Prozess für verantwortungsvolles Rohstoffmanagement <u>↗ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement</u> 		<ul style="list-style-type: none"> <u>↗ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk</u> Prozess für verantwortungsvolles Rohstoffmanagement <u>↗ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement</u>

Upstream wesentlich Eigene Tätigkeiten wesentlich Downstream wesentlich

Im Rahmen seiner Wesentlichkeitsanalyse hat das Unternehmen mögliche Auswirkungen, Risiken und Chancen unter dem Gesichtspunkt der Biodiversität identifiziert und bewertet. Dabei sind keine negativen Auswirkungen im Zusammenhang mit Landdegradation, Wüstenbildung, Bodenversiegelung oder bedrohten Arten festgestellt worden.

In den eigenen Liegenschaften ist das grundlegende Ergebnis, dass das Umweltmanagementsystem der BMW Group wirksam dazu beiträgt, im Rahmen der unternehmenseigenen direkten Aktivitäten keine wesentlichen Themen identifiziert zu haben. Eine entsprechende Analyse* ergab, dass aus der Geschäftstätigkeit des Unternehmens keine erheblich negativen Auswirkungen auf benachbarte Schutzgebiete erkennbar sind.

In der Lieferkette wurde der Rohstoffabbau als wesentliches Thema identifiziert. In diesem Zusammenhang wird untersucht, ob Risiken bestehen und welche Maßnahmen gegebenenfalls umzusetzen sind, um negative Auswirkungen auf die Biodiversität zu minimieren.

Hohe Bedeutung intakter Ökosysteme

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 die Lieferkette. Diese Richtlinie nimmt Bezug auf die wesentlichen identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen und beschreibt die Haltung der BMW Group zum Thema Biodiversität. [➤ BMW Group Biodiversity Policy](#)

Die Zuständigkeit für den Biodiversitätsansatz liegt im Fachbereich Unternehmensstrategie Nachhaltigkeit und Mobilität. Die Umsetzung der entsprechenden Themen mit Bezug zur Lieferkette liegt in der Verantwortung des Fachbereichs Nachhaltigkeit im Lieferantennetzwerk.

Ganzheitlicher Ansatz zu Nachhaltigkeitszielen

Der Klimawandel zeigt weltweit Auswirkungen auf 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 als wichtige Bestandteile der Unternehmensstrategie](#)

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.

Die Nutzung der Meere hat die BMW Group nicht als wesentliches Handlungsfeld identifiziert. Weiterführende Informationen zum Statement gegen den Abbau von Rohstoffen aus der Tiefsee sind in der [➤ BMW Group Biodiversity Policy](#) zu finden.

Im Unterschied zu den CO₂e-Emissionen existiert zur Messung des Biodiversitätsverlustes bislang noch kein einheitlicher Maßstab. Hauptgrund dafür dürfte die unterschiedliche Bedeutung und Bewertung dieser Faktoren in verschiedenen Teilen der Welt sein. 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, daraufhin Maßnahmen umzusetzen und schließlich den Fortschritt zu messen.

Die BMW Group sieht in der Reduzierung des Einsatzes von Primärrohstoffen eine Möglichkeit, eine positive Wirkung zu erzielen, dabei 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

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 Wiederherstellung und damit Verbesserung, beispielsweise im Rahmen von Vor-Ort-Projekten. Offsetting-Maßnahmen werden im Bereich Biodiversität nicht eingesetzt.

Für die Lieferkette hat das Unternehmen einen mehrstufigen Sorgfaltspflichtenprozess eingerichtet, um Risiken sowie negative Auswirkungen zu verringern. Die entsprechenden internen Richtlinien und Verfahren, wie der Lieferantekodex 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 im Kapitel [➤ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk](#) sowie im Kapitel [➤ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement](#).

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

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 2019 der Multi-Stakeholder-Initiative Global Platform for Sustainable Natural Rubber (GPSNR) beigetreten. Ziel der GPSNR ist, Entwaldung und Waldschädigung, die durch den Anbau von Naturkautschuk entstehen könnten, zu verhindern. Das besondere Engagement ist im High Level Commitment der BMW Group für nachhaltigen Naturkautschuk festgehalten. Des Weiteren hat sich die BMW Group der Leather Working Group (LWG) angeschlossen. Als Unterzeichner des Deforestation Free Call to Action for Leather der LWG, Textile Exchange und 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 zum Ziel, betroffene Gemeinschaften zu befähigen. Für die BMW Group gehört es in diesem Bereich zu den Grundvoraussetzungen erfolgreicher Projekte, lokale Gemeinschaften bereits bei der Gestaltung und anschließenden Durchführung von Vor-Ort-Projekten aktiv einzubeziehen. [Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk](#), [Stakeholderengagement](#)

Resilienzanalyse

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 durchgeführte Wesentlichkeitsanalyse wurde dabei als Indikator zur Ermittlung möglicher Handlungsfelder mit Bezug zur Biodiversität herangezogen. Dabei stellte sich der Rohstoffabbau als wesentliches Thema heraus. 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.

Es wurde der Leitfaden der Taskforce on Nature-related Financial Disclosure (TNFD) für die Ableitung der Szenarien zugrunde gelegt. Es wurden verschiedene Szenarien für das Jahr 2035 mit unterschiedlichen Ausprägungen hinsichtlich des Rückgangs der Biodiversität und Marktkohärenz betrachtet. Für eines dieser Szenarien war die Eintrittswahrscheinlichkeit sehr gering, weshalb es in der Resilienzbeurteilung nicht bewertet wurde. In allen anderen 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	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Das Abfallmanagement der zunehmenden Mengen gefährlicher Abfälle auf Seiten der Tier-1-Lieferanten (z. B. Batterien) und unsachgemäße Entsorgung in der Lieferkette, z. B. bei der Batterie- und Elektronikproduktion, hat nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesellschaft.	Negative Auswirkung		<ul style="list-style-type: none"> – 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> 	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Ziele, die sich themenspezifisch ausschließlich auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen beziehen – 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> 	<ul style="list-style-type: none"> – Engagement in Initiativen – Risikoanalyse – Nachhaltigkeitsfragebogen (Online-Assessment) – Überprüfungen am Lieferantensstandort (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>
Geschäftsmodelle und Produkte der Kreislaufwirtschaft verlangsamen den Verbrauch natürlicher und begrenzter Ressourcen und reduzieren die Störung von Landschaften und Lebensräumen.	Positive Auswirkung		<ul style="list-style-type: none"> – Kreislaufwirtschaftsstrategie der BMW Group 	<ul style="list-style-type: none"> – Noch nicht vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung des Anteils an Sekundärmaterialien
Neue regulatorische Anforderungen könnten die BMW Group dazu verpflichten, Produkte zu entwickeln, die zusätzliche Anforderungen an die Recyclingfähigkeit erfüllen (z. B. verstärkte Demontage oder Einschränkung der Auswahl bestimmter Materialien), oder recycelte Materialien zu verwenden, die möglicherweise knapp sind, was zu höheren Produktkosten führt.	Risiko				<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Recyclingfähigkeit – Ausbau von Reparatur- und Wiederaufbereitungsprozessen
Erschwerter Zugang zu Märkten mit gesetzlichen Anforderungen (z. B. EU-Batterie- und Altfahrzeugvorschriften) für Produkte, die ohne Berücksichtigung der Prinzipien der Kreislaufwirtschaft und mit einem hohen CO ₂ -Fußabdruck der Materialien hergestellt wurden.	Risiko				<ul style="list-style-type: none"> – Investitionen in innovative Recyclingtechnologien
Die Nicht-Erfüllung sich verschärfender regulatorischer Vorgaben für die Verwendung nicht-erneuerbarer Ressourcen könnte für die BMW Group zu Bußgeldern, Haftungsansprüchen, Strafen, Reputationsschäden oder dem Verlust von Lizenzen und Genehmigungen führen.	Risiko				
Finanzielle Chancen und Wettbewerbsvorteile durch Innovation, Forschung und Entwicklung im Hinblick auf Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung.	Chance				
Mögliche politische Maßnahmen, die die Verwendung von Materialien mit geringem CO ₂ -Fußabdruck (CO ₂ -Bepreisung) oder recycelten Inhalten (z. B. US IRA) begünstigen, könnten dafür sorgen, dass die Produkte für finanzielle Anreize in Frage kommen.	Chance				

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Die Verwendung von nicht erneuerbaren Primär-Rohstoffen hat Auswirkungen auf die weltweite Erschöpfung der natürlichen Ressourcen sowie auf die Natur und die lokalen Gemeinschaften am Abbauort.	Negative Auswirkung		– Prozess für verantwortungsvolles Rohstoffmanagement	– Keine Ziele, die sich themenspezifisch ausschließlich auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen beziehen	– Risikoanalyse – Zertifizierung und Rückverfolgung von Rohstofflieferketten
Versorgungsrisiko oder Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette der BMW Group im Zusammenhang mit Ressourcenzuflüssen, einschließlich Ressourcennutzung.	Risiko		↗ <u>Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement</u>	– Themenübergreifende Ziele zu eingesetzten Verfahren zur Wahrnehmung der Sorgfaltspflicht im Lieferantennetzwerk	– Engagement in Initiativen – Durchführung von Vor-Ort-Projekten
Risiko und finanzielle Effekte durch Reputationsschäden am Markenwert der BMW Group aufgrund von Kontroversen in Bezug auf Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung.	Risiko		– Rohstoffstrategie ↗ <u>Rohstoffsicherung und -strategie</u>	↗ <u>Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk</u>	↗ <u>Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk</u>
Chancen und finanzieller Nutzen aus der Erhöhung der Resilienz der Lieferkette durch direkten Einkauf von Rohstoffen.	Chance		– BMW Group Supplier Code of Conduct ↗ <u>Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk</u>	↗ <u>Präventions- und Abhilfemaßnahmen</u> ↗ <u>Beschwerdeverfahren</u> – Wirksamkeitsanalyse der eingesetzten Verfahren und Maßnahmen ↗ <u>Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk</u>	↗ <u>Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement</u> – Beschwerdeverfahren ↗ <u>Beschwerdeverfahren</u>
			– Projektziele bei Vor-Ort-Projekten ↗ <u>Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement</u>		

Upstream wesentlich Eigene Tätigkeiten wesentlich Downstream wesentlich

Ganzheitlicher Ansatz für den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

Kreislaufwirtschaft ist eines der strategischen Schwerpunktthemen für die Automobilproduktion der BMW Group. Mehr Sekundärmaterial einzusetzen ist dementsprechend ein Pfeiler der [Die 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. Dies geschieht bei gleichzeitiger Reduktion der Abhängigkeit von kritischen Primärrohstoffen. Darüber hinaus kann die Verwendung von Sekundärmaterial durch das Einsparen von Primärmaterial auch wirtschaftliche Vorteile und eine Absicherung gegen geopolitische Risiken und regionale Einschränkungen bieten.

Bereits heute gehen in die Fahrzeuge der BMW Group recycelte und wiederverwendete Materialien ein. Vor dem Hintergrund volatiler Rohstoffmärkte und eines zunehmenden 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 von Fahrzeugen.

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, Regulatorik im Zusammenhang mit Produkt- oder Prozessanforderungen sowie Chancen aus der Reduzierung des Bedarfs an Rohstoffen. 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 batterierelevante 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 zur Verwendung von Sekundärrohstoffen (Secondary First) der BMW Group 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 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 Primärmaterialverbrauchs 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. Die vier nachfolgenden strategischen Kernelemente sind vom Vorstand verabschiedet.

Die Kernelemente 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

Die BMW Group hat sich klare Dekarbonisierungsziele gesetzt [Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel als wichtige Bestandteile der Unternehmensstrategie](#). Dazu arbeitet das Unternehmen an der Reduzierung von CO₂e-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus seiner Produkte. Die Erhöhung des Anteils an Sekundärmaterialien und neue Verfahren bei der Herstellung von Primärrohstoffen, wie zum Beispiel die CO₂e-reduzierte Beschaffung von Stahl, tragen dazu bei, die Ziele zur Reduzierung von CO₂e-Emissionen in der Lieferkette wie geplant zu erreichen.

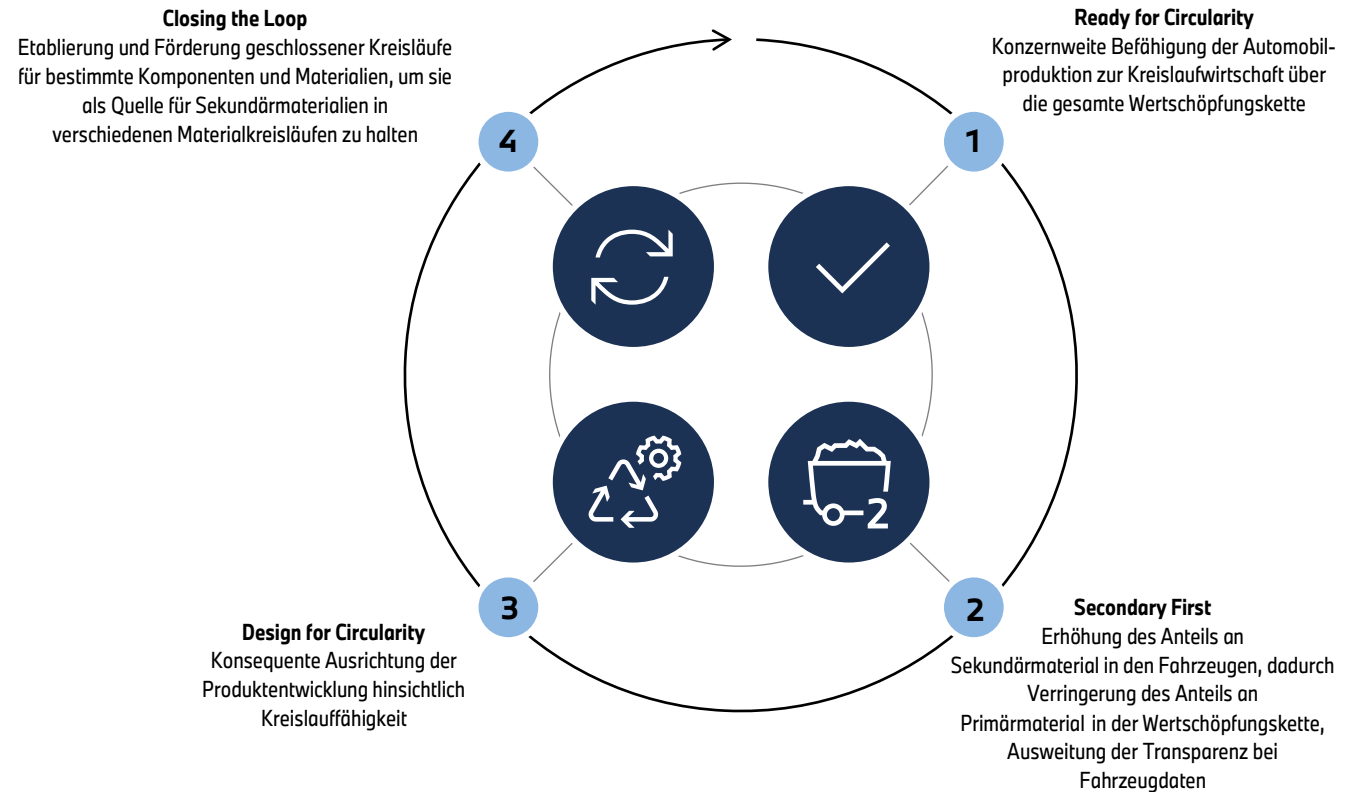
Bereits heute werden die Fahrzeuge der BMW Group zu je nach Fahrzeug unterschiedlichen Anteilen aus recycelten und wiederverwendeten Materialien gefertigt. Nach dem Ansatz Secondary First wird das Unternehmen beginnend mit der NEUEN KLASSE unter Berücksichtigung der Marktverfügbarkeit und technischen Machbarkeit den Einsatz von Sekundärmaterialien weiter erhöhen. Aktuell arbeitet die BMW Group an einem Datenmodell sowie an unternehmensweit gültigen Mess- und Zielgrößen, die den Ressourceneinsatz noch transparenter machen und dabei helfen, Materialkreisläufe zu schließen. Ziel ist, die komplexen Zusammenhänge aus Marktverfügbarkeit, internen und gesetzlichen Anforderungen sowie die Materialströme von Sekundärmaterialien transparent abzubilden und zu steuern. An einer Definition eines entsprechenden Ziels auf Konzernebene wird aktuell gearbeitet. Dabei werden die erwarteten gesetzlichen Anpassungen, wie zum Beispiel der Verordnungsvorschlag der Nachfolgegesetzgebung der aktuellen EU-Altfahrzeugrichtlinie, sowie internationale Normen berücksichtigt.

Aktuell wird die Wirksamkeit der definierten Strategien und Maßnahmen in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung durch den Beitrag zum CO₂e-Reduktionsziel für Scope-3-Emissionen (gemäß Greenhouse Gas Protocol) gemessen und nachverfolgt. Über den Fortschritt dieser Zielerreichung gegenüber dem Basisjahr 2019 wird im Rahmen des Kapitels [↗ Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel als wichtige Bestandteile der Unternehmensstrategie](#) berichtet. Die nachfolgend aufgeführten internen Ziele sollen wesentliche Bausteine eines künftigen, unternehmensweiten Ziels gemäß ESRS bilden.

Auf Produktebene werden für künftige Modelle, ab der NEUEN KLASSE, interne Ziele für die Umsetzung der Kreislaufwirtschaft verankert. Basierend auf den vier strategischen Kernelementen liegt der Fokus auf der kreislaufgerechten Produktentwicklung (Design for Circularity), in welchem der Einsatz von sekundären Rohstoffen (Secondary First) als ein Leitprinzip in der Entwicklung umgesetzt wird.

Auf Komponentenebene wird das Prinzip Design for Circularity von der Unternehmensfunktion Gesamtfahrzeugentwicklung in ein operatives Konzept übersetzt und im Rahmen der Entwicklung neuer Modelle, ab der NEUEN KLASSE, systematisch angewendet. Dafür wird im Rahmen von ausgewählten Produkt-, Material- und Lieferantenanforderungen festgelegt, Sekundärmaterialien bei künftigen Fahrzeugen zu bevorzugen. Für Materialien, wie beispielsweise Stahl, Aluminium, Kunststoff und Kupfer, gelten in der BMW Group Standards, die unter anderem Mindestanforderungen für den Sekundärmaterialanteil festlegen. Dabei gelten die gleichen hohen Anforderungen an Qualität, Sicherheit und Zuverlässigkeit für Primär- und Sekundärmaterialien. Die derzeitige Verfügbarkeit geeigneter Sekundärmaterialien ist jedoch durch den steigenden Bedarf sowie durch die hohen Anforderungen an die Materialqualität für Fahrzeuganwendungen begrenzt.

Strategische Kernelemente für den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft



Maßnahmen für einen verantwortungsbewussten Ressourceneinsatz

Für die BMW Group als produzierendes Unternehmen ist ein verantwortungsvoller Umgang mit Ressourcen essenzieller Bestandteil des eigenen Anspruchs, siehe beispielsweise [↗ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement](#), [↗ Verantwortungsvoller Umgang mit der Ressource Wasser](#).

Die [↗ Ressourcenzuflüsse inklusive Prozessmaterialien](#), die für die Produktion der Automobile verwendet werden, belaufen sich auf 14.804.645 t. Die BMW Group greift in ihren Produktionspro-

zessen im Wesentlichen auf Stahl, Aluminium und thermoplastische Kunststoffe zurück. Hinzu kommen Wasser sowie Hilfs- und Betriebsstoffe als relevante Prozessmaterialien. Gemessen am Gesamtvolumen der verwendeten Materialien spielen biologische Materialien mengenmäßig eine untergeordnete Rolle. Daher entfallen 0,0% der gesamten Ressourcenzuflüsse auf [↗ Nachhaltig beschaffte biologische Materialien](#). Auf [↗ Wiederverwendete und recycelte sekundäre Komponenten, Produkte und Materialien](#) entfallen 37,0 % (5.476.984 t). Für die Berichterstattung sind Automobile die zentralen Produkte der BMW Group. Künftig werden auch Motorräder in die Berichterstattung aufgenommen. Bezogen auf

das Gesamtvolumen der verwendeten Materialien stellen diese einen unwesentlichen Anteil dar.

Die wichtigsten Maßnahmen, um den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft in den nächsten Jahren weiter voranzutreiben, werden im Folgenden erläutert.

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 kreislaugerechte Produktentwicklung zu ermöglichen.

Um die kreislauforientierte Produktentwicklung weiter aufzubauen, 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 von Hochvoltspeichern (HVS) aufgebaut, einschließlich der Planung von Demontageprozessen, der Erprobung von Recyclingtechnologien und der Anwendung der Erkenntnisse in der Batterieentwicklung. Zur Maximierung der Ressourcenschonung werden zum Beispiel Anforderungen für die Wiederverwendung gebrauchter Komponenten, einschließlich HVS, erarbeitet.

Des Weiteren wird ein auf digitalen Zwillingen basierendes Datenmodell entwickelt, das die Materialverfolgung ab Ende des Lebenszyklus und Transparenz der Kreislaufwirtschaft ermöglichen soll. Der Sekundärrohstoffnachweis 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 der NEUEN KLASSE wieder. Künftig werden hier ab 2025 zum Beispiel für Materialien der Batteriezellen, wie Kobalt, Lithium und Nickel, bereits mit der Vergabe Anforderungen an den anteiligen Einsatz von Sekundärmaterialien gestellt. Die NEUE KLASSE wird auch höhere Anteile an Sekundärrohstoffen in anderen Werkstoffgruppen wie Stahl und Aluminium aufweisen. Die Anteile an Sekundärmaterial werden seit 2023 beginnend mit der BMW 5er Baureihe bei neuen Fahrzeugen der BMW Group im Rahmen der Ökobilanzen offengelegt [↗ Vehicle Footprint](#). Seit 2024 werden im MINI Countryman beispielsweise 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 Sekundärrohstoffen 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 Teile 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 Logistik- und Beratungslösungen, unter anderem im Bereich der 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 und als Remanufacturing Teile wieder zurück in den Ersatzteilkreislauf gebracht. 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.

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 Demontage Zentrum 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, wodurch die Entsorgung entfällt. 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. Die im Recycling und Demontage Zentrum gewonnenen Erkenntnisse über die Recyclingfähigkeit von Bauteilen und Materialien werden bereits heute in der Produktentwicklung der BMW Group berücksichtigt.

Die BMW Group fördert neben dem Recycling von Abfällen 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 Demontage Zentrum München zurückgenommenen Fahrzeuge (inklusive Motorrädern) zu 85% (stofflich)¹/95% (inklusive thermisch)¹ verwertet. Dies entspricht einem Gesamtverschrottungsgewicht der Fahrzeuge (inklusive Motorrädern) von 7.263 t¹. In Bezug auf die verkauften Automobile und Motorräder wird eine Recyclingfähigkeit in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen (europäische Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG) von 85%² erreicht. Die verkauften Automobile erreichen eine Verwertbarkeit von 95%^{1,2}.

Weiterhin hat die BMW Group bereits in 32 Ländern zusammen mit ihren nationalen Vertriebsgesellschaften und Importeuren die Rückgabe von Altfahrzeugen geregelt, sodass Altfahrzeuge an mehr als 2.800 Sammelstellen dem Recycling zugeführt werden können. 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 wird voraussichtlich bis Dezember 2025

laufen. Gemeinsam mit Vertretern der Recyclingindustrie, der Rohstoffverarbeiter und der Wissenschaft arbeitet die BMW Group als Projektleiter daran, die Qualität der Sekundärrohstoffe 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. Um ein repräsentatives Spektrum abzudecken, kommen verschiedene Modelle aus dem Bestand der BMW Group zum Einsatz. Dies umfasste verschiedene BMW Group Marken, Modelle mit Verbrennungsmotoren, Plug-in-Hybridsystemen und vollelektrischen Antrieben.

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, sowie 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 für HVS eingerichtet. Im Berichtsjahr wurde die Implementierung in der Europäischen Union gestartet. Ähnliche Netzwerke werden schrittweise in den kommenden Jahren aufgebaut, zum Beispiel in den USA. Damit sollen HVS-Materialien als Sekundärmaterial für die Herstellung neuer Zellen von HVS verwendet werden können.

Neben Maßnahmen im eigenen Betrieb und in der Wertschöpfungskette unterstützt die BMW Group Innovationen im

Ökosystem durch Investitionen in Start-ups, um neue Innovationen mit dem Ziel der Industrialisierung zu testen. Über BMW i Ventures hat die BMW Group in mehrere innovative Unternehmen investiert, die sich direkt mit Ressourcennutzung und Ressourceneffizienz befassen. Cyclic Materials 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 Bau von elektrifizierten Fahrzeugen von entscheidender Bedeutung sind. DeepDrive hat einen kosteneffizienten, ressourcenschonenden Doppelrotor-Elektromotor für Fahrzeuge entwickelt, der die Reichweite erhöht, eine hohe Drehmomentdichte erreicht und weniger natürliche Ressourcen benötigt. Lilac Solutions entwickelt eine Technologie zur Extraktion von Lithium mit Ionenaustausch, die eine höhere Rückgewinnung, weniger Verunreinigungen und einen geringeren Säureverbrauch ermöglicht. Mangrove Lithium arbeitet an einem elektrochemischen Verfahren zur kostengünstigen Herstellung von hochreinem Lithiumhydroxid in Batteriequalität. Das Unternehmen Our Next Energy entwickelt Batterien mit größerer Reichweite und niedrigeren Kosten für Elektrofahrzeuge.

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 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 Demontierbarkeit von Fahrzeugkomponenten und auf deren

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.

Reparaturfähigkeit gelegt. Für Reparaturen werden umfangreiche 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 und 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 umfangreiche Fahrzeugdiagnose, die die Ursache der Reparatur detailliert eingrenzt und dann durch einen Tausch von Einzelteilen das Fahrzeug wieder funktions- und verkehrstüchtig macht. Beispielsweise werden für Motorräder spezielle Ersatzteile wie Kolben oder Pleuel vertrieben, die komplizierte Reparaturen vereinfachen und den Zeitaufwand deutlich 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 21,5 Jahren. Der Industriedurchschnitt liegt gemäß einer Auswertung des Umweltbundesamtes bei circa 18 Jahren.

Die Langlebigkeit der hergestellten Fahrzeuge stützt sich dabei auf mehrere Pfeiler, die im Folgenden dargestellt werden:

Um die Nutzungsdauer ihrer Produkte möglichst gut auszuschöpfen, bietet die BMW Group ein Angebot zum Schutz vor unerwarteten Reparaturkosten, wie die BMW 2+1 Gewährleistung von 36 Monaten und weitere Garantieleistungen. Eine Besonderheit für BMW 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. 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. 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. Aktuell bietet die BMW Group für Automobile und Motorräder

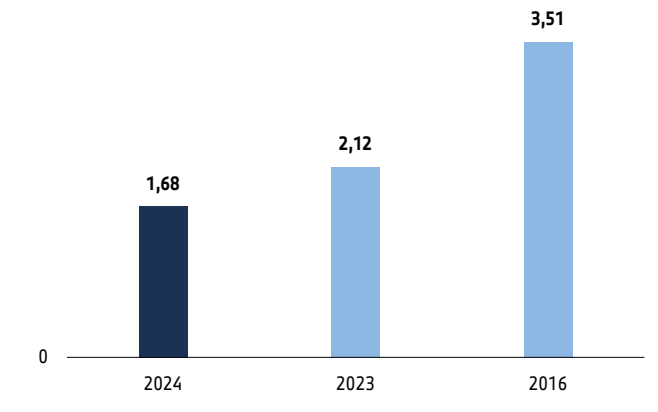
mehrere Hunderttausend verschiedene Ersatzteile an. Darüber hinaus wird durch Condition Based Services (CBS) der Zustand jedes BMW Group Automobils durch Sensoren und spezielle Algorithmen überwacht. Abhängig vom Fahrprofil kann die Nutzungsdauer von Wartungskomponenten somit bestmöglich ausgeschöpft 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. 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 (Automobile)^{1,2}

in kg



Im Berichtszeitraum wurden insgesamt 868.084 t der in der Produktion anfallenden Abfälle recycelt oder verwertet (2023: 922.554 t)¹. Von der Gesamtmenge des Abfalls wurden 91,7%¹ (800.582 t) stofflich und 7,7%¹ (67.502 t) thermisch verwertet. Die **Abfallmenge zur Beseitigung je produziertes Fahrzeug** in der Automobilproduktion verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich um -20,8% auf 1,68 kg (2023: 2,12 kg)¹.

Abfall der Produktion^{1,2}

in t	2024
Abfall gesamt	872.976
Abfall zur Verwertung	868.084
Anteil stoffliche Verwertung (in %)	91,7
Anteil thermische Verwertung (in %)	7,7
Abfall zur Beseitigung	4.892
Anteil beseitigter Abfall (in %)	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 Auswirkung in der vorgelagerten Wertschöpfungskette beschrieben.

¹ Zusätzliche Angabe, basierend auf SASB, **SASB-Index**.

² Weitere Informationen siehe **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:

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

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. Seit dem Berichtsjahr 2022 veröffentlicht die BMW Group den taxonomiefähigen und -konformen Anteil ihrer Umsätze, Investitions- und Betriebsausgaben für die Umweltziele I und II.¹ Darüber hinaus wurde nach der Veröffentlichung des Delegierten Rechtsaktes 2023/2486 im Vorjahr erstmals der Anteil taxonomiefähiger Umsätze für das Umweltziel IV „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“ berichtet. Für die übrigen Umweltziele sind bislang keine für die BMW Group

relevanten Wirtschaftstätigkeiten definiert. Ab dem Berichtsjahr 2024 muss für alle relevanten Umweltziele Taxonomiekonformität berichtet werden.

Unser ganzheitliches Verständnis von Nachhaltigkeit

Die BMW Group unterstützt das übergeordnete Ziel der EU-Taxonomie, die private Finanzierung ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten zu fördern, um Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent der Welt zu machen. Die BMW Group beabsichtigt, bezüglich ihrer CO₂e-Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette² (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 in den Blick nimmt. Die CO₂e-Ziele sind im Steuerungssystem der BMW Group verankert.

Durch den kontinuierlich wachsenden Anteil an vollelektrischen Fahrzeugen im Angebot der BMW Group steigen kurz- bis mittelfristig die Emissionen in der Lieferkette. Hauptgrund dafür ist der im Vergleich zu konventionellen Antriebskonzepten höhere Product-Carbon-Footprint des HochvoltSpeichers. Im Herstellungsprozess setzt die BMW Group daher auf Grünstrom³ und Rezyklate sowie technische Maßnahmen, die entwickelt wurden, den CO₂e-Zuwachs in der Lieferkette zu begrenzen.

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](#)

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

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

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

Erläuterung zum Vorgehen

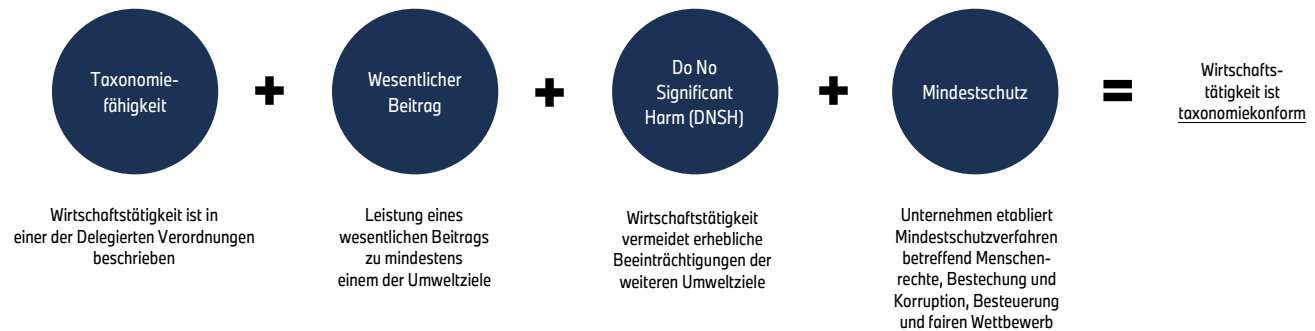
Eine Wirtschaftstätigkeit ist als taxonomiefähig anzusehen, sofern sie in den Delegierten Rechtsakten zu einem der sechs Umweltziele beschrieben ist, unabhängig davon, ob diese Wirtschaftstätigkeit, die in diesen Delegierten Rechtsakten festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt. Nach einer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

Überblick über die Wirtschaftstätigkeiten

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Beschreibung	Umweltziel	Berichterstattung 2024	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“	Taxonomiekonformität	

Unter der Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 wird im Unterschied zum Vorjahr 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. Während die Leasing- und Finanzierungsaktivitäten wie bisher vollumfänglich unter CCM 6.5 berichtet werden, wird mit der Anpassung klar zwischen der Wiedervermarktung von Fahrzeugen der BMW Group Marken einerseits (CCM 6.5) und dem Verkauf beziehungsweise Handel gebrauchter Automobile andererseits (CE 5.4) unterschieden.

Erläuterung zum Vorgehen



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

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:

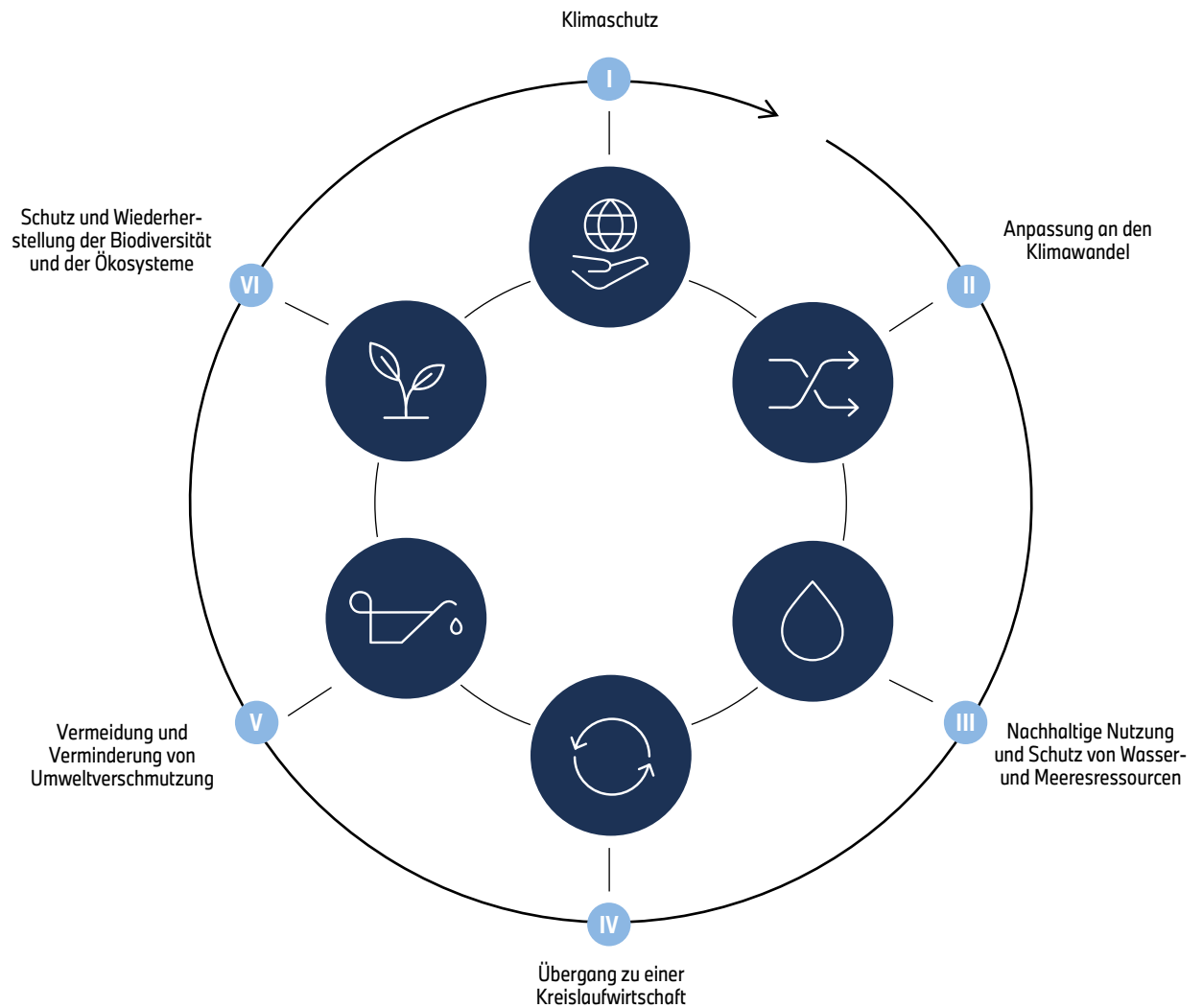
1. Wesentlicher Beitrag zur Erfüllung der Umweltziele „Klimaschutz“ und „Anpassung an den Klimawandel“ auf Basis der spezifischen CO₂e-Emissionen der zu betrachtenden Fahrzeuge („Substantial Contribution“) für die Wirtschaftstätigkeiten CCM 3.3 und CCM 6.5
2. Wesentlicher Beitrag zur Erfüllung des Umweltziels „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 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.

Umweltziele der EU-Taxonomie



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

Die Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 leistet grundsätzlich einen wesentlichen Beitrag zu dem Umweltziel „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“. In CE 5.4 wird ab dem Berichtsjahr 2024 ausschließlich der Handel mit gebrauchten Fremdmarkenautomobilen berichtet.

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.



Anpassung an den Klimawandel

Um nachzuweisen, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Umweltziels II vermieden werden, ist sowohl für die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 als auch für CCM 6.5 die Durchführung einer umfassenden Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung gefordert. Zur Erfüllung dieser Vorgabe werden die physischen Klimarisiken an allen wesentlichen Produktionsstandorten der BMW Group betrachtet und es wird eine Bewertung potenzieller Schäden durch den Klimawandel vorgenommen. Dies geschieht unter Zuhilfenahme langfristiger Klimaszenarien* bis 2035 und 2050. Darüber hinaus betrachten wir potenzielle Naturgefahren bei all unseren direkten Lieferantenstandorten, um beispielsweise Versorgungsrisiken im Rahmen der Lieferantenauswahl und -bewertung angemessen zu berücksichtigen. Basierend auf den Ergebnissen der Risikoanalyse werden mit den Standortvertretern Anpassungslösungen zur Risikomitigation abgeleitet und bei Bedarf umgesetzt. Weitere Informationen finden Sie in den Kapiteln [Vorgehensweise und methodische Basis im Rahmen der klimabezogenen Risiken und Chancen](#), [Physische Klimarisiken](#), [Transitorische Klimarisiken und -chancen](#).

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



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

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

Die BMW Group führt diesbezüglich im Rahmen der Errichtung neuer und Erweiterung bestehender Standorte innerhalb der EU-Umweltverträglichkeitsprüfungen gemäß Richtlinie 2011/92/EU durch, die auch die Umweltaspekte Wasser und Biodiversität berücksichtigen. Bei Standorten außerhalb der EU führt die BMW Group eine an die EU-Vorgaben angelehnte Umweltverträglichkeitsprüfung durch. Darüber hinaus ist an allen Produktionsstandorten der BMW Group ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001 implementiert und alle lokalen gesetzlichen Anforderungen werden eingehalten. [Z Ganzheitliches Umweltmanagement innerhalb der BMW Group](#)

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



Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

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

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

* SSP1-1.9, SSP2-4.5, SSP5-8.5.



Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

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

In Bezug auf die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 hat die BMW Group entsprechende Prozesse etabliert, die die gesetzliche Einhaltung von Verboten und Grenzwerten bezüglich der Verwendung chemischer Substanzen auf Fahrzeugebene überwachen und sicherstellen sollen. Mit Hinblick auf die erweiterte Anforderung an Gefahrstoffe, die die Kriterien gemäß der CLP-Verordnung (EG) 1272/2008 für eine der in Art. 57 der REACH-Verordnung (EG) 1907/2006 genannten Gefahrenklassen oder Gefahrenkategorien erfüllen und die mit wenigstens 0,1 Massenprozent im finalen Erzeugnis vorliegen, hat die BMW-Group einen Prozess zur Bewertung der Ersetzbarkeit dieser Stoffe durch geeignete Alternativen initialisiert.

Zunächst wurden die Verwendungen dieser Stoffe, die aus der Lieferkette bekannt sind, identifiziert und in einem weiteren Schritt vor dem Hintergrund des Stands der Technik sowie unter Berücksichtigung unter anderem betriebswirtschaftlicher, regulatorischer und technischer Belange bewertet. Sofern der Einsatz solcher Gefahrstoffe nicht zu vermeiden ist, erfolgt dieser bei der BMW Group unter Berücksichtigung der Gefahrstoffregelungen und unter kontrollierten Bedingungen. Hingegen können für die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5 nicht alle Kriterien zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigung zum Umweltziel V vollumfänglich erfüllt werden. Aktuelle PHEV-Modelle mit Luftschadstoffemissionen unter 50 g CO₂/km WLTP der BMW Group sowie weiterer Hersteller leisten zwar einen wesentlichen Beitrag im Sinne der EU-Taxonomie. Die Herstellerangaben für Luftschadstoffemissionen im realen Fahrbetrieb (Real Driving Emissions [RDE]) können jedoch aufgrund möglicher extremer Fahrsituationen nur für ausgewählte Modelle auf 80% des Grenzwertes abgesenkt werden, wie die EU-Taxonomie mit Referenz auf Tabelle 2 im Anhang der „Clean Vehicles Directive“ fordert. Somit ist der überwiegende Anteil der PHEV im Fahrzeugportfolio der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5 als nicht taxonomiekonform zu betrachten.

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

Die DNSH-Anforderungen zum Umweltziel V werden für die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 erfüllt. In Bezug auf die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5 werden sie, aufgrund der beschriebenen Anforderungen an RDE und Reifenlabel, nicht vollständig erfüllt.

Mindestschutzverfahren („Minimum Safeguards“)

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

Die Anforderungen an Mindestschutzverfahren („Minimum Safeguards“) werden erfüllt.

Leistungsindikatoren der EU-Taxonomie

Für die Definition und Ermittlung der taxonomiespezifischen Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben und deren Abgrenzung zu IFRS wird auf die Ausführungen im Glossar verwiesen. [Glossar 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: Anteil (BEV + PHEV [<50 g CO₂]) x Umsatz des Segments Automobile (Periode 2025–2030)*

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

Der Schlüssel basiert auf der detaillierten langfristigen Unternehmensplanung für die kommenden sechs Jahre, die jährlich von Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedet wird. Anwendung findet dieser Schlüssel auf Investitionsausgaben in das Sachanlagevermögen (inklusive Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen), in immaterielle Vermögenswerte sowie auf Investitionen in Forschung und Entwicklung für die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3. Bei den Betriebsausgaben wird der Schlüssel nur auf die nicht aktivierten Entwicklungskosten angewendet.

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

Bei den 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 (2024)

Er bezieht sich auf die Investitionsausgaben in vermietete Erzeugnisse.

Weiterer Anstieg der taxonomiekonformen Investitions- und Betriebsausgaben im Berichtsjahr 2024

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. [↗ Anpassung an den Klimawandel](#), [↗ Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#)

— BMW Group Sicht

Die beiden Leistungsindikatoren Investitionsausgaben und Betriebsausgaben sind auf BMW Group Ebene gegenüber Vorjahr weiter gewachsen. Diese Entwicklung spiegelt die weiterhin steigenden Investitionen in nachhaltige Produkte und die Werkeinfrastruktur im Rahmen der fortschreitenden Elektrifizierung wider. Der taxonomiekonforme Anteil der Investitionsausgaben ist im Vergleich zu 2023 um 3,1 Prozentpunkte auf 29,1% (10.687 Mio. €) angestiegen. Die Höhe des Anteils der taxonomiekonformen Investitionsausgaben an den Gesamtinvestitionen der BMW Group wird maßgeblich durch die Zugänge bei den vermieteten Erzeugnissen beeinflusst. Folglich spiegelt die Betrachtung des Anteils der taxonomiekonformen Investitionsausgaben auf Ebene der BMW Group die umfangreichen Investitionen in nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten und Produkte nicht wider. Betriebsausgaben aus taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten belaufen sich auf 2.146 Mio. €, was über 32% der taxonomiefähigen Betriebsausgaben darstellt (2023: 31%).

Dagegen sind die taxonomiekonformen Umsatzerlöse der BMW Group 2024 minimal gesunken. Sie betragen 20.819 Mio. € (2023: 23.690 Mio. €), was einem Anteil von 14,6% entspricht und zu einem Rückgang von ungefähr einem halben Prozentpunkt gegenüber Vorjahr geführt hat. Hauptursachen sind Veränderungen in der preislichen Zusammensetzung des taxonomiekonformen BEV Portfolios sowie negativ wirkende Konsolidierungseffekte zwischen Segment Automobile und Segment Finanzdienstleistungen. [↗ 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 13,4% (Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“) bezogen auf den Konzernumsatz (2023: 15,0%). Gemessen am Umsatz mit Dritten der beiden Segmente beträgt der taxonomiekonforme Anteil 20,3% (2023: 22,1%). [↗ Geschäftsverlauf und Segmente](#)

Der taxonomiekonforme Anteil der Investitionsausgaben ist leicht um knapp 2 Prozentpunkte auf 20,9% gesunken (2023: 22,7%). Dies ist auf den überproportionalen Anstieg der Gesamtinvestitionen im Vergleich zu den Investitionen im Segment Automobile und Motorrad zurückzuführen. Betrachtet man hingegen nur die taxonomiekonformen Zugänge in das Sachanlagevermögen und in immaterielle Vermögenswerte bezogen auf die Zugänge im Segment Automobile und Motorrad, ergibt sich hingegen ein Anstieg des Anteils taxonomiekonformer Investitionsausgaben um gut einen Prozentpunkt auf 61,5%. [↗ Freiwillige Zusatzinformationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit](#)

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

Die taxonomiekonformen Anteile für die drei Leistungsindikatoren bewegen sich auf einem niedrigen einstelligen, jedoch ansteigenden Niveau für das Segment Finanzdienstleistungen. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass im Finanzierungs- und Leasinggeschäft der Hochlauf der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte erst zeitversetzt spürbar wird. Ein weiterer Grund sind die unterschiedlichen und strengeren DNSH-Anforderungen für die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5, insbesondere hinsichtlich Umweltziel V „Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung“, die zum Ausschluss fast aller PHEV und zu einer signifikanten Einschränkung der Anrechnung von BEV führen (im Detail siehe Abschnitt [↗ Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen](#)). In der Berichterstattung zur Taxonomiekonformität unberücksichtigt bleiben bei der Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5 Umfänge von Fremdmarken im Fahrzeugportfolio. Aufgrund mangelnder Datenverfügbarkeit bezüglich der Reifenkategorien oder WLTP-Emissionswerte der Fremdfabrikate ist eine vollumfängliche Überprüfung der Einhaltung der DNSH-Kriterien nicht möglich.

Der taxonomiekonforme Anteil der Investitionsausgaben im Segment Finanzdienstleistungen ist im Vergleich zum Vorjahr um fast 250% auf 8,2% (3.006 Mio. €) angestiegen. Bezogen auf die Gesamtinvestitionen im Segment Finanzdienstleistungen hat sich der taxonomiekonforme Anteil auf

12,4% mehr als verdoppelt. Die taxonomiekonformen Umsatzerlöse konnte gegenüber dem Vorjahr um über das Vierfache auf 1.742 Mio. € gesteigert werden.

— Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 „Verkauf von Gebrauchtwagen“

Gemäß Delegierter Verordnung 2023/2486 wird für die Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 erstmalig der taxonomiekonforme Anteil der Umsatzerlöse berichtet. 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 2024 rund 1,2% (2023¹: 1,1%). Der taxonomiekonforme Anteil beträgt Null aufgrund der fehlenden Datenverfügbarkeit bei der Bewertung der DNSH-Kriterien.

Nachdem die Übersichtstabellen aus der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2486 kein detailliertes Bild für das Geschäftsmodell der BMW Group je Wirtschaftstätigkeit liefern, finden sich in der folgenden Tabelle Detailinformationen zu den drei Leistungsindikatoren bezüglich Taxonomiekonformität jeweils separat für die Wirtschaftstätigkeiten CCM 3.3, CCM 6.5 sowie CE 5.4 dargestellt.

Freiwillige Zusatzinformationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit

	2024 in Mio. €	2024 in Mio. €	2024 in %	2023 ⁵ in %
Umsatzerlöse²	nach Tätigkeit	davon taxonomiekonform	Anteil	Anteil
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien (CCM 3.3)	94.079	19.077	20,3	22,1
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (CCM 6.5)	32.116	1.742	5,4	1,1
Verkauf von Gebrauchtwagen (CE 5.4)	1.775	n/a	n/a	n/a
Nicht taxonomiefähige Umsatzerlöse	14.409	n/a	n/a	n/a
Umsatzerlöse BMW Group	142.379	20.819	14,6	15,2
Investitionsausgaben³	nach Tätigkeit	davon taxonomiekonform	Anteil	Anteil
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien (CCM 3.3)	12.480	7.680	61,5	60,4
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (CCM 6.5)	24.198	3.006	12,4	5,4
Nicht taxonomiefähige Investitionsausgaben	87	n/a	n/a	n/a
Investitionsausgaben BMW Group	36.765	10.687	29,1	26,0
Betriebsausgaben⁴	nach Tätigkeit	davon taxonomiekonform	Anteil	Anteil
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien (CCM 3.3)	6.331	2.125	33,6	32,2
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (CCM 6.5)	305	21	6,9	4,2
Betriebsausgaben BMW Group	6.636	2.146	32,3	31,1

¹ Angepasste Vorjahreswerte für die Umsatzerlöse bei CE 5.4 aufgrund Änderung Berechnungsgrundlage.

² Taxonomiekonformer Anteil berechnet mit Nenner als Umsatz mit Dritten aus taxonomiefähigen Werten der jeweiligen Wirtschaftstätigkeit.

³ Taxonomiekonformer Anteil berechnet mit Nenner als taxonomiefähiger Wert der jeweiligen Wirtschaftstätigkeit. Details zu den Investitionsausgaben der BMW Group siehe Konzernanhang ⁷ Textziffer [20].

⁴ Umfasst nur die in der EU-Taxonomie definierten Betriebsausgaben.

⁵ Angepasste Vorjahreswerte für die Umsatzerlöse bei CE 5.4 und CCM 6.5 aufgrund Änderung Berechnungsgrundlage

Hintergrundinformationen für die Leistungsindikatoren bezogen auf taxonomiekonforme Tätigkeiten

in Mio. €	2024	2023
Umsatzerlöse		
Verkauf von Produkten und damit verbundenen Erzeugnissen sowie Erlöse aus Serviceverträgen	19.077	23.340
Erlöse aus dem Finanzierungsgeschäft	1.742	350
Gesamtsumme	20.819	23.690
Investitionsausgaben		
Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3		
Sachanlagen*	5.668	5.391
Entwicklungskosten	2.012	1.516
Vermietete Erzeugnisse	-	-
Summe	7.680	6.907
Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5		
Sachanlagen*	2	1
Entwicklungskosten	-	-
Vermietete Erzeugnisse	3.005	1.018
Summe	3.006	1.018
Gesamtsumme	10.687	7.926
Betriebsausgaben		
Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3		
Nicht aktivierte Entwicklungskosten	1.915	1.843
Nicht aktivierte Leasingnehmeraufwendungen	18	17
Instandhaltungs-, Sanierungs- und Reparaturkosten	192	191
Summe	2.125	2.051
Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5		
Nicht aktivierte Entwicklungskosten	18	9
Nicht aktivierte Leasingnehmeraufwendungen	-	-
Instandhaltungs-, Sanierungs- und Reparaturkosten	3	2
Summe	21	11
Gesamtsumme	2.146	2.062

In den Umsatzerlösen der Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 sind geringe Beträge taxonomiekonformer Tätigkeiten aus dem Dienstfahrzeugprogramm der BMW Group enthalten. In der Regel werden solche Dienstfahrzeuge nach einer kurzen Phase des Eigenbedarfs innerhalb von zwölf Monaten dem externen Vertrieb der BMW Group überführt.

* 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 (2024–2030). Der CapEx-Plan enthält die Investitions- und Betriebsausgaben für das Berichtsjahr sowie die geplanten Investitionsausgaben und Betriebsausgaben (nur nicht aktivierte Entwicklungskosten) für die Periode 2024–2030 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 73.451 Mio. € für die Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 und 25.324 Mio. € für die Wirtschaftstätigkeit CCM 6.5 aus. Der Anstieg der taxonomiekonformen Investitions- und Betriebsausgaben im Vergleich zum Vorjahresplan lässt sich vor allem auf generell höhere Investitions- und Betriebsausgaben im Zusammenhang mit der Elektrifizierung bis zum Ende der Dekade zurückführen.

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

in Mio. €	Code(s)	2024	2023
		2024–2030	2023–2029
Wirtschaftstätigkeiten			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	73.451	68.473
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	25.324	24.847
Gesamtsumme		98.775	93.320

Umsatzerlöse

Geschäftsjahr 2024	2024		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag							DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)							2023		
	Code(s) ¹	Umsatz	Umsatzanteil ³	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) Umsatz ⁴	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
Wirtschaftstätigkeiten	in Mio. €	in %	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	in %	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3; CCA 3.3	19.077	13,4	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	15,0	E	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5; CCA 6.5	1.742	1,2	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,2		T
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		20.819	14,6	14,6%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J	J	J	J	15,2		
davon ermöglichende Tätigkeiten		19.077	13,4	13,4%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J	J	J	J	15,0	E	
davon Übergangstätigkeiten		142	0,1	0,1%						J	J	J	J	J	J	J	0,0		T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3; CCA 3.3	75.002	52,7	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								55,9		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5; CCA 6.5	30.374	21,3	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								19,7		
Verkauf von Gebrauchsgütern ²	CE 5.4	1.775	1,2	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL							1,1		
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		107.151	75,3														76,7		
A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		127.970	89,9														91,9		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		14.409	10,1																
Gesamt		142.380	100,0																

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

² Für die Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 kann kein taxonomiekonformer Wert ermittelt werden aufgrund der nicht vollständigen Nachweisbarkeit bzgl. Erfüllung aller relevanten DNSH-Kriterien (Umweltverschmutzung).

³ Taxonomiekonformer Anteil des Umsatzes je Wirtschaftstätigkeit beläuft sich auf 20,3% für CCM 3.3 und 5,4% für CCM 6.5, siehe Tabelle 2. Freiwillige zusätzliche Informationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit.

⁴ Vorjahreswert bei CCM 6.5 und CE 5.4 angepasst, da Einschränkung auf Fremdmarkenumfänge bei CE 5.4.

Investitionsausgaben

Geschäftsjahr 2024	2024		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag							DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)							2023		
	Code(s) ¹	CapEx	CapEx-Anteil ²	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) CapEx	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
Wirtschaftstätigkeiten	in Mio. €	in %	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	in %	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3; CCA 3.3	7.680	20,9	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	22,7	E	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5; CCA 6.5	3.006	8,2	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	3,3		T
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		10.687	29,1	29,1%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J	J	J	J	26,0		
davon ermöglichende Tätigkeiten		7.680	20,9	20,9%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J	J	J	J	22,7	E	
davon Übergangstätigkeiten		354	1,0	1,0%						J	J	J	J	J	J	J	0,6		T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3; CCA 3.3	4.800	13,1	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								14,9		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5; CCA 6.5	21.192	57,6	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								58,9		
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		25.991	70,7																73,7
A. CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		36.678	99,8																99,8
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		87	0,2																
Gesamt		36.765	100,0																

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

² Taxonomiekonformer Anteil der Investitionsausgaben je Wirtschaftstätigkeit beläuft sich auf 61,5% für CCM 3.3 und 12,4% für CCM 6.5, siehe Tabelle [Freiwillige zusätzliche Informationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit](#).

Betriebsausgaben

Geschäftsjahr 2024	2024		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag							DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)							2023		
	Code(s) ¹	OpEx	OpEx-Anteil ²	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) OpEx	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
Wirtschaftstätigkeiten	in Mio. €	in %	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N;N/EL	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	J;N	in %	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3; CCA 3.3	2.125	32,0	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	30,9	E	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5; CCA 6.5	21	0,3	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,2		T
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		2.146	32,3	32,3%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J	J	J	J	31,1		
davon ermöglichende Tätigkeiten		2.125	32,0	32,0%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J	J	J	J	30,9	E	
davon Übergangstätigkeiten		0	0,0	0%						J	J	J	J	J	J	J	0,0		T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3; CCA 3.3	4.206	63,4	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								65,1		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5; CCA 6.5	284	4,3	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								3,8		
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		4.490	67,7														68,9		
A. OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		6.636	100,0														100,0		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		0	0,0																
Gesamt		6.636	100,0																

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

² Taxonomiekonformer Anteil der Betriebsausgaben je Wirtschaftstätigkeit beläuft sich auf 33,6% für CCM 3.3 und 6,9% für CCM 6.5, siehe Tabelle 2 Freiwillige zusätzliche Informationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit.

Tätigkeiten in den Bereichen Kernenergie und fossiles Gas

Tätigkeiten im Bereich Kernenergie		
1.	Das Unternehmen ist im Bereich Erforschung, Entwicklung, Demonstration und Einsatz innovativer Stromerzeugungsanlagen, die bei minimalem Abfall aus dem Brennstoffkreislauf Energie aus Nuklearprozessen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
2.	Das Unternehmen ist im Bau und sicheren Betrieb neuer kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme — auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstoffherzeugung — sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung mithilfe der besten verfügbaren Technologien tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
3.	Das Unternehmen ist im sicheren Betrieb bestehender kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme — auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstoffherzeugung — sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
Tätigkeiten im Bereich fossiles Gas		
4.	Das Unternehmen ist im Bau oder Betrieb von Anlagen zur Erzeugung von Strom aus fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
5.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Kraft-Wärme/Kälte-Kopplung mit fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
6.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Wärmegewinnung, die Wärme/Kälte aus fossilen gasförmigen Brennstoffen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein

SOZIALE INFORMATIONEN

161 Soziale Verantwortung

161 Basis des Handelns

163 Arbeitskräfte des Unternehmens

166 Arbeitgeberattraktivität und sichere Beschäftigung

167 Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

169 Kompetenzentwicklung und Performance Management

170 Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit

172 Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion

175 Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk

177 Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk

180 Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement

181 Verbraucher und Endnutzer

182 Kundenorientierung

183 Informationsverfügbarkeit

184 Datensicherheit und Datenschutz

185 Gesundheitsschutz und Sicherheit



MITARBEITENDE IM KONZERN

158.441



FRAUENANTEIL IN
FÜHRUNGSFUNKTIONEN

21,6%



INVESTITIONEN IN AUS- UND
WEITERBILDUNG

415 Mio. €

SOZIALE VERANTWORTUNG

Als international tätiges Unternehmen übernimmt die BMW Group soziale Verantwortung. Dazu gehört insbesondere 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. Damit verfolgt die BMW Group einen ganzheitlichen Ansatz. Sie verpflichtet sich nicht nur selbst zu hohen sozialen Standards, sondern setzt sich auch dafür ein, dass diese entlang der gesamten Wertschöpfungskette eingehalten werden. So übernimmt die BMW Group Verantwortung über das eigene Unternehmen hinaus. Als weltweit tätiger Premium-Hersteller von Automobilen und Motorrädern mit einer multinationalen Belegschaft auf allen Kontinenten, ist die BMW Group in den jeweiligen Ländern fest gesellschaftlich verankert. Dort geht das Unternehmen auch 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 und inklusives 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 haben eine hohe Produktqualität und transparentes Handeln eine zentrale 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

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 der Handelsorganisation. 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 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 der Kodizes 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 Händler- und Agenturverträgen 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 halten wir das Mindestalter für Beschäftigung gemäß den geltenden nationalen Vorschriften ein und lehnen Kinderarbeit strikt ab. Dies gilt insbesondere für die schlimmsten Formen der Kinderarbeit für Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren, wie zum Beispiel gefahrgeneigte, sklavereiähnliche oder unsittliche Tätigkeiten. Wir überprüfen daher zum Beispiel, ob Bewerber und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das Mindestalter für eine Beschäftigung erreicht haben und welche Aufgaben unter 18-Jährige nachgehen dürfen.

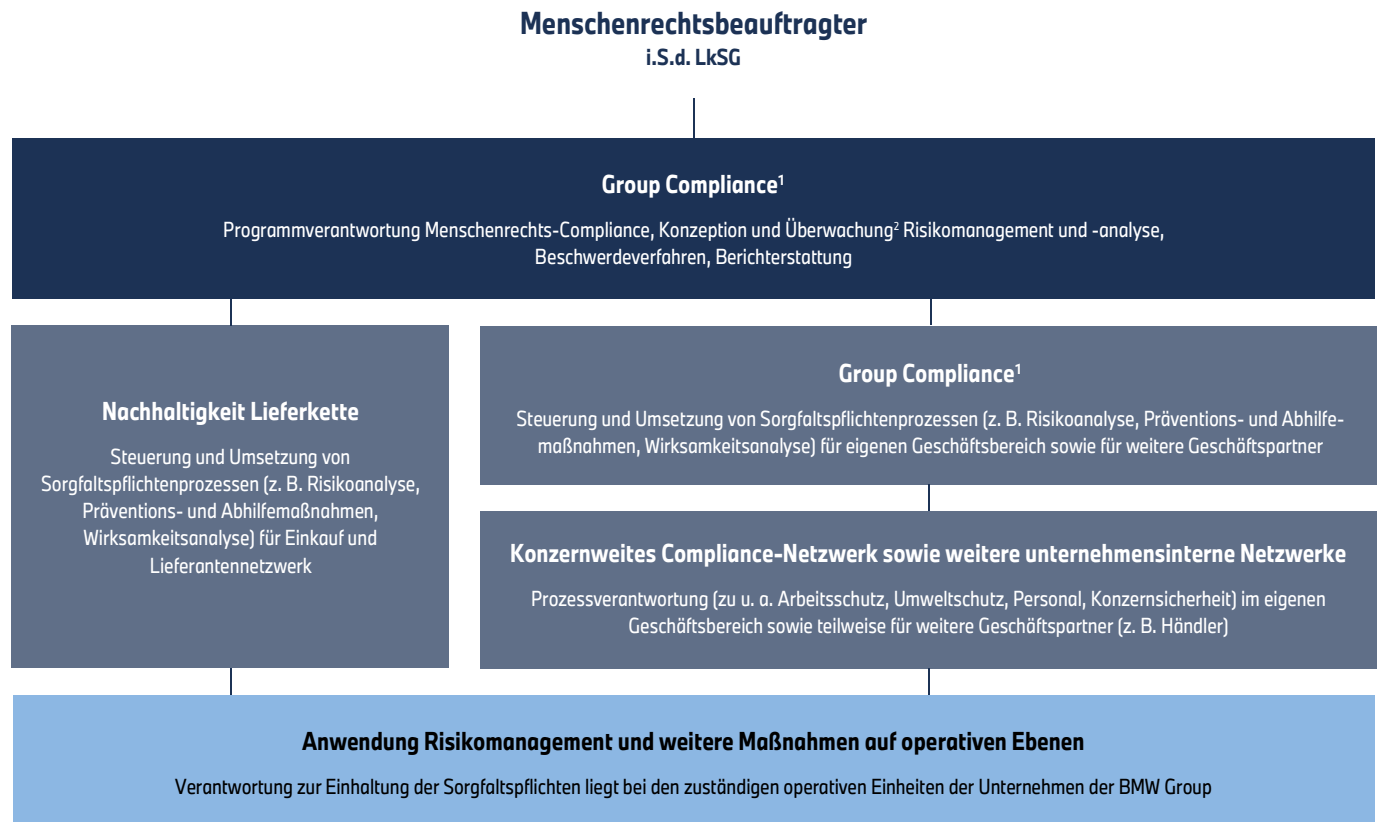
Ebenso lehnt das Unternehmen im Einklang mit den ILO-Kernarbeitsnormen den Einsatz von Zwangs- oder ungesetzlicher Pflichtarbeit strikt ab, sowohl im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeit als auch bei Lieferanten und weiteren Geschäftspartnern. Das umfasst auch alle Formen moderner Sklaverei und des Menschenhandels. Sämtliche Arbeitsverträge des Unternehmens, 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 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 über 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	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Arbeitsunfälle, die zu physischen Verletzungen führen, können die Lebensqualität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beeinträchtigen oder im schlimmsten Fall sogar tödlich sein.	Negative Auswirkung		<ul style="list-style-type: none"> – BMW Group weites Gesundheits- und Arbeitsschutzmanagement 	<ul style="list-style-type: none"> – Nicht vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> – Prävention und Vorsorge durch Gefährdungs- und Belastungsanalysen
Präventive Maßnahmen über Gesundheitsstandards und -angebote, vor allem Sport- und Fitnessangebote und Gesundheitschecks, können die Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verbessern.	Positive Auswirkung		<ul style="list-style-type: none"> – Arbeitsschutz entlang der Wertschöpfungskette 		<ul style="list-style-type: none"> – Qualifizierungsmaßnahmen, Qualitätsaudits sowie Zertifizierung des Arbeitsschutzmanagementsystems – Ganzheitliches Gesundheitsmanagement mit Zugang zu unternehmenseigenen Gesundheitsdiensten
Eine sichere Beschäftigung trägt zu finanzieller Stabilität und positiv zur mentalen Gesundheit und dem Wohlbefinden der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei.	Positive Auswirkung		<ul style="list-style-type: none"> – Langfristige und strategische Personalplanung – Integrativer Just Transition-Ansatz 	<ul style="list-style-type: none"> – Arbeitgeberattraktivität 	<ul style="list-style-type: none"> – 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 des sozialen Dialogs kann die Zufriedenheit und die Zusammenarbeit weltweit fördern, da er den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine Plattform und ein Instrument bietet, um ihre Anliegen zu äußern und ihre Ideen zu teilen.	Positive Auswirkung		<ul style="list-style-type: none"> – Change-Prozess der BMW Group – Arbeitnehmervertretungen und Kollektivverhandlungen 	<ul style="list-style-type: none"> – Nicht vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> – 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 – Bis zu zweimal jährlich Austausch zwischen BMW EURO-Betriebsrat und Konzernleitung. Dazu werden auch Arbeitnehmervertretungen aus Produktionsstandorten außerhalb Europas eingeladen

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Die Aus- und Weiterbildung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weltweit verbessert die Qualifikation, ermöglicht berufliches Wachstum und eine dauerhafte Beschäftigungsfähigkeit.	Positive Auswirkung		<ul style="list-style-type: none"> – Integrativer Just Transition-Ansatz – Leistungs- und Laufbahnbeurteilungsprozesse 	<ul style="list-style-type: none"> – Investitionen in Aus- und Weiterbildung 	<ul style="list-style-type: none"> – Umfangreiche Trainingsmaßnahmen, die unter anderem durch einen systemgestützten Training Needs Analysis-Prozess ermittelt werden – Qualifizierung und Entwicklung von Führungskräften auf Basis des Führungskompetenzmodells – BMW Group Förderprogramme zur frühzeitigen Bindung von Top-Talenten
Diversitätsmaßnahmen (in den Dimensionen Geschlecht, Alter und Erfahrung, kultureller Hintergrund, sexuelle Orientierung und Identität, körperliche und geistige Fähigkeiten) führen zu einem inklusiveren Arbeitsumfeld und zu mehr Inklusion weltweit.	Positive Auswirkung		<ul style="list-style-type: none"> – Strategisch verankertes Diversitätsmanagement – Schutz vor Diskriminierung – Gesamtbetriebs- und Inklusionsvereinbarung der BMW AG 	<ul style="list-style-type: none"> – Anteil von Frauen in Führungsfunktionen 	<ul style="list-style-type: none"> – Schulungen und Sensibilisierungsmaßnahmen für ein vorurteilsfreies Arbeitsumfeld – Anlaufstellen für Mitarbeitende bei Anliegen zu Vielfalt und Inklusion – Engagement und Vernetzung der Mitarbeitendennetzwerke
Die Erhöhung des Frauenanteils, insbesondere in Führungspositionen und die Beteiligung von mehr Frauen durch Netzwerkaktivitäten, Schulungen und Mentoring-Programme in der eigenen Belegschaft sind wichtige Maßnahmen zur Stärkung von Vielfalt und Inklusion im Unternehmen.	Positive Auswirkung		<ul style="list-style-type: none"> – Geschlechterverteilung auf Führungsebenen – Wettbewerbsfähige und leistungsgerechte Vergütung 	<ul style="list-style-type: none"> – Anteil von Frauen in Führungsfunktionen 	<ul style="list-style-type: none"> – Frühzeitige Identifizierung und Entwicklung von Potenzialkandidatinnen – Regelmäßige Überprüfung der Vergütungsstrukturen sowie die Berücksichtigung von Gender Equal Pay im Kontext von Gehaltsentwicklung und variablen Zahlungen

 Upstream wesentlich  Eigene Tätigkeiten wesentlich  Downstream wesentlich

Merkmale unserer Arbeitskräfte

Die Arbeitskräfte des Unternehmens lassen sich gemäß dem ESRS S1-Standard in zwei Kategorien einteilen: Arbeitnehmer der BMW Group (ESRS S1-6) und Fremdarbeitskräfte (ESRS S1-7).

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, Langzeiterkrankungen, Wehrdienst oder Auslandsbegleitung, sonstige BMW Group Beschäftigte sowie Zeitarbeitskräfte.

Der Einsatz befristeter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter trägt zur Flexibilität und Reaktionsfähigkeit des Unternehmens in einem volatilen Marktumfeld bei. Neben Projekteinsätzen unterstützen sie auch beim Ausgleich von Schwankungen und Auslastungsspitzen.

Neben den eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern beschäftigt das Unternehmen auch Fremdarbeitskräfte im Sinne des ESRS S1-7. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Zeitarbeitskräfte. Der Einsatz von Zeitarbeitskräften ermöglicht es dem Unternehmen, flexibel auf kurzfristige Auslastungsspitzen, markt- oder modellspezifische Schwankungen, unvorhersehbare konjunkturelle Veränderungen sowie Struktur- und Projektthemen zu reagieren.

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 Zeitarbeitskräfte. 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.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden alle Arbeitskräfte der BMW Group einschließlich der Fremdarbeitskräfte gleichermaßen 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 Vertragsarten und Geschlecht¹

in Personenzahl	2024
Gesamtzahl der Mitarbeitenden²	158.441
Anzahl der Mitarbeitenden mit unbefristeten Arbeitsverträgen	145.846
Männlich	117.156
Weiblich	28.649
Divers	-
Keine Angaben	41
Anzahl der Mitarbeitenden mit befristeten Arbeitsverträgen	12.595
Männlich	10.161
Weiblich	2.431
Divers	-
Keine Angaben	3
Anzahl der Abrufkräfte³	-
Männlich	-
Weiblich	-
Divers	-
Keine Angaben	-

Mitarbeitende nach geographischen Gebieten und Land^{1,4}

in Personenzahl	2024
Gesamtzahl der Mitarbeitenden²	158.441
Europa	107.408
davon Deutschland	89.490
Amerika	17.639
Asien	29.932
davon China	27.330
Afrika	3.165
Ozeanien	297

¹ Prüfungsniveau: mit hinreichender Sicherheit.

² Im Vergleich zum [bedeutsamsten Leistungsindikator](#) werden gemäß ESRS nur konsolidierte Gesellschaften einbezogen. Die Joint Operation Spotlight Automotive Ltd. ist dagegen anteilig enthalten.

³ Neben den Vertragsarten befristet und unbefristet werden auch Abrufkräfte gemäß ESRS berichtet. Diese Vertragsart wird bei der BMW Group in der Regel nicht verwendet [Glossar und Kennzahlenerläuterungen](#).

⁴ Darstellung je Land, in dem das Unternehmen mindestens 50 Mitarbeitende hat, die mindestens 10% der Gesamtzahl der Mitarbeitenden des Unternehmens ausmachen.

Mitarbeitende nach Vertragsarten und geographischen Gebieten 2024¹

in Personenzahl	Europa	Amerika	Asien	Afrika	Ozeanien	Insgesamt
Gesamtzahl der Mitarbeitenden	107.408	17.639	29.932	3.165	297	158.441
Anzahl der Mitarbeitenden mit unbefristeten Arbeitsverträgen	105.952	17.634	20.008	1.960	292	145.846
Anzahl der Mitarbeitenden mit befristeten Arbeitsverträgen	1.456	5	9.924	1.205	5	12.595
Anzahl der Abrufkräfte	-	-	-	-	-	-

Überblick über Ziele im Nachhaltigkeitsaspekt Soziales

Ziele und Kennzahlen im Bereich der sozialen Nachhaltigkeit 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 der Grad der Zielerreichung regelmäßig im Vorstand besprochen und anschließend dem paritätisch besetzten Aufsichtsrat² vorgelegt. Die jährliche Überprüfung des Zielfortschritts stellt sicher, dass die jährlichen Zwischenziele sowie die strategischen Ziele für 2025 (und künftig 2030) erreicht werden.

Aus dem Zielmanagementprozess leiten sich drei strategische Themen aus dem Bereich der sozialen Nachhaltigkeit ab:

- Arbeitgeberattraktivität [↗ Attraktive Rahmenbedingungen](#)
- Investitionen in Aus- und Weiterbildung [↗ Just Transition - Kompetenzen für die Zukunft entwickeln](#)
- Steigerung des Anteils von Frauen in Führungsfunktionen [↗ Geschlechter- und Altersverteilung](#).

Für die Umsetzung unterschiedlicher Zielszenarien wird eine mehrjährige Betrachtung durchgeführt, um die Auswirkungen auf die Mitarbeiterstruktur der BMW Group zu analysieren. Zum Beispiel bei dem Anteil von Frauen in Führungsfunktionen, um eine chancengerechte Personalentwicklung sicherzustellen. Das strategische Ziel für den Frauenanteil in Führungsfunktionen wird auf Basis der Geschlechterverteilung in der Belegschaft und Funktionsebenen sowie der Zu- und Abgänge in einer mehrjährigen Simulation berechnet.

Arbeitgeberattraktivität und sichere Beschäftigung

Attraktive Rahmenbedingungen

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 Sicherstellung der Arbeitgeberattraktivität ist ein Kernziel der Personalstrategie des Unternehmens. Die BMW Group hat sich das Ziel³ gesetzt, jedes Jahr unter den Top 3 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 Ziel spiegelt das positive Image in relevanten Zielgruppen anhand von Rankings wider. Um die Arbeitgeberattraktivität auf einem konstant hohen Niveau zu halten, führt das Unternehmen fortlaufende Analysen durch und passt seine Recruiting-Strategien an, beispielsweise für schwer zu besetzende Positionen. Dazu gehören lokale Rekrutierungen von Talenten und eine Personalallokation in Regionen mit verfügbaren qualifizierten Arbeitskräften. Dieses Vorgehen ermöglicht den Zugang zu den notwendigen Kompetenzen und sichert dabei die Wettbewerbsfähigkeit trotz Fachkräftemangel.

Im Jahr 2024 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 dreizehnten 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 Tool- 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 zudem in einer niedrigen weltweiten Arbeitnehmerfluktuation:

Fluktuation Mitarbeitende¹

	2024
Mitarbeitende, die das Unternehmen im Berichtsjahr verlassen haben (in Personenzahl)	6.439
Fluktuationsrate (in %)	4,1

¹ Prüfungsniveau: mit hinreichender Sicherheit.

² Ein paritätisch besetzter Aufsichtsrat bedeutet, dass der Aufsichtsrat zu gleichen Teilen aus Vertretern der Anteilseigner (z. B. Aktionäre) und Vertretern der Arbeitnehmer zusammengesetzt ist.

³ Absolute Messgröße nach ESRS.

Langfristige und strategische Personalplanung

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 sicherzustellen.

Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

Zentrale Beteiligungsmöglichkeiten

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group zählen für das Unternehmen zu den wichtigsten Stakeholdergruppen, die auch bei der künftigen Ausrichtung des Unternehmens aktiv mit einbezogen werden [7 Stakeholderengagement](#). Alle zwei Jahre führt die BMW Group eine unternehmensweite Mitarbeiterbefragung durch, um die Stimmung in der Belegschaft und die Leistungsfähigkeit der Organisation zu messen. Maßstab dafür ist der High Performance Organization Index (HPO-I). Die nächste Befragung ist für das Jahr 2025 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 relevante neue 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 Bereich, 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 dabei mit verschiedenen Workshopformaten und Leitfäden. Darüber hinaus enthielten die jüngsten Mitarbeiterbefragungen Fragen zur Bewertung der Qualität des Folgeprozesses der vorherigen Befragung. Dabei ging es einerseits darum, ob die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über die Ergebnisse informiert wurden, und andererseits, ob daraus auch 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.

Eine weitere wichtige Beteiligungsmöglichkeit für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist das Ideenmanagement, das für die BMW Group eine wertvolle Quelle für Verbesserungen ist und die gelebte Kultur des Miteinanders unterstreicht. Hier können Verbesserungsvorschläge auch außerhalb des direkten Aufgabebereichs eingebracht werden. Hat eine Idee positive Auswirkungen auf die Effizienz oder die Nachhaltigkeit des Unternehmens, wird sie 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.

Die Zuständigkeit für die strategische Ausrichtung beim Thema Prozesse und Veränderungsmanagement liegt im Unternehmensbereich „HR Business Development, Talententwicklung“. Die dezentralen Personalabteilungen an den jeweiligen Standorten sind für die Umsetzung und Implementierung zuständig, die Maßnahmen können jedoch standortspezifisch variieren.

Einbindung der Mitarbeitenden in Veränderungsprozesse

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 legt fest, dass in Veränderungsprozessen die Information, Beteiligung, der Austausch und die Befähigung der betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Interessengruppen sichergestellt werden müssen. 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 bindet ihre Belegschaft sowohl direkt als auch indirekt über die Arbeitnehmervertretungen ein. 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. 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. Neben der indirekten Einbindung können Anliegen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch direkt bei der Führungskraft oder im Personalbereich adressiert werden. Insbesondere an Standorten ohne Arbeitnehmervertretung fördert die BMW Group den regelmäßigen Dialog zwischen Beschäftigten und Unternehmen.

Der Unternehmensbereich „Konzernpersonalwesen“ verantwortet die Wahrnehmung personalpolitischer Interessen gegenüber den Arbeitnehmervertretungen. Es legt den strategisch-konzeptionellen Rahmen für arbeits-, kollektiv- und sozialrechtliche Regelungen fest, die dann lokal umgesetzt werden. Der Bereich „HR Business Development, Talententwicklung“ steuert die operative Personalarbeit in Deutschland sowie an den internationalen Standorten über die HR-Regionen und das HR-Netzwerk. Die Bereitstellung finanzieller und personeller Ressourcen erfolgt dabei in Übereinstimmung mit den jeweils geltenden rechtlichen Vorgaben. Die BMW Group informiert ihre Arbeitskräfte anhand verschiedener Formate, wie beispielsweise Betriebsversammlungen in Deutschland, Kommunikation über das Intranet, E-Mail oder Town Hall Meetings. Je nach Art der Information wird das jeweils geeignete Kommunikationsmittel gewählt [↗ Stakeholderengagement](#).

Betriebliches Zusammenarbeitsmodell

Die BMW Group erkennt das Recht aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an, Arbeitnehmervertretungen zu bilden und Kollektivverhandlungen zur Regelung der Arbeitsbedingungen zu führen. Rund 78%¹ der Beschäftigten der BMW Group sind durch Tarifverträge abgedeckt. 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 Mitarbeiter zu bewahren. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden aufgrund ihrer Zugehörigkeit beziehungsweise Nichtzugehörigkeit zu einer Gewerkschaft oder Arbeitnehmervertretung weder bevorzugt noch benachteiligt. Die BMW Group respektiert das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen.

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 stellt eine wirksame Interessenvertretung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf europäischer Ebene sicher. Der BMW EURO-Betriebsrat dient als zentrale Plattform für den Austausch zwischen Arbeitnehmervertretung und Konzernführung. In diesem Gremium können Themen von gesamteuropäischer Relevanz erörtert und Lösungen

gemeinsam entwickelt werden. Durch diese institutionalisierte Zusammenarbeit stellt die BMW Group sicher, dass die Interessen der Beschäftigten in Entscheidungsprozesse auf Konzernebene einfließen. Bei der Kennzahl zur Vertretung am Arbeitsplatz werden nur Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter betrachtet, die in einem Land des europäischen Wirtschaftsraums (EWR) beschäftigt sind und in denen die Anzahl an Mitarbeitenden signifikant ist. Für die BMW Group ist dies im Berichtsjahr nur Deutschland:

Anteil der Mitarbeitenden in Ländern des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR), die von Arbeitnehmervertretungen abgedeckt sind

Abdeckungsquote in %	Tarifvertragliche Abdeckung ²		Sozialer Dialog
	Arbeitnehmer - EWR (für Länder mit >50 Arbeitnehmern, die >10% der Gesamtzahl ausmachen)	Arbeitnehmer - Nicht-EWR Länder (Schätzung für Regionen mit >50 Arbeitnehmern, die 10% der Gesamtzahl ausmachen)	Vertretung am Arbeitsplatz (nur EWR) (für Länder mit >50 Arbeitnehmern, die >10% der Gesamtzahl ausmachen)
0-19%	-	-	-
20-39%	-	-	-
40-59%	-	-	-
60-79%	-	-	-
80-100%	-	-	Deutschland

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 und durch den regelmäßigen Dialog mit dem BMW EURO-Betriebsrat. Darüber hinaus werden weltweit vielfältige Beteiligungsmöglichkeiten geboten, um die Interessen der Belegschaft in Entscheidungsprozesse einzubinden.

Im Jahr 2024 lagen an 0¹ Tagen Arbeitsunterbrechungen vor. Die Zahl der beschäftigungslosen Tage für das Jahr 2024 belief sich auf 0¹.

¹ Zusätzliche Angabe, basierend auf SASB, [↗ SASB-Index](#).

² Die ESRS Tabelle enthält keine Angaben zur tarifvertraglichen Abdeckung, aufgrund Unwesentlichkeit.

Kompetenzentwicklung und Performance Management Just Transition – Kompetenzen für die Zukunft entwickeln

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. Im Rahmen eines integrativen Just Transition-Ansatzes gestaltet das Unternehmen aktiv einen sozial verträglichen Transformationsprozess für seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Ausbildung junger Menschen sowie die kontinuierliche Weiterbildung aller Beschäftigten gehören zu den Grundüberzeugungen in der BMW Group. 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 den Schlüssel für die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens. Gleichzeitig eröffnet sie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Perspektiven in einer sich verändernden Arbeitswelt.

Die BMW Group fördert gezielt die individuellen Fähigkeiten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch zukunftsorientierte Aus- und Weiterbildungsangebote, um langfristig eine hohe Leistungs- und Beschäftigungsfähigkeit sicherzustellen. Neben der fachlichen Qualifizierung bildet die persönliche Entwicklung einen wichtigen Aspekt. Im Berichtszeitraum lag der Schwerpunkt unter anderem auf vertiefenden Qualifizierungen zum Aufbau digitaler Kompetenzen mit Fokus auf generative künstliche Intelligenz, Weiterbildungen im Bereich Hochvolttechnik für neue Batteriesysteme der NEUEN KLASSE sowie Schulungen für das neue Direktvertriebsmodell der Marke MINI in Europa [Die BMW Group Strategie](#). Die BMW Group treibt die Elektromobilität weiter voran. Dadurch entstehen neue Arbeitsplätze, wie aktuell zum Beispiel im neu entstehenden Werk Debrecen in Ungarn. Aber auch an bestehenden Standorten und durch den Aufbau zusätzlicher Produktionsstandorte für Batterien im In- und Ausland wird in den kommenden Jahren Beschäftigung geschaffen.

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 zukünftige Anforderungen in den jeweiligen Funktionen. Auf Basis der erforderlichen Kompetenzen werden die identifizierten Bedarfe mit spezifischen Trainings belegt. Die Training Needs Analysis findet regelmäßig statt und unterstützt die gezielte Entwicklung der Kompetenzen in der Belegschaft.

Im Jahr 2024 beliefen sich die umfangreichen Trainingsmaßnahmen auf durchschnittlich 20,2 Stunden pro Mitarbeitenden. Die Wirksamkeit der Qualifizierungsmaßnahmen wird unter anderem durch Abschlusstests überprüft. Die Evaluierung durch die Teilnehmer unterstützt die hohe Qualität der Schulungen zusätzlich.

Die BMW Group hat sich selbst verpflichtet jährlich einen Betrag im mittleren dreistelligen Millionenbereich in die Aus- und Weiterbildung über alle Mitarbeitergruppen weltweit zu investieren. Im Jahr 2024 beliefen sich diese Investitionen auf insgesamt 415,5 Mio. €. Die Ausgaben für Aus- und Weiterbildung umfassen sowohl zentrale als auch dezentrale Aufwendungen des Unternehmens.

Führungskräftequalifizierung

Die Entwicklung und Weiterbildung von Führungskräften hat bei der BMW Group einen zentralen Stellenwert – insbesondere vor dem Hintergrund der Transformation der Automobilbranche. Sie ist ein wesentlicher Faktor für die erfolgreiche Unternehmenssteuerung. Das Trainingsangebot für Führungskräfte stützt sich auf das Führungsverständnis und das BMW Group Führungskompetenzmodell, welches die Grundlage für die Anforderungen und Erwartungen an die Führung bildet. Es gibt ein breites Spektrum an Trainings und Möglichkeiten zum Netzwerkaufbau für Führungskräfte sowie spezielle Workshop-Formate für Führungsteams.

Die Rahmenbedingungen der Führungskräfteentwicklung werden in der Zukunft noch modularer, flexibler und internationaler

gestaltet, um den wachsenden Anforderungen an Vernetzung, Globalisierung und Höchstleistung zu entsprechen.

Nachwuchs gewinnen und fördern

Neben einem umfangreichen Ausbildungsangebot initiiert 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 Traineeship 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 Kompetenzen zu erweitern.

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.

Leistungsmanagement

Die BMW Group wendet jährlich verschiedene Prozesse zur Leistungs- und Laufbahnbeurteilung an, die auf jeweils 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. Im Geschäftsjahr 2024 haben 81,3% der Belegschaft an den jährlichen Beurteilungsprozessen teilgenommen.

Prozentsatz aller Mitarbeitenden, die an regelmäßigen Leistungs- und Laufbahnbeurteilungen teilgenommen haben

in %	2024
Prozentsatz aller Mitarbeitenden	81,3
Prozentsatz aller männlichen Mitarbeitenden	81,4
Prozentsatz aller weiblichen Mitarbeitenden	81,2
Prozentsatz aller diversen Mitarbeitenden	-
Prozentsatz aller Mitarbeitenden ohne Geschlechtsangabe	13,6

Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit Ganzheitliches Gesundheitsmanagement

Die BMW Group misst der Gesundheit und Leistungsfähigkeit ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter höchste Bedeutung bei. Die Vielfalt der Aufgaben an den Betriebsstandorten stellt umfassende Anforderungen an den Arbeitsschutz, der vom Unternehmensbereich „Arbeitsumfeld, Konzernsicherheit, Konzerndatenschutz“ gesteuert wird. Die Bereiche 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 zu befolgen. 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.

Die BMW Group hat zur Gesundheitsvorsorge und für den Erhalt der Leistungsfähigkeit ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die „Initiative Gesundheit“ ins Leben gerufen, die sich auf weltweit geltende Personalprozesse stützt. 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. Es ist dem Unternehmen ein wichtiges Anliegen, dass alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Zugang zu unternehmenseigenen Gesundheitsdiensten haben. Das arbeitsmedizinische Personal des Unternehmens bietet individuelle Beratung zu Präventionsmaßnahmen an und unterstützt bei der Gestaltung des Arbeitsumfeldes. Dies soll die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch langfristig fördern und erhalten.

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 Herzgesundheit. In diesem Zusammenhang wurden in zweisprachigen Livestreams „Health Talks“ und Dialogformate mit Experten durchgeführt und Themen wie Bewegung, herzgesunde Ernährung und auch der Umgang mit Genussmitteln vertieft. So wurden beispielsweise Blutdruckmessungen, Reanimationsübungen und Aktionstage zur gesunden Ernährung angeboten, um auf die Einflussfaktoren für die Herzgesundheit hinzuweisen und dafür zu sensibilisieren. Diese Aktivitäten wurden international angepasst, um auch auf örtliche Gegebenheiten und Bedürfnisse eingehen zu können.

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. 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 in der Produktion sowie an Büroarbeitsplätzen 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 in der Absicht ein, 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 wird. 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, mit dem Ziel, die Unfallzahlen zu reduzieren. 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 der Kampagne messen, sondern gegebenenfalls weitere Verbesserungen vornehmen.

Qualifizierung

Die Qualität der Gesundheitsdienste in der BMW Group wird durch ein vielschichtiges Programm gewährleistet. Interne 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 Qualitätsauditorien nach der Norm DIN ISO 9001 überprüft. Ergänzend vertiefen Notfall- und Rettungsanitäter 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 monatlich 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 entsteht dabei in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Sicherheitsfachkräften, dem Gesundheitsmanagement und der BMW Group Academy. Die Weiterbildung der Sicherheitsfachkräfte erfolgt kontinuierlich und berücksichtigt dabei den aktuellen Stand der Technik sowie zukunftsorientierte Fachgebiete.

Arbeitsschutzmanagement

Die internationale Arbeitsschutzstrategie wird regelmäßig evaluiert und bei Bedarf entsprechend angepasst. Aus dem erarbeiteten Zielbild werden geeignete Maßnahmen erarbeitet, implementiert und überprüft. Beim Arbeitsschutz orientiert sich die BMW Group am weltweit geltenden Standard ISO 45001. In allen Werken existieren Arbeitsschutzmanagementsysteme, die nach diesem Standard oder nach OHRIS*, der sich an ISO 45001 orientiert, 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. An nahezu allen Standorten arbeiten Vertretungen von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite an der Weiterentwicklung der Gesundheits- und Sicherheitsstandards.

Die BMW Group definiert Standards zu verschiedenen Arbeitsschutzthemen, 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 diesen Prozess werden die Arbeitnehmervertretung und gegebenenfalls die Schwerbehindertenvertretung sowie der Personalbereich 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. Im Jahr 2024 konnte jedes erforderliche Audit erfolgreich abgeschlossen werden. Die Ergebnisse und die daraus abgeleiteten Maßnahmen werden allen Standorten der BMW Group zur Verfügung gestellt. Ziel dabei ist, die einheitlich hohen Sicherheitsstandards im gesamten Unternehmen sicherzustellen.

Unfallhäufigkeit

Der BMW Group liegen keine Hinweise für das systemische oder weitverbreitete Auftreten von körperlichen Schäden durch Betriebsunfälle vor. Bei Betriebsunfällen handelt es sich um die von ESRS genannten Arbeitsunfälle. Sofern es zu Betriebsunfällen kam, war dies auf individuelle Vorfälle zurückzuführen. Die Unfallhäufigkeitsrate der BMW Group lag 2024 mit 891 Betriebsunfällen bei 2,7.

Anzahl Betriebsunfälle und Unfallhäufigkeitsrate

	2024
Gesamtzahl Betriebsunfälle Arbeitskräfte	891
Mitarbeitende und sonstige BMW Group Beschäftigte	502
Zeitarbeitskräfte	389
	2024
Unfallhäufigkeitsrate Arbeitskräfte	2,7
Mitarbeitende und sonstige BMW Group Beschäftigte	1,8
Zeitarbeitskräfte	7,7

Im Berichtsjahr 2024 ereigneten sich insgesamt 2 Unfälle mit Todesfolge. Davon waren zwei Fremdfirmenarbeitskräfte, die auf den Liegenschaften der BMW Group tätig waren, betroffen.

Die Zahl der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Erkrankungen belief sich im Berichtsjahr 2024 auf 0.

Anzahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen/Unfälle und sonstiger arbeitsbedingter Erkrankungen

	2024
Gesamtzahl Todesfälle	2
Mitarbeitende und sonstige BMW Group Beschäftigte	-
Zeitarbeitskräfte	-
Fremdfirmenarbeitskräfte	2

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.

* Occupational-Health- and Risk-Managementsystem.

Umfassende Präventionsarbeit im Gesundheitsschutz und der Arbeitssicherheit

Im Rahmen des Gesundheitsschutzes und der Arbeitssicherheit steht für die BMW Group eine umfassende Präventionsarbeit im Fokus. Durch die konsequente Umsetzung von Arbeitsschutzmaßnahmen wie der Zertifizierung nach ISO 45001, umfassenden Qualifizierungsmaßnahmen sowie der Maßnahme "Initiative Gesundheit" stellen wir sicher, dass Arbeitsunfälle und gesundheitliche Risiken bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auf ein Minimum reduziert werden. Die Arbeitsschutzmaßnahmen unterliegen einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess, dessen Wirksamkeit an einer Unfallhäufigkeitsrate auf niedrigerem Niveau gemessen werden kann.

Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion

Vielfalt fördern

Ein Arbeitsumfeld, das Wertschätzung, Vorurteilsfreiheit und Inklusion aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gewährleistet, ist für die BMW Group ein fundamentales Element einer offenen und inklusiven Unternehmenspolitik und bildet die Basis für erfolgreiche Zusammenarbeit. Diskriminierung findet keinen Platz in der Unternehmenskultur der BMW Group. 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).

Ziel unseres strategisch verankerten Diversitätsmanagements ist es, die Bedeutung von Vielfalt im Denken und Handeln der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu festigen. Ein zentraler Aspekt dabei sind Initiativen zur Förderung einer Kultur der Wertschätzung, die das Bewusstsein für respektvolles Miteinander schärfen. Ein Beispiel für eine solche Initiative ist das unternehmensweit angebotene und für alle in Deutschland beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verpflichtende Training gegen Diskriminierung am Arbeitsplatz. Darüber hinaus hat die BMW Group im Berichtsjahr ihr Engagement in Bezug auf sexuelle Orientierung und Identität durch eine externe Analyse

überprüfen lassen. Diese erfolgte im Rahmen unserer Mitgliedschaft bei PROUT AT WORK, einer Stiftung und Beratung in Deutschland zu LGBTIQ+¹ Themen im Arbeitsumfeld, um Chancengleichheit von queeren Menschen zu fördern. Aus der Analyse resultierten konkrete Maßnahmen, unter anderem die Erstellung eines Transitionsleitfadens. Dieser dient als Hilfestellung für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Personalfachkräfte und Führungskräfte bei Fragen der Geschlechteridentität. Zudem wurde eine Richtlinie für die Zusammenarbeit mit Mitarbeitendennetzwerken – den sogenannten Employee Resource Groups (ERG) – entwickelt. Wie im Vorjahr fanden auch 2024 internationale „Tage der Vielfalt“ in der gesamten BMW Group statt. Über das Jahr verteilt wurden weltweit zahlreiche Veranstaltungen wie Panel-Diskussionen, Workshops und Mitmachaktionen organisiert, beispielsweise zum Weltfrauentag sowie an den internationalen Tagen der kulturellen Vielfalt und für Menschen mit Behinderung.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group spielen eine wichtige Rolle, Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion im Unternehmen zu fördern. Zu diesem Zweck besteht die Möglichkeit, sich in den Mitarbeitendennetzwerken zu engagieren. Zu diesen Gruppen zählen Familien- und Frauennetzwerke an zahlreichen Standorten sowie der Zusammenschluss von BMW Group PRIDE. Dieser setzt sich für die Interessen der LGBTIQ+ Gemeinschaft ein. Aus der Zusammenarbeit und dem Dialog mit den internen Netzwerken bekommt die BMW Group wichtige Impulse und Unterstützung zur Weiterentwicklung ihres Engagements. Kontinuierliche Kommunikation auf unseren unterschiedlichen Kanälen trägt maßgeblich zum Erfolg unseres Diversity Managements bei. Diesen messen wir neben den Quoten bei weiblichen Führungskräften durch unterschiedliche Indikatoren sowie die Teilnahme an Schulungen und Veranstaltungen und das entsprechende Feedback. Weitere Rückschlüsse ziehen wir aus den Ergebnissen unserer Mitarbeiterbefragung und Wettbewerbsteilnahmen.

Auch im Berichtsjahr arbeitete das Unternehmen an Maßnahmen, die im Zuge der Neufassung der Gesamtbetriebs- und Inklusionsvereinbarung für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Behinderung beschlossen wurden. Dazu gehört unter anderem eine Ausweitung des Konzepts der Lernstätten für Gehörlose an

den Produktionsstandorten der BMW AG. Mit einer Schwerbehindertenquote von 5,7%² in der BMW AG übererfüllen wir die nach dem Sozialgesetzbuch vorgeschriebene Höhe. Aus der Inklusionsvereinbarung ergeben sich zudem Vorgaben für den Umgang und die Förderung von Mitarbeitenden mit Schwerbehinderung. Dazu gehört unter anderem der Anspruch auf ein barrierefreies Arbeitsumfeld. Entsprechende Richtlinien sind BMW Group weit vorhanden.

Zu Beginn eines Jahres werden unter den verschiedenen Aspekten von Vielfalt weltweite Maßnahmen geplant und Schwerpunktthemen festgelegt. Zum Jahresende erfolgt schließlich eine Überprüfung der Ergebnisse, die wiederum die Planungsgrundlage für Initiativen und Maßnahmen für das Folgejahr sind. Für Anliegen zu den Themen Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion stehen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern verschiedene Ansprechpersonen zur Verfügung. Dazu zählen Führungskräfte, zuständige Fachabteilungen, der Unternehmensbereich Personal, der Betriebsrat sowie die Schwerbehindertenvertretung. Zusätzlich bietet die [BMW Group SpeakUP Line](#) eine Anlaufstelle, die in mehr als 30 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 Hotline Zero Tolerance als kostenfreie, 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 involviert, die nach Einschätzung des Unternehmens einen wesentlichen Einfluss auf die wirtschaftliche Situation des Konzerns nehmen könnten.

¹ International gebräuchliche Abkürzung für Lesben, Schwule, Bisexuelle, Trans* und Inter*, Queer (Lesbian, Gay, Bisexual, Trans*, Inter*, Queer).

² Die Quote der beschäftigten schwerbehinderten Mitarbeitenden bezieht sich auf die gesetzlichen Anforderungen gemäß dem deutschen Sozialgesetzbuch (SGB IX).

Die Zuständigkeit für die strategische Ausrichtung zu den Themen Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion liegt im Unternehmensbereich „HR Business Development, Talententwicklung“. Zusammen mit den Personalbereichen der einzelnen Standorte arbeitet der Fachbereich an der Steuerung und Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen. Fachstellen an den Standorten übernehmen die Umsetzung und entwickeln bei Bedarf zusätzliche, auf lokale Bedürfnisse zugeschnittene Programme. Die Einhaltung der Nichtdiskriminierung wird im Personalbereich sowie in der Compliance- und Rechtsabteilung verantwortet.

Geschlechter- und Altersverteilung

Das Unternehmen setzt sich dafür ein, den Anteil von Frauen in Führungspositionen zu erhöhen. Eine Schlüsselrolle spielt dabei die frühzeitige Erkennung und Förderung der Talente durch Initiativen wie zum Beispiel das Programm „Women Rising“. Basis für die Erreichung unserer Genderziele ist das Bewusstsein bei Führungskräften sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, dass Vielfalt und ein ausgewogenes Geschlechterverhältnis zum Erfolg des Unternehmens beitragen. Daher liegt ein besonderer Fokus darauf, dieses Thema aktiv zu kommunizieren und positive Vorbilder aufzuzeigen. Auch die Zusammenarbeit mit unseren internationalen Netzwerken trägt zur Sensibilisierung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei. Im Jahr 2024 lag ein weiterer Schwerpunkt auf der Förderung kultureller Vielfalt und der Zusammenarbeit in gemischten Altersgruppen. Mithilfe einer umfassenden Analyse wurden Maßnahmen abgeleitet, die zur besseren Integration von internationalen BMW Group Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der BMW AG beitragen. Dabei spielt das Thema Sprachgebrauch eine entscheidende Rolle. Zudem wurden Optimierungsbedarfe im Bereich Multigenerationen-Management eingehend überprüft und Handlungsempfehlungen formuliert, die die Zusammenarbeit fördern sowie den Wissenstransfer zwischen den einzelnen Generationen unterstützen.

Die Erfolgswirksamkeit unserer Aktivitäten lassen wir regelmäßig von externen Stellen überprüfen. Die Ergebnisse zeigen, dass die BMW Group ihre Position im Frauen-Karriere-Index über die Jahre stetig verbessert hat und im Jahr 2024 den dritten Platz belegte. Für die Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedet der Aufsichtsrat einmal jährlich Besetzungsziele, die auch ein Diversitätskonzept umfassen.

Die BMW Group achtet auch in den Nachwuchsprogrammen auf einen hohen Frauenanteil. So soll sichergestellt werden, dass der Anteil von Frauen in der gesamten Belegschaft und in Führungsfunktionen auch in Zukunft steigt. Ungeachtet dessen, dass gerade in technischen Ausbildungsberufen mehr männliche Bewerber zu finden sind, zeigt sich trotzdem ein konstanter Anstieg des Frauenanteils in Führungspositionen technischer Berufe. Ziel der BMW Group¹ ist es, bis 2025 einen Frauenanteil in Führungsfunktionen von 22% zu erreichen und bis 2030 einen Korridor von 23 bis 25% anzustreben. Die Erhöhung des Frauenanteils in Führungsfunktionen verfolgt dabei vor allem zwei Ziele:

- Steigerung der Leistungsfähigkeit durch den Einsatz gemischter Teams
- Erschließung des Erwerbspotenzials von Frauen.

Zugleich erfüllt das Unternehmen damit auch gesetzliche Vorgaben.

Die Festlegung der Zielgröße basiert auf einem Vergleich mit dem Wettbewerb, der Entwicklung in den Vorjahren, geplanten Besetzungsquoten und den Frauenanteilen in MINT-Fächern. Das Personalwesen überprüft die Fortschritte und berichtet regelmäßig an den Vorstand und den Aufsichtsrat sowie im Rahmen der langfristigen Unternehmensplanung und der jährlichen Betriebsräteversammlung. Aktuell sind keine Anpassungen der Zielsetzung vorgesehen.

Anzahl Mitarbeitende nach Geschlecht²

in Personenzahl	2024
Gesamtzahl der Mitarbeitenden	158.441
Männlich	127.317
Weiblich	31.080
Divers	–
Keine Angaben	44

Geschlechterverteilung auf Führungsebene²

	2024	
	in Personenzahl	in %
Anzahl der Mitarbeitenden auf Führungsebene	12.755	100,0
Männlich	10.003	78,4
Weiblich	2.752	21,6
Divers	–	–
Keine Angaben	–	–

Verteilung Mitarbeitende nach Altersgruppen²

	2024	
	in Personenzahl	in %
Gesamtzahl der Mitarbeitenden	158.441	100,0
Mitarbeitende unter 30 Jahren	23.213	14,7
Mitarbeitende zwischen 30 und 50 Jahren	99.954	63,0
Mitarbeitende über 50 Jahren	35.274	22,3

¹ Die Joint Operation Spotlight Automotive Ltd. ist nicht im Ziel enthalten.

² Prüfungsniveau: mit hinreichender Sicherheit.

Chancengleichheit und gleicher Lohn für gleiche Arbeit

In der BMW Group findet Chancengleichheit ihren Ausdruck auch in der Vergütungssystematik, die unabhängig von Geschlecht, geschlechtlicher Identität, Hautfarbe, Religion, nationaler Abstammung, sozialer Herkunft, politischer oder sonstiger Überzeugungen, ethnischer Herkunft, Alter, sexueller Orientierung oder Behinderung gilt. Eine wichtige Rolle spielt dabei eine geschlechtergerechte Vergütung (Gender Equal Pay), insbesondere bei der Gehaltsentwicklung und bei variablen Zahlungen. Regelmäßige Vergleiche des Entgelts von Frauen und Männern sind dabei ein fester Bestandteil. Ziel der Prüfung ist, die Vergütungsstrukturen zu einer gerechten Bezahlung sicherzustellen. Einheitliche Grundsätze bilden dabei die Basis für ein unternehmensweit ausgewogenes Vergütungssystem. Bei der Gesamtvergütung verfolgen wir den Anspruch, über dem Median des jeweils relevanten Arbeitsmarkts zu liegen. Dies stellen wir durch jährlich durchgeführte weltweite Vergütungsstudien sicher. Einheitliche Grundsätze stellen die Basis für ein weltweit ausgewogenes Vergütungssystem dar. An allen Standorten der BMW Group bilden zudem Leistungsverhalten und Arbeitsergebnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen wesentlichen Maßstab für deren Vergütung. Das Unternehmen entlohnt Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für ihre individuellen und gemeinschaftlichen Leistungen im Einklang mit den lokalen arbeitsrechtlichen Bestimmungen. Die genannten Maßnahmen zur Sicherstellung einer geschlechtergerechten Vergütung werden kontinuierlich durchgeführt.

Im Berichtsjahr ermittelte das Unternehmen erstmals den unbereinigten **Gender Pay Gap**. Er berücksichtigt die Gesamtdirektvergütung zuzüglich wesentlicher Nebenleistungen. Der Gender Pay Gap betrug im Berichtsjahr $-10,9\%$. 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.

SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE VERANTWORTUNG IM LIEFERANTENNETZWERK

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Unangemessene Arbeitszeiten wirken sich auf das Einkommen, das Wohlbefinden und die Lebensbedingungen der Arbeitskräfte an Standorten von Tier-1-Lieferanten aus.	Negative Auswirkung	➔	– Mehrstufiger Sorgfaltspflichtenprozess zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette BMW Group Supplier Code of Conduct	– Keine Ziele, die sich themenspezifisch ausschließlich auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen beziehen – Themenübergreifende Ziele zu eingesetzten Verfahren zur Wahrnehmung der Sorgfaltspflicht im Lieferantennetzwerk – Wirksamkeitsanalyse der eingesetzten Verfahren und Maßnahmen	– Engagement in Initiativen – Risikoanalyse – Nachhaltigkeitsfragebogen (Online-Assessment) – Überprüfungen am Lieferantenstandort (Onsite-Assessment) – Beschwerdeverfahren
Das Fehlen von Betriebsräten und Mitbestimmung wirkt sich auf die Arbeitnehmerrechte bei Tier-1-Lieferanten aus - insbesondere dann, wenn sich die Standorte der Lieferanten in Ländern befinden, in denen diese Rechte gesetzlich und/oder in der Praxis eingeschränkt sein können.	Negative Auswirkung	➔			
Arbeitsunfälle an Tier-1-Lieferantenstandorten, die zu körperlichen Verletzungen führen, schränken die Fähigkeit eines Arbeitnehmers ein, ein erfülltes Leben zu führen, oder können im schlimmsten Fall tödlich sein.	Negative Auswirkung	➔			
Die Arbeitsplatzbedingungen der Tier-1-Lieferanten (einschließlich der Exposition gegenüber gefährlichen Stoffen und übermäßigem Lärm) können zur Entwicklung chronischer Krankheiten und Beeinträchtigungen bei Arbeitskräften weltweit beitragen, beispielsweise durch unzureichende ergonomische Überlegungen an den Arbeitsplätzen.	Negative Auswirkung	➔			
Ein Fehlen der freien Wahl des Arbeitsplatzes beeinträchtigt die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer an den Standorten von Tier-1-Lieferanten weltweit.	Negative Auswirkung	➔			
Gewalt, Belästigung (einschließlich unmenschlicher Behandlung) und Diskriminierung am Arbeitsplatz beeinträchtigen die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Arbeitskräfte an Lieferantenstandorten (Tier-1).	Negative Auswirkung	➔			
Das Fehlen von Betriebsräten und Mitbestimmung wirkt sich auf die Arbeitnehmerrechte bei n-Tier-Lieferanten aus - insbesondere dann, wenn sich die Standorte der Lieferanten in Ländern befinden, in denen diese Rechte gesetzlich und/oder in der Praxis eingeschränkt sein können.	Negative Auswirkung	➔	– Prozess für verantwortungsvolles Rohstoffmanagement	– Keine Ziele, die sich themenspezifisch ausschließlich auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen beziehen – Themenübergreifende Ziele zu eingesetzten Verfahren zur Wahrnehmung der Sorgfaltspflicht im Lieferantennetzwerk – Wirksamkeitsanalyse der eingesetzten Verfahren und Maßnahmen – Projektziele bei Vor-Ort-Projekten	– Risikoanalyse – Reduzierung von kritischen Primärohstoffen – <u>Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung</u> – Zertifizierung und Rückverfolgung von Rohstofflieferketten – Engagement in Initiativen – Durchführung von Vor-Ort-Projekten – Beschwerdeverfahren
Arbeitsunfälle an n-Tier-Lieferantenstandorten (Abbau von Rohstoffen), die zu körperlichen Verletzungen führen, schränken die Fähigkeit eines Arbeitnehmers ein, ein erfülltes Leben zu führen, oder können im schlimmsten Fall tödlich sein.	Negative Auswirkung	➔	– Rohstoffstrategie » Rohstoffsicherung und -strategie		
Die Arbeitsplatzbedingungen bei den n-Tier-Lieferanten (einschließlich der Exposition gegenüber gefährlichen Stoffen und übermäßigem Lärm) können zur Entwicklung chronischer Krankheiten und Beeinträchtigungen bei den Arbeitskräften weltweit beitragen, z. B. durch unzureichende ergonomische Überlegungen bei den Arbeitsplätzen.	Negative Auswirkung	➔	– BMW Group Supplier Code of Conduct		
Ein Fehlen der freien Wahl des Arbeitsplatzes beeinträchtigt die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer an den Standorten von n-Tier-Lieferanten weltweit.	Negative Auswirkung	➔			
Kinderarbeit kann an n-Tier-Lieferantenstandorten auftreten und die Chance auf Bildung und eine normale Kindheit gefährden, Armut und Ungleichheit verstetigen und das Risiko physischer und emotionaler Ausnutzung erhöhen.	Negative Auswirkung	➔			

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Die Bereitstellung von Schulungen und Kapazitätsaufbau wirken sich auf die Fähigkeiten und Kompetenzen der Arbeitskräfte an Lieferantenstandorten aus.	Positive Auswirkung		<ul style="list-style-type: none"> – Mehrstufiger Sorgfaltspflichtenprozess zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette – BMW Group Supplier Code of Conduct 	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Ziele, die sich themenspezifisch ausschließlich auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen beziehen – Wirksamkeitsanalyse der eingesetzten Verfahren und Maßnahmen – Projektziele bei Vor-Ort-Projekten 	<ul style="list-style-type: none"> – Schulungsprogramm – Durchführung von Vor-Ort-Projekten
Versorgungsrisiko oder Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette der BMW Group im Zusammenhang mit den Arbeitsbedingungen, insbesondere der Arbeitszeit.	Risiko		<ul style="list-style-type: none"> – Mehrstufiger Sorgfaltspflichtenprozess zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette 	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Ziele, die sich themenspezifisch ausschließlich auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen beziehen 	<ul style="list-style-type: none"> – Engagement in Initiativen – Risikoanalyse
Risiko und finanzielle Effekte durch Reputationsschäden am Markenwert der BMW Group aufgrund von Kontroversen in Bezug auf die Arbeitsbedingungen, insbesondere der Arbeitszeit.	Risiko		<ul style="list-style-type: none"> – Prozess für verantwortungsvolles Rohstoffmanagement 	<ul style="list-style-type: none"> – Themenübergreifende Ziele zu eingesetzten Verfahren zur Wahrnehmung der Sorgfaltspflicht im Lieferantennetzwerk 	<ul style="list-style-type: none"> – Nachhaltigkeitsfragebogen (Online-Assessment)
Versorgungsrisiko oder Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette der BMW Group im Zusammenhang mit den Arbeitsbedingungen, insbesondere Gesundheit und Sicherheit.	Risiko		<ul style="list-style-type: none"> – Rohstoffstrategie » Rohstoffsicherung und -strategie 	<ul style="list-style-type: none"> – Wirksamkeitsanalyse der eingesetzten Verfahren und Maßnahmen 	<ul style="list-style-type: none"> – Überprüfungen am Lieferantenstandort (Onsite-Assessment) – Beschwerdeverfahren
Risiko und finanzielle Effekte durch Reputationsschäden am Markenwert der BMW Group aufgrund von Kontroversen in Bezug auf die Arbeitsbedingungen, insbesondere Gesundheit und Sicherheit.	Risiko		<ul style="list-style-type: none"> – BMW Group Supplier Code of Conduct 	<ul style="list-style-type: none"> – Projektziele bei Vor-Ort-Projekten 	<ul style="list-style-type: none"> – Reduzierung von kritischen Primärrohstoffen ↗ <u>Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung</u>
Versorgungsrisiko oder Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette der BMW Group im Zusammenhang mit anderen arbeitsbezogenen Rechten, insbesondere Zwangsarbeit.	Risiko				<ul style="list-style-type: none"> – Zertifizierung und Rückverfolgung von Rohstofflieferketten
Risiko und finanzielle Effekte durch Reputationsschäden am Markenwert der BMW Group aufgrund von Kontroversen in Bezug auf andere arbeitsbezogene Rechte, insbesondere Zwangsarbeit.	Risiko				<ul style="list-style-type: none"> – Durchführung von Vor-Ort-Projekten
Versorgungsrisiko oder Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette der BMW Group im Zusammenhang mit den Arbeitsbedingungen, insbesondere Vereinigungsfreiheit, einschließlich der Existenz von Betriebsräten.	Risiko				
Risiko und finanzielle Effekte durch Reputationsschäden für den Markenwert der BMW Group aufgrund von Kontroversen in Bezug auf die Arbeitsbedingungen, insbesondere Vereinigungsfreiheit, einschließlich der Existenz von Betriebsräten.	Risiko				

Upstream wesentlich Eigene Tätigkeiten wesentlich Downstream wesentlich

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 verbunden die Einhaltung von Umweltstandards und unternehmensethischen Grundsätzen. 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. Tatsächlich 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. Die wesentlichen Risiken für die BMW Group hängen jeweils von den identifizierten negativen Auswirkungen ab. Negative Auswirkungen können zu Versorgungsrisiken oder Verzögerungen in der Lieferkette oder zu einem Reputationsschaden für die BMW Group führen.

Die BMW Group verfügt über einen mehrstufigen Sorgfaltspflichtenprozess, der sich themenübergreifend auf Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette bezieht. Er berücksichtigt unter anderem die wesentlichen Auswirkungen und Risiken in den Bereichen Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle sowie weitere arbeitsbezogene Rechte. Darüber hinaus werden auch Umweltaspekte wie Wasser- und Bodenverschmutzung, Wasser, Ressourcennutzung und Abfälle einbezogen. [↗ Liste wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)

Die BMW Group hat Umwelt- und Sozialstandards im Lieferantennetzwerk ganzheitlich im Blick ohne eine themenspezifische Eingrenzung vorzunehmen. Daher sind die eingesetzten Verfahren zur Wahrnehmung der Sorgfaltspflicht im Lieferanten-

netzwerk mit themenübergreifenden Zielen versehen. Die Ziele gelten jeweils für das laufende Geschäftsjahr und werden grundsätzlich quartalsweise überprüft. Sie haben zudem eine direkte Auswirkung auf die Vergütung von Vorstand und Führungskräften und werden in einem umfassenden internen Abstimmungsprozess festgelegt. Dabei werden auch die Belange externer Stakeholder in Betracht gezogen. Dies gilt gleichermaßen für alle nachfolgend genannten Ziele zu Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette. Es gibt keine Ziele, die sich spezifisch ausschließlich auf wesentliche Nachhaltigkeitsthemen beziehen, weshalb hierzu keine detaillierten Angaben gemacht werden können.

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 nur 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 Nichtregierungsorganisationen (Non-governmental organizations, NGOs) beteiligt sind, die die Interessen der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette einbringen. Die BMW Group engagiert sich kontinuierlich, ihr Engagement ist aktiv und auf Dauer angelegt.

Der [↗ Sorgfaltspflichtenprozess zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards im Lieferantennetzwerk](#) wird auf der BMW Group Website im Detail dargestellt.

Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk

Der mehrstufige Sorgfaltspflichtenprozess 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 Beschaffungsprozesse als verpflichtendes Entscheidungskriterium, die Lieferantenentwicklung sowie in den Zielmanagementprozess integriert.

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 die „BMW Group Internationale Einkaufsbedingungen für Produktionsmaterial und Kraftfahrzeugteile“ (IPC). Für Lieferanten von nicht produktionsbezogenem Material die „Allgemeinen Vertragsbedingungen für den indirekten Einkauf“ (AVB).

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 und Vorgaben und berücksichtigt relevante Anforderungen aus diesen:

- 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.

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-Assessments und Onsite-Assessments als Grundlage. Die Überprüfungen am Lieferantenstandort 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 (ISO 14001 und 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 Drive-Sustainability-Online-Assessment abgefragt, validiert und evaluiert. Ziel ist es, potenzielle Risiken zu minimieren oder etwaige Defizite zu beheben. Im Berichtsjahr wurden 12.078 Lieferantenstandorte anhand des Online-Assessments bewertet. Werden Abweichungen von den Anforderungen der BMW Group festgestellt, vereinbart der Einkauf mit dem Lieferanten Präventionsmaßnahmen und kontrolliert deren fristgerechte Umsetzung. Im Berichtsjahr hatten 79% der Lieferanten für produktionsbezogenes Material die vorgegebenen Präventionsmaßnahmen zum Zeitpunkt der Vergabe umgesetzt. Mit weiteren 17% der Lieferanten für produktionsbezogenes Material waren zum Zeitpunkt der Vergabe Präventionsmaßnahmen vereinbart. 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 weitere 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 132 aktive und potenzielle Lieferantenstandorte überprüft. 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 [Risikooanalyse 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 einem Zertifikatslehrgang zum Thema Nachhaltigkeit. Darüber hinaus stehen den Lieferanten branchenweite Schulungsangebote aus Initiativen, an denen die BMW Group beteiligt ist, zur Verfügung, 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.

Wir haben uns zum Ziel gesetzt, dass alle Standorte von unmittelbaren Lieferanten mit einem abgeschlossenen Onsite-Assessment die jeweils lokal geltenden gesetzlichen Anforderungen zur Nachhaltigkeit sowie internationale Menschenrechtsstandards (BMW Group Mindestanforderungen) erfüllen. Im Jahr 2024 wurde bei 22 der 28 durchgeführten Abschluss-Assessments festgestellt, dass alle in den Initial-Assessments identifizierten Verstöße gegen die Mindestanforderungen der BMW Group (Priority Non-Conformities) behoben wurden. In 6 Fällen konnte im Abschluss-Assessment noch nicht bestätigt werden, dass die vereinbarten Maßnahmen erfolgreich umgesetzt wurden. In diesen Fällen hat die BMW Group gemeinsam mit den Lieferanten erneut Maßnahmen vereinbart, die zum Teil bereits innerhalb des Berichtsjahres abgeschlossen werden konnten. Eine erneute Überprüfung durch ein weiteres Onsite-Assessment ist in allen Fällen geplant, beziehungsweise teilweise schon erfolgreich durchgeführt. Zwei Fälle aus dem Jahr 2023, 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 erneuten Onsite-Assessments Mitte 2024 bestätigt.

Beschwerdeverfahren

Das Ziel der BMW Group besteht darin, die Geschäftstätigkeit gegen menschenrechts- und umweltbezogene negative Auswirkungen abzusichern und alle substantiierten (geprüften) Hinweise zu Umwelt- oder Menschenrechtsverstößen in der vorgelegten Lieferkette durch die Vereinbarung von korrektiven Maßnahmen zu beheben.

Dafür wurden eigene und bestehende standardisierte Instrumente etabliert, die die BMW Group teilweise selbst mitentwickelt hat. 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 in einer Arbeitsgruppe des Branchendialogs Automobilindustrie beim Aufbau eines unternehmensübergreifenden Beschwerdemechanismus in Mexiko sowie seit 2024 bei dessen Pilotierung. Informationen zu den verfügbaren Meldekanälen sind unter anderem auf der Homepage 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 22 Hinweise zu möglichen Verstößen gegen die Grundsätze zur Nachhaltigkeit in der Lieferkette ein. Davon konnten 16 im Berichtsjahr geklärt werden, wobei sich kein Hinweis als begründet erwiesen hat. 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

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. Ein Ansatzpunkt ist dabei 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 dabei ein Supply Chain Mapping. Das Unternehmen arbeitet daher 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) oder der Aluminium Stewardship Initiative (ASI). Ziel dieser Zusammenarbeit ist es, 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 und Naturkautschuk. Diese Projekte folgen definierten Zielen, deren Erreichung anhand von Kennzahlen gemessen wird.

[➤ Weitere Informationen sowie Rohstoffsteckbriefe](#) sind auf der BMW Group Website verfügbar. Einen Überblick zur Rohstoffstrategie ist im Abschnitt » [Rohstoffsicherung und -strategie](#) zu finden.

Nachhaltigkeitsbewertung relevanter Lieferantenstandorte¹

	2024
Anzahl der bewerteten Lieferantenstandorte	12.078
Anteil der Lieferanten für produktionsbezogenes Material mit implementierten Präventionsmaßnahmen zum Zeitpunkt der Vergabe (in %)	79
Anteil der Lieferanten für produktionsbezogenes Material mit vereinbarten Präventionsmaßnahmen zum Zeitpunkt der Vergabe (in %)	17

Hinweise zu möglichen Nachhaltigkeitsverstößen in der Lieferkette

	2024
Anzahl Hinweise zu möglichen Verstößen gegen unsere Grundsätze zur Nachhaltigkeit, die über unsere Meldekanäle eingegangen sind	22
davon Anzahl Hinweise, die im Berichtsjahr geklärt werden konnten ²	16
davon Anzahl begründeter Hinweise, die im Berichtsjahr geklärt werden konnten	-

¹ Basis: branchenspezifischer Nachhaltigkeitsfragebogen (Online-Assessment).

² Alle Hinweise werden bis zur abschließenden Klärung, gegebenenfalls über Geschäftsjahre hinaus, bearbeitet. Sechs Hinweise, die im Jahr 2024 eingegangen sind, befanden sich am Ende des Geschäftsjahres noch in der internen Bearbeitung und konnten noch nicht abschließend geklärt werden. Ebenso wurden im Jahr 2024 sechs Hinweise aus Vorjahren weiterbearbeitet, die zum Ende des Geschäftsjahres 2023 noch nicht zur Klärung gekommen waren. Drei dieser Hinweise konnten im Jahr 2024 geklärt werden und erwiesen sich als nicht begründet. Die verbleibenden Hinweise werden im nächsten Geschäftsjahr weiterbearbeitet.

VERBRAUCHER UND ENDNUTZER

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Die genutzte IT-Infrastruktur der BMW Group könnte sich negativ auf die Sicherheit personenbezogener Daten auswirken, zum Beispiel durch betrügerische Nutzung personenbezogener Daten.	Negative Auswirkung	➤	– Systematisiertes Vorfallsmanagement als Teil des Informationssicherheitsmanagementsystems (ISMS)	– Absicherung der Fachbereichs-IT – Datenschutzprojekte zu Betroffenenrechten	– Stärkung der Eigenverantwortung von Kundinnen und Kunden im Umgang mit eigenen Daten – Einführung des Passkey Verfahrens
Durch fehlende Transparenz über die Datenschutzbestimmungen (zum Beispiel Datenerhebung, -speicherung, -verwendung) und darüber, wie Verbraucher ihre Daten schützen können, könnten Kunden daran gehindert werden, fundierte Entscheidungen zu treffen und ihre sensiblen Daten zu schützen.	Negative Auswirkung	➤	– Konzepte zu sicherem Umgang mit Kundendaten in der IT		– Synchronisierte und automatisierte Umsetzung von Betroffenenrechten
Reputationsrisiko im Falle von Vorfällen, die die Sicherheit der personenbezogenen Daten von Verbrauchern und Endnutzern betreffen.	Risiko	➤			
Der Zugang zu Informationen erlaubt es Kundinnen und Kunden informierte Entscheidungen zu Produkten und Dienstleistungen der BMW Group zu treffen, sowohl in Bezug auf die Leistung als auch auf die Haltbarkeit der Produkte (zum Beispiel hinsichtlich der Umweltauswirkungen in der Nutzungsphase und bei der Verwertung).	Positive Auswirkung	➤	– 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
Informationen über Gesundheit und Sicherheit stellen sicher, dass Kundinnen und Kunden den Produkt- und Dienstleistungsanweisungen gut folgen können, um ihr Wohlergehen zu schützen.	Positive Auswirkung	➤	– Kundenerlebnis im Mittelpunkt des Customer, Brands and Sales Systems (Rahmenwerk der Vertriebsstrategie)	– Kundenorientierung (Steigerung der Kundenzufriedenheit)	– Erhöhte Transparenz durch den Vehicle Footprint
Steigerung der Zufriedenheit, der Loyalität und des Vertrauens bestehender Kundinnen und Kunden durch gut informierte Entscheidungen und Zufriedenheit mit ihrem Kauf.	Chance	➤			– Bedienungsanleitungen und Sicherheitsbroschüren
Das Produktportfolio der BMW Group kann zu einer Reduzierung der Gesundheits- und Sicherheitsrisiken der Kundinnen und Kunden beitragen, zum Beispiel durch Sicherheitssysteme für Fahrer, Fahrzeuginsassen und andere Verkehrsteilnehmer.	Positive Auswirkung	➤	– 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 – Schadstoffmanagement zum Ausschluss problematischer Stoffe bereits ab der Fahrzeugkonzeptionierung
Die BMW Group hat einen positiven Einfluss auf die Gesundheit und Sicherheit von Kindern, wenn wichtige Sicherheitsinformationen sowie Installationshilfen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.	Positive Auswirkung	➤		– Alle sicherheitsbezogenen Mängel werden innerhalb eines Jahres einer Lösung zugeführt	
Reputationsrisiko durch häufige oder sehr schwere Unfälle und Gefährdungen durch Produkte und Dienstleistungen der BMW Group.	Risiko	➤			– Kundinnen und Kunden für sicheres Fahren sensibilisieren und befähigen

➤ Upstream wesentlich ➤ Eigene Tätigkeiten wesentlich ➤ Downstream wesentlich

Kundenorientierung

Merkmale der Verbraucher und Endnutzer

Der ESRS S4 bezieht sich auf die Verbraucher und Endnutzer eines Unternehmens. Die Definition dieser 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.

Bei der BMW Group zählen unter anderem 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 (Corporate Sales, B2B). Privatkunden erwerben ein Fahrzeug für ihren persönlichen Bedarf auf eigenen Namen und eigene Rechnung mittels Kauf, Finanzierung oder Leasing. Geschäftskunden 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 von morgen zu gestalten. Mit der NEUEN KLASSE startet die BMW Group im Jahr 2025 in die nächste Ära der individuellen Mobilität. Die NEUE KLASSE ist Ausdruck der Transformation des Unternehmens mit den strategischen Handlungsfeldern Elektromobilität, Digitalisierung und Zirkularität.

Mit dem im Jahr 2021 verabschiedeten Customer, Brands and Sales (CBS) System stellt die BMW Group das Kundenerlebnis auch in den Mittelpunkt ihrer Marketing- und Vertriebsaktivitäten. Wesentliche Elemente sind die nahtlose Verknüpfung von digitalen und physischen Kontaktpunkten sowie die direkte

Kundenansprache mit klarem Fokus auf die Kundenbedürfnisse durch die konsequente Weiterentwicklung von Prozessen, Systemen und Strukturen [↗ Informationsverfügbarkeit](#). Im Unternehmen ist der Bereich „CBS Strategie, Vertriebssteuerung, Digitalisierung“ für die Umsetzung der Vertriebsstrategie verantwortlich. Die Verantwortlichkeit für die Umsetzung der Maßnahmen liegt in den jeweiligen Fachbereichen.

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 durchgeführt, die das Produktportfolio der Marken der BMW Group betreffen. Die Wahrnehmung der einzelnen Marken BMW, MINI, BMW Motorrad und Rolls-Royce unter Premium- und Luxusfahrzeug-Käufern sowie bei -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. Darüber hinaus werden diese Erkenntnisse in den Fachstrategien für Vertrieb, Produktgestaltung sowie Kommunikation berücksichtigt. All dies trägt maßgeblich dazu bei, die 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 die Basis des langfristigen wirtschaftlichen Erfolgs der BMW Group und damit der Profitabilität des Unternehmens.

Im Fachbereich Unternehmensqualität werden zur Sicherung eines hohen Kundenzufriedenheitsniveaus kontinuierlich Daten erhoben und analysiert. Studien zur Aufnahme des Feedbacks zu Produkt-, Sales- und Serviceerlebnissen bieten fundierte Erkenntnisse der 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 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 kann unter anderem folgende Punkte umfassen:

- 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.

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 gerichtet sind, die ambitionierten 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](#)

Für den Vorstand wurde die Leistungskomponente Kundenorientierung (Produkt- und Kundenbetreuungsqualität) als nichtfinanzielles Ziel auch im Berichtsjahr 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.

Informationsverfügbarkeit

Lösungsorientierte Kundenbetreuung

Kundinnen und Kunden bietet die BMW Group zahlreiche Möglichkeiten, mit dem Unternehmen Kontakt aufzunehmen. Dafür stehen Customer Interaction Center (CIC), die telefonisch, per E-Mail oder Brief und in immer mehr Ländern auch per Chat erreicht werden können und sich der Anliegen von Kundinnen und Kunden annehmen. Die Anliegen werden von CIC-Agenten bearbeitet, für die Schulungen und Trainings verpflichtend sind, um einen hohen Qualitätsstandard zu gewährleisten. [↗ BMW Group Code of Conduct](#)

Sobald ein Kundenanliegen ein CIC erreicht, 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 bei der Aufnahme gewährleisten eine schnelle und lösungsorientierte Bearbeitung. Nach Abschluss werden Kundinnen und Kunden eingeladen, die Qualität der Bearbeitung zu bewerten. Dabei arbeiten CICs im Auftrag lokaler Gesellschaften. Dies stellt sicher, dass landes- oder regional-

spezifische Regelungen zum Beispiel hinsichtlich Standards, Systemen und Partnerverträgen berücksichtigt werden.

Unabhängig von den CICs können weitere Kontaktmöglichkeiten genutzt werden. Es steht zum Beispiel das weltweite Vertriebsnetzwerk als direkter und persönlicher Ansprechpartner zur Verfügung. Auch die My BMW App und die MINI App können unterstützen. Ebenso bieten externe Social-Media-Kanäle der BMW Group Kundinnen und Kunden sowie Interessenten die Möglichkeit, ihre Anliegen zu äußern.

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 Bauteilinformationen. Die Unterlagen sind sowohl in gedruckter Form, zum Beispiel Bedienungsanleitungen und Sicherheitsbroschüren, als auch digital über das Fahrzeug oder die Driver's Guide App zugänglich.

Seit der Einführung des neuen vollelektrischen MINI Cooper* im November 2023 löst die Sicherheitsbroschüre die gedruckte Bedienungsanleitung in allen Märkten ab, in denen rechtlich die Voraussetzungen gegeben sind.

Kontinuierliche Verbesserung des Zugangs zu Informationen

Die BMW Group hat im Berichtszeitraum weitere Schritte unternommen, um die hohe Qualität der Bearbeitung von Kundenanfragen zu Produkten und Dienstleistungen für ihre Kundinnen und Kunden zu erhalten und über alle Kontaktpunkte hinweg sicherzustellen. Dazu wurde in der Vertriebsorganisation ein Projekt aufgesetzt, das die Themenfelder Kundenerlebnis, Prozesse, Digitalisierung und Strukturen der Kundenbetreuung ganzheitlich optimiert.

Darüber hinaus wurde im Rahmen einer strategischen Neuausrichtung des Bereichs „CBS Steuerung, Vertriebsstrategie und Digitalisierung“ die Einheit "Kundenkanäle, Digital Commerce, Connected Company" gegründet. Ziel ist es, die Informations-

versorgung der Kundinnen und Kunden weiter zu optimieren. Durch diese konzentrierte 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 wird. Dies trägt nicht zuletzt der höheren gesellschaftlichen Erwartung an umweltbezogene Produktangaben und den steigenden gesetzlichen Anforderungen Rechnung.

Dazu hat das Unternehmen die Offenlegung von Nachhaltigkeitsinformationen auf die Produktebene ausgeweitet. Der Vehicle Footprint fasst wichtige Daten zum Fahrzeug zusammen, darunter Angaben zum Kraftstoffverbrauch/ Energiebedarf, zu den CO₂e-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs, zur Verwendung von Sekundärmaterialien sowie zu wesentlichen Aspekten der sozialen Nachhaltigkeit. Seit Einführung des Vehicle Footprints im Jahr 2023, ist dieser für zahlreiche neue BMW und MINI Modelle mit Markteinführung verfügbar.

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.

* ↗ [Verbrauchs- und CO₂-Angaben.](#)

Datensicherheit und Datenschutz

Schutz von Kundendaten

Eine vertrauensvolle Kundenbeziehung ist für die BMW Group von besonderer Bedeutung. Auf der Grundlage des jeweils geltenden Rechts stehen dabei der Schutz der Privatsphäre, die Wahrung der Vertraulichkeit und die Integrität personenbezogener Daten im Vordergrund.

Im Unternehmen übernimmt der Konzerndatenschutz die Rolle des Datenschutzbeauftragten. Dieser koordiniert das globale Datenschutznetzwerk. Um einen rechtskonformen Umgang mit personenbezogenen Daten sicherzustellen, gehört zu seinen Kernaufgaben die Überwachung der Einhaltung aller datenschutzrelevanten Gesetzgebungen. Ferner führt der Fachbereich Schulungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch.

Des Weiteren berät der Konzerndatenschutz bei neuen Projekten, prüft auf Datenschutzkonformität und führt Prozess-Audits durch. In seiner Funktion handelt der Datenschutz unabhängig und ohne Weisungen. Dieser pflegt eine enge Zusammenarbeit mit den zuständigen Datenschutzaufsichtsbehörden, insbesondere bei der Klärung von grundlegenden Datenschutzfragen, die sich aus der zunehmenden Vernetzung von Fahrzeugen ergeben.

Umgang mit Chancen und Risiken aus der Digitalisierung

Die fortschreitende Digitalisierung und Automatisierung eröffnen zahlreiche Möglichkeiten. Anwendungsgebiete der künstlichen Intelligenz, wie das autonome Fahren, die Optimierung von Produktionsprozessen oder personalisierte Kundenerfahrungen, bergen großes Potenzial, aber auch Risiken, wie Datenschutzrisiken und Gefahren durch Cyberangriffe. [➔ Risiken und Chancen](#)

Deshalb entwickelt die BMW Group ihre Prozesse und Systeme stetig weiter. Identifizierte Datenschutzrisiken, die sowohl systemische als auch individuelle Auswirkungen haben könnten, werden dabei umgehend bearbeitet. Im Berichtsjahr wurden unter anderem folgende Maßnahmen zur Sicherung der Datenqualität und Erhöhung von Datensicherheit implementiert oder weiter ausgebaut:

- Die Zusammenführung und Bereinigung von Kundenprofilen tragen zur Konsistenz und Genauigkeit der Daten bei.
- Das CIC und die lokalen Datenschutzbeauftragten unterstützen bei der Eigenverantwortung der Kundinnen und Kunden im Umgang mit den eigenen Daten.
- Die Einführung des Passkey Verfahrens stellt ein neues, noch sichereres Anmeldeverfahren für Onlinedienste dar.
- Zur synchronisierten und automatisierten Wahrnehmung von Betroffenenrechten gemäß der Datenschutz-Grundverordnung (EU-DSGVO) wurde ein systemübergreifender Ansatz implementiert.

Ferner wurden für digitale Kommunikationskanäle, wie die BMW und MINI Website sowie die My BMW App und MINI App, besondere Datenschutzrichtlinien festgelegt. Sie umfassen unter anderem Anforderungen an die App-Entwicklung, definieren Schlüsselbegriffe wie "private Daten" und geben konkrete Anweisungen für den sicheren Umgang mit Kundendaten.

Organisation und Vorgehen zur Prävention von Datenmissbrauch

Persönliche Daten aus Kundenkontakten werden im Einklang mit den Datenschutzgesetzen erhoben, verarbeitet oder genutzt. Die BMW Group erfasst fahrzeug- und kunden- sowie kundengruppenbezogene Daten, die durch die Kombination verschiedener Identifikatoren persönlich zugeordnet werden könnten. Um dies und mögliche negative Folgen für Kundinnen und Kunden auszuschließen, setzt das Unternehmen verschiedene Maßnahmen um, von der Anonymisierung bis hin zu Ansätzen wie Privacy by Design.

Darüber hinaus werden alle Systeme regelmäßig auf die Einhaltung aktueller IT-Sicherheitsstandards überprüft. Spezialisierte Expertenteams suchen systematisch nach möglichen Schwachstellen. Neue Erkenntnisse fließen in die Entwicklung verbindlicher Sicherheitsstandards ein.

Mit Customer Trust bezeichnet die BMW Group das Vertrauen in eine korrekte und sichere Datenverarbeitung, der Grundpfeiler einer nachhaltigen Geschäftsbeziehung. Ein systematisches Vorfallsmanagement trägt wesentlich dazu bei, möglichen Vorfällen im Zusammenhang mit Kundendaten vorzubeugen, sie zu erkennen und zu lösen. Das Vorfallsmanagement ist in das

Informationssicherheitsmanagementsystem (ISMS) integriert und operiert weltweit in Kooperation mit den Customer Data Delegates (CDDs). Die Funktion des CDD ist fest in den Vertriebsgesellschaften, den Finanzdienstleistungsunternehmen und den entsprechenden Zentralbereichen verankert.

Das globale CDD-Netzwerk stellt sicher, dass die Aufgaben systematisch und in einem gleichmäßig hohen Standard erfüllt werden können. Dabei gelten folgende fortlaufende Maßnahmen und Ziele, die in Umsetzung und bis zum Jahre 2026 ausgeplant sind:

- interne Auditierung von Vertriebsgesellschaften
- Bildung von Projektteams zur Sicherung der Fachbereichs-IT
- Durchführung von Datenschutzprojekten zu Betroffenenrechten
- regelmäßige Durchführung globaler und regionaler CDD-Workshops

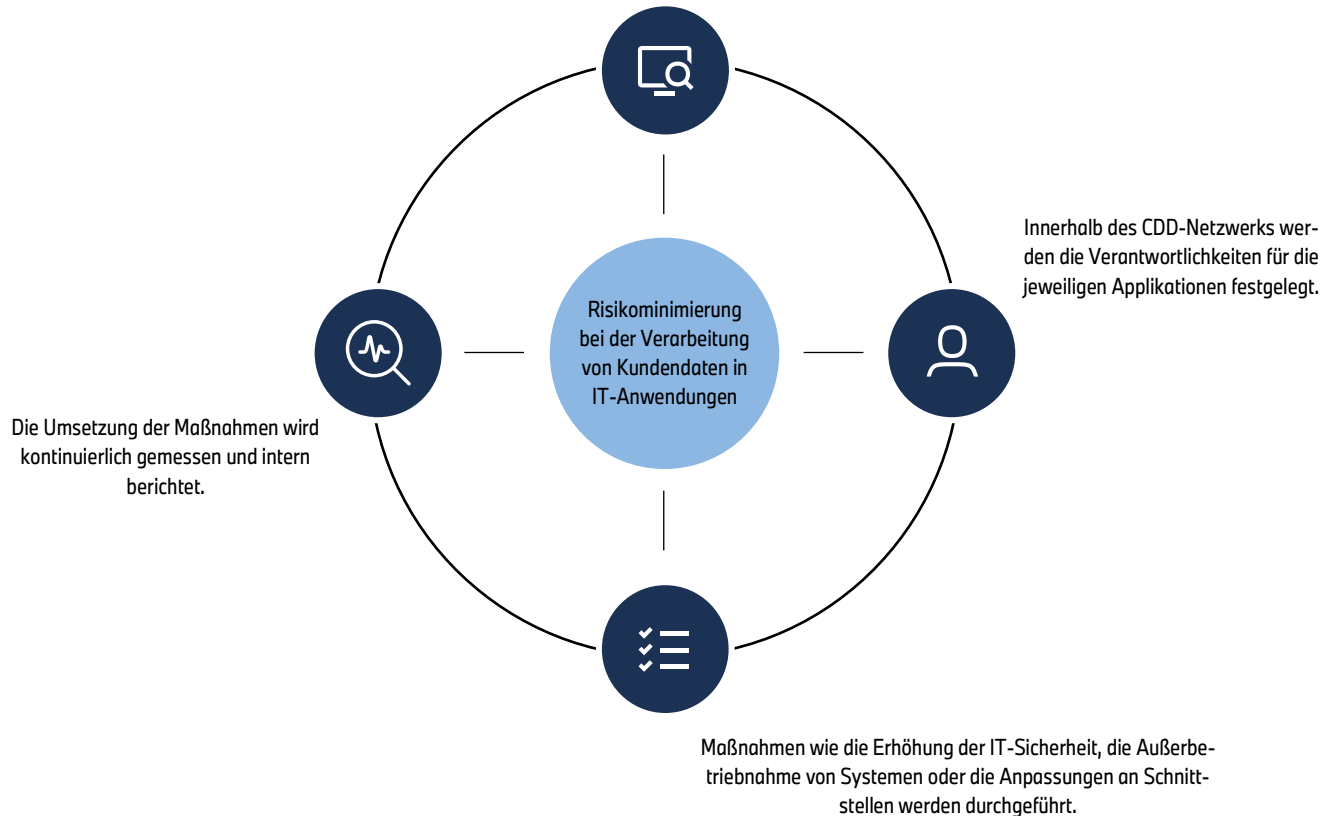
Um Risiken bei der Verarbeitung von Kundendaten in verschiedenen IT-Anwendungen zu minimieren, folgt die BMW Group einem strukturierten Ansatz, in dem alle Kundengruppen gleichermaßen berücksichtigt werden.

Das Ziel, das Unternehmensrisiko des sogenannten Customer Data Breach zu minimieren, ist im unternehmensweit gültigen Zielmanagementprozess festgelegt. Die Verantwortung dafür liegt bei den CDDs. Funktionsverantwortliche aus den Geschäfts- und IT-Bereichen sind ebenfalls eingebunden.

Sollte es trotzdem zu einer negativen Auswirkung auf eine Kundin oder einen Kunden gekommen sein, wird ein strukturierter Incident-Response-Prozess eingeleitet. An diesem Prozess sind der Konzerndatenschutz, die zuständige Gesellschaft und das entsprechende CIC beteiligt. Gemeinsam klären sie den Vorfall und ergreifen Maßnahmen zur Abhilfe.

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. Dies schließt deren sichere Übermittlung und Verarbeitung an Auftragnehmer der BMW Group mit ein. Automobile der BMW Group nutzen Verbindungen über das Internet oder private Netzwerke für die Anbindung an das ConnectedDrive Backend oder Drittanbieterdienste. Gemäß dem Extended-Vehicle-Ansatz, der sich am ISO-20078-Standard orientiert, regelt ein spezielles Gateway den Zugang zum Internet. Dieses Vorgehen sichert die Einhaltung von Datenschutz und Datensicherheit auf hohem Niveau und erfüllt zugleich die gesetzlichen Cybersecurity-Anforderungen, wie etwa die UN-Richtlinie R155.

Im Rahmen des Service-Angebots CarData erhalten Kundinnen und Kunden der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce gleichzeitig volle Transparenz und Kontrolle über die Weitergabe ihrer Daten an Dritte. CarData entspricht den Anforderungen der EU-Datenschutz-Grundverordnung (EU-DSGVO) bezüglich Auskunftsrecht und Datenübertragbarkeit und ist gleichzeitig Grundlage, den Anforderungen des Data Acts im Jahr 2025 gerecht zu werden. Die Einführung dieses Dienstes im Jahr 2017 in Europa und im Jahr 2020 in den USA unterstreicht, wie die BMW Group auch länderspezifische Datenschutzbestimmungen berücksichtigt. Der California Consumer Privacy Act (CCPA) in den USA ist ein weiteres Beispiel dafür.

Gesundheitsschutz und Sicherheit

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 Bereich Unternehmensqualität. Die Verantwortung für die Strategie der Fahrzeugsicherheit liegt in der Entwicklung im Bereich Gesamtfahrzeug. Die Verantwortlichkeit für die Umsetzung von Maßnahmen obliegt den jeweiligen Fachbereichen.

Eine optimale Fahrwerksabstimmung, leistungsfähige Bremsysteme und stabile Fahrgastzellen sind dabei 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.

Sicherheitskonzepte für Fahrzeuge der BMW Group

Zum Schutz von Insassen und anderen Verkehrsteilnehmern folgen die neuen 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 steigenden Anforderungen internationaler Verbraucherschutzorganisationen, wie den weltweiten New Car Assessment Programmes (NCAP), sind ein wichtiges Element und werden ebenfalls berücksichtigt. Unsere Sicherheitskonzepte sind auf dieser Grundlage breit ausgelegt und berücksichtigen unter anderem Menschen verschiedener Größe, Statur und Geschlecht. Zudem sind alle Automobile der BMW Group seit der Einführung der aktuellen Bordnetzgeneration weltweit mit dem automatischen Notbremsassistenten ausgestattet.

Insbesondere der Schutz von Kindern erfordert die Anwendung spezifischer Kriterien in der Fahrzeuggestaltung. So stellt das Unternehmen die Kompatibilität seiner Fahrzeuge mit allen gängigen Typen von Kindersitzen sicher. Zusätzlich wird die Sicherheit von Kindern sowohl als Insassen im Fahrzeug als auch als Teilnehmer im Straßenverkehr berücksichtigt. Dafür werden Crashtests für verschiedene Altersgruppen durchgeführt. Unser automatischer Notbremsassistent wird auf anspruchsvolle Verkehrsszenarien speziell für Kinder ausgelegt. Die Umsetzung dieser Sicherheitskriterien wird im Rahmen des internen Ziel- und Berichtswesens überwacht.

Auch im Berichtsjahr erzielte die BMW Group Erfolge bei unabhängigen Tests von Verbraucherschutzorganisationen. Der BMW 5er erhielt nach besten Bewertungen in Europa, USA und Korea nun auch eine Auszeichnung durch die chinesischen Programme C-NCAP und C-IASI¹. Der neue MINI Countryman und der BMW X2 erhielten Fünf-Sterne im Euro NCAP und den Top Safety Pick des Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) in den USA. Der BMW X5 wurde mit dem Top Safety Pick+ ausgezeichnet.

Prozentsatz der Fahrzeugmodelle², die von NCAP-Programmen mit einer Gesamtbewertung von Fünf-Sterne für die Sicherheit bewertet wurden³

in %	2024
European New Car Assessment Programme (Euro NCAP)	85,0
China New Car Assessment Programme (C-NCAP)	100,0
U.S. National Highway Traffic Safety Administration's (NHTSA) New Car Assessment Programme (NCAP)	33,0
Korean New Car Assessment Programme (KNCAP)	100,0

Im Jahr 2024 führte das Unternehmen sicherheits- und konformitätsrelevante Technische Aktionen durch, die rund 12,2 Mio. Fahrzeuge³ betrafen.

Alle Aktionen waren freiwillig und wurden in enger Abstimmung mit den Behörden durchgeführt. Die BMW Group arbeitet präventiv. Um ähnlich gelagerte technische Aktionen künftig zu vermeiden, hat die BMW Group eine umfassende Programmatik entwickelt, die seit dem Jahr 2023 zum Einsatz kommt. Das Unternehmen arbeitet kontinuierlich daran, die Sicherheit der Fahrzeuge zu verbessern.

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 eine gesetzliche Vorgabe. 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 die 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. Seit der Etablierung der Kennzahl wurde die Zielgröße nicht verändert, das Ziel wurde jedes Jahr erreicht. Auch im Berichtsjahr 2024 wurden 100%² der sicherheits- und konformitätsrelevanten Probleme einer Lösung zugeführt.

Darüber hinaus wird der Problemmanagementprozess durch weitere interne Kennzahlen kontinuierlich überwacht, Schwachstellen werden identifiziert und optimiert.

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.

¹ China Insurance Automotive Safety Index.

² Fahrzeugmodelle, die zum Ende des Berichtsjahres 2024 im Portfolio der BMW Group geführt wurden.

³ Zusätzliche Angabe, basierend auf SASB, [2 SASB-Index](#).

Ausschluss problematischer Stoffe

Alle bei der BMW Group verwendeten Stoffe stehen im Einklang mit europäischer beziehungsweise nationaler Gesetzgebung. Zudem wird die Einhaltung gesetzlicher Verbote und Grenzwerte bei der Verwendung chemischer Substanzen überwacht. Stoffe werden einer eingehenden Prüfung auf ihre Ersetzbarkeit unterzogen, wenn sie gemäß REACH Art. 57 und 59 als besonders besorgniserregend eingestuft und mit einem Anteil von mehr als 0,1 Massenprozent in einem Gemisch in den Produktionsprozessen eingesetzt werden. Dabei werden wirtschaftliche und technische Aspekte berücksichtigt. Sollte der Einsatz solcher Substanzen unvermeidbar sein, erfolgt dieser unter kontrollierten Bedingungen und strenger Beachtung der Gefahrstoffregelungen.

Die BMW Group schließt bereits bei der Fahrzeugkonzeption die Verwendung problematischer Stoffe möglichst aus und macht dafür entsprechende Vorgaben für die Lieferanten. Orientierung gibt uns dabei die [Global Automotive Declarable Substance List \(GADSL\)](#).

Des Weiteren setzt sich das Unternehmen 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.

Da schutzbedürftige Personen besonders empfindlich reagieren, schließen die gesetzlichen Vorgaben für potenziell gefährliche Stoffe insbesondere Kinder ein. Die Einhaltung von Grenzwerten umfasst daher regelmäßig auch den Schutz der Kindergesundheit.

GOVERNANCE-INFORMATIONEN

189 Bekämpfung von Korruption und Bestechung

189 Verhinderung, Aufdeckung und Bekämpfung von Korruption und Bestechung

189 Vermeidung von Interessenkonflikten bei Compliance-Untersuchungen

190 Berichterstattung zu Compliance-Untersuchungen

190 Kommunikation von internen Regelungen

190 Schulungen zu Governance-Aspekten

190 Schulungsumfang zu Antikorruption

190 Schulungsquote der risikobehafteten Funktionen in Bezug auf Antikorruption

190 Schulungsumfang von Vorstand und Aufsichtsrat zu Antikorruption

191 Politisches Engagement und Lobbyingaktivitäten

191 Beaufsichtigung der Lobbyingaktivitäten

191 BMW Group Ansatz für Interessenvertretung


191 BMW Group Positionen und Lobbyingaktivitäten

193 Politische Zuwendungen

193 Positionen in der öffentlichen Verwaltung

193 Transparenzregister-Einträge

BEKÄMPFUNG VON KORRUPTION UND BESTECHUNG

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	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		<ul style="list-style-type: none"> – Compliance Management System (CMS) der BMW Group » <u>Compliance Management System (CMS)</u> 	<ul style="list-style-type: none"> – Schulungsquote der verpflichtenden Online-Schulung „Grundlagen Compliance“ 	<ul style="list-style-type: none"> – 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

Verhinderung, Aufdeckung und Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Mit ihren Werten und Grundüberzeugungen hat die BMW Group ihre Unternehmenskultur auf ein Fundament des Vertrauens, gegenseitiger Wertschätzung und Toleranz gestellt. Der Code of Conduct überführt die Unternehmenswerte der BMW Group in wesentliche Handlungsmaximen für alle Mitarbeitenden. Dies stärkt das individuelle Verantwortungsbewusstsein der Mitarbeitenden. Dabei werden sie durch eine Compliance-Organisation und einen Ordnungsrahmen unterstützt, um rechtmäßiges Handeln des Unternehmens auf allen Ebenen sicherzustellen. Das 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 dabei auf alle verbundenen Unternehmen, an denen BMW eine Mehrheitsbeteiligung von mehr als 50% hält, insbesondere vollkonsolidierte verbundene Unternehmen der BMW Group, wobei BBA ein eigenes CMS mit gleichem Wirkungsgrad wie das CMS der Group unterhält. Minderheitsbeteiligungen und 50:50 Joint Ventures sind nicht Teil der Compliance-Organisation der BMW Group und auch nicht vom 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

Die Prevent-Funktion der zentralen 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 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 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 Compliance werden anlassbezogene und -unabhängige Compliance-Untersuchungen durchgeführt und bedarfsorientiert Handlungsmaßnahmen abgeleitet. 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. 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

Vermeidung von Interessenkonflikten bei Compliance-Untersuchungen

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.

Berichterstattung zu Compliance-Untersuchungen

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.

Kommunikation von internen Regelungen

Die Veröffentlichung von neuen oder angepassten Grundsätzen und Anweisungen erfolgt über das Intranet sowie einer direkten Kommunikation an alle Führungskräfte mit der Aufforderung, die Informationen im jeweiligen Verantwortungsbereich zu teilen. Neu veröffentlichte interne Regelungen wirken unmittelbar auf die Präventionssäule 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 Mitarbeitersensibilisierung).

In den internen Regelungen zur Antikorruption berücksichtigt die BMW Group die gesetzten Maßstäbe der United Nations Convention against Corruption (UNCAC).

Schulungen zu Governance-Aspekten

Die wesentlichen Aspekte Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Compliance-Aspekte beim Lobbying sind Bestandteil der 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 Hinweisgeber und der BMW Group SpeakUp Line.

Schulungsumfang zu 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.

Schulungsquote der risikobehafteten Funktionen in Bezug auf Antikorruption

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 Beschäftigte aus den direkten Bereichen, wie Meister.

Die BMW Group strebt dauerhaft eine Schulungsquote von mindestens 95% an, die nicht unterschritten werden soll. Dieses Ziel zahlt durch die angestrebte Sensibilisierung einer hohen Anzahl an Beschäftigten insbesondere auf die Präventions-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 Compliance-Funktion involviert. Die Compliance-Funktion unterstützt die Zielerreichung durch interne Kommunikationsmaßnahmen. Schulungs- und Kommunikationsmaßnahmen stellen insgesamt einen wesentlichen Bestandteil bei der Korruptionsprävention dar. Daneben wird die Schulungsquote regelmäßig an das Management berichtet. Die Führungskräfte sind für die Überwachung der Durchführung von Pflichtschulungen ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verantwortlich und werden dabei IT-seitig über einen Eskalationsprozess unterstützt. Der prozentuale Anteil der gültigen Trainingszertifikate bei risikobehafteten Funktionen betrug zum Stichtag 11. Dezember 2024 97%.

Schulungsumfang von Vorstand und Aufsichtsrat zu Antikorruption

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 Antikorruption 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.

POLITISCHES ENGAGEMENT UND LOBBYINGAKTIVITÄTEN

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Wertschöpfungsstufe	Konzepte	Ziele	Ausgewählte Maßnahmen
Die extensive Beteiligung am politischen Entscheidungsfindungsprozess kann zu Reputationsschäden führen.	Risiko		– BMW Group Ansatz 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

Beaufsichtigung der Lobbyingaktivitäten

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 die internen Fachstellen. Die Prämissen und Lobbying-Positionen, 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.

BMW Group Ansatz für Interessenvertretung

Die Strategie der BMW Group hat ihren Ausgangspunkt in der Analyse der globalen Megatrends, die für die Transformation der Automobilbranche von entscheidender Bedeutung sind. 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. Da Lobbyingaktivitäten externen Gegebenheiten unterliegen, erfolgt zum BMW Group Ansatz für die Interessenvertretung keine Ziele- und Wirksamkeitsmessung. Zu den relevanten Maßnahmen zählen die Offenlegung der BMW Group Positionen und Lobbyingaktivitäten sowie die interne Sensibilisierung der Beschäftigten im Rahmen der verpflichtenden Online-Schulung Compliance Grundlagen. Zwecke und Inhalte des Lobbyings werden in den acht definierten Kernsegmenten beschrieben. [↗ Schulungen zu Governance-Aspekten](#), [↗ Schulungsquote der risikobehafteten Funktionen in Bezug auf Antikorruption](#)

BMW Group Positionen und Lobbyingaktivitäten

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 verbundener Reputationseinbußen einhergehen. Daher führt die BMW Group einen transparenten Dialog und stellt auf der Unternehmenswebseite und in den relevanten Transparenzregistern umfassende Informationen zu den politischen Positionen bereit. [↗ Transparenzregister-Einträge](#), [↗ Interessenvertretung](#)

Die Lobbyingaktivitäten stehen in Zusammenhang mit den wesentlichen Risiken, Chancen und Auswirkungen und beeinflussen diese. Das Zusammenspiel der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen mit den Lobbyingaktivitäten wird in der Beschreibung der Kernsegmente exemplarisch verdeutlicht. [↗ Liste wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)

Antriebspolitik

Die BMW Group setzt sich für eine Revision der EU-Gesetzgebung zu den Flottengrenzwerten 2035 ein. Ziel ist es, alle verfügbaren Antriebstechnologien als mögliche Lösungen zu berücksichtigen. Dazu zählen neben batterieelektrischen Fahrzeugen auch Plug-in-Hybride, Brennstoffzellenfahrzeuge und Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Dies steht im Zusammenhang mit dem definierten Risiko des zunehmenden Wettbewerbs bei elektrifizierten Fahrzeugen. Durch den verstärkten Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe (strombasierte Kraftstoffe sowie fortschrittliche Biokraftstoffe der Generation II und III) wie zum

Beispiel HVO100 kann der CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge (Bestand und Neufahrzeuge) mit Verbrennungsmotor effektiv gesenkt werden. Diese Lösungsansätze bringt die BMW Group gegenüber den Ministerien der Bundesrepublik Deutschland sowie auf europäischer Ebene ein. Aus Sicht der BMW Group erfordert eine Verlagerung auf emissionsfreie Mobilität ganzheitliche Rahmenbedingungen. Ein technologieoffener Ansatz mit einem vielfältigen Angebot an emissionsarmen und emissionsfreien Antriebsoptionen sorgt zudem für strategische Belastbarkeit. Die Konzentration auf eine einzelne Technologie mit ihren individuellen Grenzen schafft geopolitische Abhängigkeiten und könnte zu Engpässen führen, etwa bei kritischen Rohstoffen, die den Übergang zur Elektromobilität verzögern könnten.

Klima- und Energiepolitik

Im Verkehrssektor ist der zügige Übergang zur Elektromobilität bei Neufahrzeugen eine wichtige Voraussetzung auf dem Weg zur Klimaneutralität. Die BMW Group verfolgt darüber hinaus den klaren Kurs, die CO₂e-Emissionen ganzheitlich und in der gesamten Wertschöpfungskette ihrer Fahrzeuge zu reduzieren und hat sich zur Erreichung der Pariser Klimaziele verpflichtet. In diesem Zusammenhang tauscht sich die BMW Group mit dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung aus, mit dem Ziel der CO₂e-Reduktion aus der Umsetzung der Renewable Energy Directive III (RED III) in Deutschland. Die Maßnahmen sollen zur CO₂e-Reduzierung im Energiebereich (einschließlich Strom, Wasserstoff und Verbrennungskraftstoffen) und zur effektiven Senkung der gesamten Sektor-Emissionen beitragen. Um den CO₂e-Fußabdruck von energieintensiven Materialien zu senken, könnten beispielsweise Festlegungen von nationalen und multinationalen CO₂e-Grenzwerten und entsprechende Handelssysteme als führende Instrumente ein langfristiges Ziel zur Dekarbonisierung über alle Branchen hinweg sein.

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 automatisierten Datenraum Catena-X entstehen weltweit standardisierte Kalkulationsmethoden und Austauschformate für CO₂e-Emissionen. Dies steht im Einklang mit der definierten Chance der BMW Group, vergleichbare Emissionen entlang der

tatsächlichen Lieferkette zu berichten, um Reduzierungspotenziale besser zu identifizieren und gezielte Reduktionsmaßnahmen mit Lieferanten zu definieren.

Die BMW Group setzt sich ausgehend von ihrem strategischen Schwerpunkt Circular Economy für einen effizienten gesetzlichen Rahmen in der Kreislaufwirtschaft ein. Ziel ist eine hochwertige Verwertung von Altfahrzeugen und die Verfügbarkeit von geeigneten recycelten Materialien für die Verwendung in Neufahrzeugen. Dabei liegt die Lösung aus Sicht der BMW Group nicht in gesetzlichen Vorgaben zur Verwendung von recyceltem Material oder unwirtschaftlichen Demontagevorschriften. Circular Economy muss zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit beitragen. Deshalb müssen Innovationen in der Automatisierung von Recyclingtechnologien im Fokus stehen. Hierzu hat die BMW Group ein eigenes Recycling- und Demontagezentrum (RDZ) bei München. Hier werden die Erfahrungen von der Fahrzeugverwertung direkt an die Entwicklung weitergeleitet. Zusätzlich werden verschiedene Projekte betrieben, um den Einsatz von recyceltem Material im Fahrzeug voranzutreiben. Diese Lösungsansätze bringt die BMW Group gegenüber den Ministerien der Bundesrepublik Deutschland sowie auf europäischer Ebene ein.

Urbane Mobilität

Der Zuzug in die Städte sorgt nicht nur für eine Knappheit an Wohnraum, sondern auch für Einschränkungen im Verkehrssystem. Daher führen viele Städte und Kommunen zur Verkehrssteuerung individuelle Regularien und zunehmend auch Verbote ein.

Ziel der BMW Group ist es, mit den Städten und Kommunen gemeinsame Lösungswege für das zunehmende Verkehrsaufkommen und die dadurch erzeugten Emissionen zu entwickeln und umzusetzen. Beispielsweise hat die BMW Group mit der Partnerstadt Rotterdam im regelmäßigen Austausch einige Projekte pilotiert, die den elektrifizierten Fahranteil von Plug-in-Fahrzeugen erhöhen und dadurch für eine Minderung des CO₂e-Ausstoßes sorgen. Das Projekt BMW eDrive Zones wurde mittlerweile in mehr als 150 Städten ausgerollt. Gerade in der Kooperation zwischen Städten, Mobilitätsdienstleistern und Fahrzeugherstellern gibt es viele Potenziale. Dabei liegt der Schwerpunkt einerseits auf Maßnahmen zum Hochlauf der Elektromobilität, wie

beispielsweise den Auf- und Ausbau von Ladeinfrastruktur oder den Einsatz von eDrive Zones, in denen Plug-in-Hybride automatisch auf Elektroantrieb umschalten, und andererseits auf Maßnahmen im Bereich Verkehrsmanagement zum Erhalt des Verkehrsflusses.

In Bezug auf das deutsche Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) setzt sich die BMW Group für eine anspruchsvollere, nationale Umsetzung der EU-Vorgaben zur Ausstattung von Parkplätzen mit Ladepunkten ein. Die Verfügbarkeit ausreichender Ladeinfrastruktur am Wohnort, Arbeitsplatz, beim Einkauf und öffentlichen Einrichtungen ist die Basis für den Hochlauf der Elektromobilität.

Geo-, Handels- und Industriepolitik

Die BMW Group engagiert sich auf globaler Ebene bei den politischen Stakeholdern für Kooperation, freien Handel und offene Marktzugänge. Dazu zählt unter anderem der Austausch in Verbänden, mit NGOs oder mit Lieferanten.

Darüber hinaus ist die BMW Group im Austausch mit Gesetzgebern (Regierungen, Oppositionen, verschiedenen Fraktionen etc.), um ihrer globalen Verantwortung nachzukommen. Dabei hat die BMW Group insbesondere den Abbau von Zöllen und nichttarifären Handelshemmnissen zum Ziel, um die Vorteile von internationalen Partnerschaften und vernetzten Wertschöpfungsketten nutzen zu können. Dies bietet dem Unternehmen finanzielle Chancen und Wettbewerbsvorteile durch Innovation, Forschung und Entwicklung.

Im Antisubventionsverfahren der EU gegenüber China fordert die BMW Group ein offenes und regelbasiertes Handelssystem, das gemeinsame Wettbewerbsbedingungen für lokale und ausländische Unternehmen schafft. Dafür ist die BMW Group im Austausch mit der Europäischen Kommission, den EU-Mitgliedsstaaten, den Fraktionen im Europäischen Parlament und Verbänden.

Digitalpolitik

Digitalisierung betrifft alle Bereiche des Mobilitätssektors. Unseren Kundinnen und Kunden bieten wir fortwährend neue Möglichkeiten, digitale Dienste und automatisierte Fahrfunktionen zu

nutzen. Der digitale Fortschritt hat jedoch wechselseitige Auswirkungen auf unsere Produkte: Es entstehen mehr Möglichkeiten, 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 der EU, der entsprechenden Generaldirektion sowie dem EU-Parlament und China, insbesondere mit der zuständigen administrativen Behörde CAC sowie den Freihandelszonen Lin-gang und Daxing.

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.

Die BMW Group tauscht sich unter anderem auch mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) über das Gesetz zum Aufbau eines nationalen Datentreuhänders aus. Dabei geht es um Zugriffsrechte und Consentmanagement in einem Datentreuhändermodell in Ergänzung zum EU Data Act.

Personal und Sozialpolitik

Die BMW Group bietet ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sichere und attraktive Arbeitsplätze sowie umfassende Entwicklungs- und Qualifizierungsmöglichkeiten. Dies wirkt sich beispielsweise positiv auf die Fähigkeiten und Kompetenzen der Arbeitnehmer aus. Gleichzeitig setzen wir uns im Bereich der Arbeits- und Sozialpolitik für eine Modernisierung und Anpassung an die aktuellen Arbeitsweisen mit den politischen Stakeholdern auseinander.

Im Zuge einer Anpassung des deutschen Arbeitszeitgesetzes befürwortet die BMW Group eine grundlegende Modernisierung des Arbeitszeitrechts im Rahmen der europäischen Vorgaben gegenüber Mitgliedern des Deutschen Bundestages und der Bundesregierung. Konkret bedeutet dies die Schaffung von mehr Flexibilität bei der Arbeitszeit durch die Umstellung auf eine wöchentliche Höchstgrenze und Anpassungen bei den Ruhezeiten. Eine mögliche Regelung zur Arbeitszeiterfassung sollte die gelebte betriebliche Praxis berücksichtigen und die bestehenden Gestaltungsspielräume nutzen.

Politische Zuwendungen

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.

Wesentliche politische Zuwendungen nach Empfängergruppen

in €	2024		
	nach Empfängergruppe		
	Alle Empfänger	Dialogveranstaltungen / Events	Kooperationen
Europa	344.966	158.966	186.000
davon Deutschland	327.261	141.261	186.000
Amerika	273.155	69.798	203.357
davon USA	268.514	65.157	203.357
Asien	15.136	15.136	–
davon China	–	–	–
Gesamt	633.257		

Etwaige politische Zuwendungen der BMW Foundation Herbert Quandt (BFHQ) sind in der oben aufgeführten Kennzahl nicht enthalten. Aufgrund der Nähe zur BMW Group wurde die BFHQ im Rahmen der Kennzahlerhebung ebenfalls betrachtet. Im Ergebnis hat die BFHQ in 2024 keine politischen Zuwendungen für die BMW Group getätigt. Eventuelle von der BFHQ getätigte politische Zuwendungen erfolgen unabhängig von der BMW Group und dienen ausschließlich den von der BFHQ verfolgten Interessen ohne Berücksichtigung etwaiger Interessen der BMW Group.

Positionen in der öffentlichen Verwaltung

Im Berichtsjahr 2024 gab es im Vorstand keinen personellen Wechsel. Es wurden daher 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 2024 ein Mitglied bei den Wahlen der Arbeitnehmervertreter gewählt, das seit dem Geschäftsjahr 2023 eine vergleichbare Position in der öffentlichen Verwaltung innehat.

Transparenzregister-Einträge

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, LV1DGNI3, BHOB62A3, 0VE7PMF3, Y3GQAMLH, DHMZCMYV, Y3KG6M5V, 0V2ARJJV, LV1C6E0V, C34BL90V, Q36SB5KV

WEITERFÜHRENDE ESG-INFORMATIONEN

WEITERFÜHRENDE UMWELTINFORMATIONEN

CO₂e-Bilanz¹

in t CO ₂ e	2024	2023	Basisjahr: 2019	Abweichung zum Vorjahr in %	2025	2030	2050	Jährlich % des Ziels/Basisjahr
Emissionen gesamt (market-based)²	131.134.201	-	i.W. zielgeführt	-	-	i.W. zielgeführt	-	-
Emissionen gesamt (location-based)	132.274.751	-	-	-	-	-	-	-
SCOPE 1: DIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN								
Emissionen gesamt²	672.542	-	i.W. zielgeführt	-	-	i.W. zielgeführt	-	-
BMW Group Standorte ²	572.972	-	i.W. zielgeführt	-	-	i.W. zielgeführt	-	-
Dienstwagen ^{2,3}	95.087	-	i.W. zielgeführt	-	-	i.W. zielgeführt	-	-
Unternehmenseigene Flugzeuge ²	4.482	-	i.W. zielgeführt	-	-	i.W. zielgeführt	-	-
Anteil der Scope-1-GHG-Emissionen aus regulierten ETS (in %)	53,5	-	-	-	-	-	-	-
SCOPE 2: INDIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN								
Emissionen gesamt (market-based)²	164.421	-	i.W. zielgeführt	-	-	i.W. zielgeführt	-	-
Strom-/Wärme-/Kältebezug BMW Group Standorte (market-based) ^{2,4}	150.508	-	i.W. zielgeführt	-	-	i.W. zielgeführt	-	-
Strombezug Dienstwagen (BEV) (market-based) ^{2,3,4}	13.913	-	i.W. zielgeführt	-	-	i.W. zielgeführt	-	-
Emissionen gesamt (location-based)	1.304.971	-	-	-	-	-	-	-
SCOPE 1 + SCOPE 2 (MARKET-BASED): ZIELABLEITUNG⁵								
Emissionen gesamt Scope 1 + 2	836.963	-	-	-	-	-	-	-
abzüglich nicht zielgeführte Umfänge	- 35.490	-	-	-	-	-	-	-
zuzüglich anteilige biogene Emissionen	8.324	-	-	-	-	-	-	-
Reduktionspfad zielgeführte Umfänge	809.797⁶	-	1.182.000	-	-	635.000	-	4,2

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

² Die markierten Kategorien sind im Wesentlichen 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. Zum aktuellen Zeitpunkt sind Standorte ohne operative Kontrolle nicht im Ziel enthalten. Das Basisjahr 2019 beinhaltet auch die Emissionen durch Auftragsfertigung („Insourcing“). Im Basisjahr 2019 und Zieljahr 2030 sind die biogenen Emissionsanteile der Kategorie Dienstwagen (Scope 1) und des Graustroms in der Kategorie Strom-/Wärme-/Kältebezug BMW Group Standorte enthalten. Die Scope-2-Emissionen gehen mit der market-based-Berechnung in das Ziel ein.

⁶ Prüfungs niveau: mit hinreichender Sicherheit.

CO₂e-Bilanz¹

in t CO ₂ e	2024	2023	Basisjahr: 2019	Abweichung zum Vorjahr in %	2025	2030	2050	Jährlich % des Ziels/Basisjahr
SCOPE 3: INDIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN								
Emissionen gesamt²	130.297.238	-	i.W. zielgeführt	-	-	i.W. zielgeführt	-	-
Erworbene Waren und Dienstleistungen ^{2,3}	31.892.268	-	i.W. zielgeführt	-	-	i.W. zielgeführt	-	-
Investitionsgüter	-	-	-	-	-	-	-	-
Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)	-	-	-	-	-	-	-	-
Vorgelagerter Transport und Vertrieb [Transportlogistik] ^{2,4}	2.931.346	-	i.W. zielgeführt	-	-	i.W. zielgeführt	-	-
Abfallaufkommen in Betrieben	-	-	-	-	-	-	-	-
Geschäftsreisen	96.775	-	-	-	-	-	-	-
Pendelnde Arbeitnehmer [Mitarbeiterberufsverkehr] ⁵	182.833	-	-	-	-	-	-	-
Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	-	-	-	-	-	-	-	-
Nachgelagerter Transport	-	-	-	-	-	-	-	-
Verarbeitung verkaufter Produkte	-	-	-	-	-	-	-	-
Verwendung verkaufter Produkte [Nutzungsphase] ^{2,5}	93.652.616	-	i.W. zielgeführt	-	-	i.W. zielgeführt	-	-
Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer [Entsorgung] ³	1.541.400	-	-	-	-	-	-	-
Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	-	-	-	-	-	-	-	-
Franchises	-	-	-	-	-	-	-	-
Investitionen [Beteiligungen]	-	-	-	-	-	-	-	-
SCOPE 3: ZIELABLEITUNG⁶								
Emissionen gesamt Scope 3	130.297.238	-		-				
abzüglich nicht zielgeführte Umfänge	- 5.337.394	-		-				
zuzüglich anteilige biogene Emissionen	99.229	-		-				
Reduktionspfad zielgeführte Umfänge	125.059.073⁷	-	148.900.000	-	-	108.000.000	-	2,5

¹ Weitere Informationen siehe [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: 120 TWh in der Kategorie Erworbene Waren und Dienstleistungen sowie 1,01 TWh in der Kategorie Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer [Entsorgung].

⁴ Subsumiert die Kategorie Nachgelagerter Transport gemäß Greenhouse Gas Protocol.

⁵ 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.

⁶ Zum aktuellen Zeitpunkt sind nur die Emissionen aus dem Kernsegment Automobile zielgeführt. Das Scope-3-Ziel beinhaltet die Kategorien Erworbene Waren und Dienstleistungen, 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.

⁷ Prüfungsniveau: mit hinreichender Sicherheit.

Die Berücksichtigung der Scope-3-Kategorien für die Ist-Berichterstattung sowie die Zielführung orientiert sich grundsätzlich an den Vorgaben aus dem Greenhouse Gas Protocol. Neben der absoluten Höhe beziehungsweise dem Anteil an den Gesamtemissionen wird vor allem die direkte Beeinflussbarkeit als Kriterium herangezogen. Aufgrund dieser Vorgehensweise werden die Kategorien „Erworbene Waren und Dienstleistungen“, „Vorgelagerter Transport und Vertrieb [Transportlogistik]“ sowie „Verwendung verkaufter Produkte [Nutzungsphase]“ sowohl berichtet als auch in der Zielführung berücksichtigt. Im Ziel-Scope erreichen wir somit eine Abdeckung >95% aller Scope-3-Emissionen. Die zusätzlichen Umfänge, die berichtet werden (Geschäftsreisen, Pendelnde Arbeitnehmer [Mitarbeiterberufsverkehr]) sind wegen der verhältnismäßig geringen absoluten Größe oder einer nicht unmittelbaren Beeinflussbarkeit durch die BMW Group (Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer [Entsorgung]) nicht im Ziel-Scope enthalten.

Biogene Emissionen¹

in t CO ₂	2024
Biogene Emissionen gesamt	4.624.896
Scope 1	42.959
Scope 2 (market-based) ²	21.942
Scope 3	4.559.995

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

² Die biogenen Scope-2-Emissionen (location-based) betragen 187.517 t CO₂e.

Wesentlichkeit der verschiedenen Scope-3-Kategorien

Scope-3-Kategorien	Einschätzung	Begründung Wesentlichkeit	Berichterstattung 2024
Erworbene Waren und Dienstleistungen	Wesentlich	Signifikanter Anteil an Scope-3-Emissionen, mess- und beeinflussbar	Berichterstattung
Investitionsgüter	Unwesentlich	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen	Keine Berichterstattung
Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)	Unwesentlich	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen	Keine Berichterstattung
Vorgelagerter Transport und Vertrieb [Transportlogistik]	Unwesentlich	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen, aber unmittelbar beeinflussbar	Berichterstattung
Abfallaufkommen in Betrieben	Unwesentlich	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen	Keine Berichterstattung
Geschäftsreisen	Unwesentlich	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen, aber unmittelbar beeinflussbar	Berichterstattung
Pendelnde Arbeitnehmer [Mitarbeiterberufsverkehr]	Unwesentlich	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen, aber unmittelbar beeinflussbar	Berichterstattung
Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Unwesentlich	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen	Keine eigenständige Berichterstattung, geleaste Infrastruktur in den Emissionen der BMW Group Standorte (Scope 1), beziehungsweise Strom-/Wärme-/Kältebezug BMW Group Standorte (Scope 2) berücksichtigt
Nachgelagerter Transport	Unwesentlich	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen, aber unmittelbar beeinflussbar	Subsumiert unter Vorgelagerter Transport und Vertrieb [Transportlogistik]
Verarbeitung verkaufter Produkte	Unwesentlich	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen	Keine Berichterstattung
Verwendung verkaufter Produkte [Nutzungsphase]	Wesentlich	Signifikanter Anteil an Scope-3-Emissionen, mess- und beeinflussbar	Berichterstattung
Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer [Entsorgung]	Unwesentlich	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen, aber unmittelbar beeinflussbar	Berichterstattung
Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Unwesentlich	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen	Keine eigenständige Berichterstattung. Emissionen der Nutzung von Fahrzeugen, die im Rahmen des Finanzdienstleistungsgeschäfts verleast sind in Verwendung verkaufter Produkte [Nutzungsphase] berücksichtigt
Franchises	Unwesentlich	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen, aber mittelbar beeinflussbar	Keine eigenständige Berichterstattung; Erhebung ab dem Geschäftsjahr 2025 geplant
Investitionen (Beteiligungen)	Unwesentlich	Geringfügiger Anteil an Scope-3-Emissionen	Keine Berichterstattung

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.

UMWELTINFORMATIONEN

A

Abdeckungsgrad des produktionsrelevanten Einkaufsvolumens bei an CDP teilnehmenden Lieferanten

Die Kennzahl beschreibt den Abdeckungsgrad des produktionsrelevanten Einkaufsvolumens aller berichtenden CDP-Lieferanten am produktionsrelevanten Einkaufsvolumen der BMW Group innerhalb des Berichtszeitraumes. Die Kennzahl wird ermittelt durch den Anteil des Einkaufsvolumens der Lieferanten aus dem von CDP (ehemals Carbon Disclosure Project) bereitgestellten Datensatz an den BMW Umsatzvolumina aus dem Einkaufssystem.

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.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Prozent [%].

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), ISO 14001 sowie teils ISO 50001 zertifiziert sind. Zur Bestimmung der Abfallmengen werden die verworgenen und systemisch erfassten Daten zur Abfallnachweisführung verwendet. Die Umfänge des neuen Werks in Debrecen (Ungarn) sind aufgrund des noch nicht erfolgten Produktionsstarts aktuell nicht enthalten.

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 in der Kennzahl ausgewiesenen Daten stammen aus Produktionsstandorten, die durch das Eco Management and Audit Scheme (EMAS), ISO 14001 sowie teils ISO 50001 zertifiziert sind. Zur Bestimmung der Abfallmengen werden die verworgenen 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.

Anzahl der an CDP teilnehmenden Lieferanten

CDP (ehemals Carbon Disclosure Project) ist eine Nicht-Regierungsorganisation, die ein globales Veröffentlichungssystem betreibt, mit dem Ziel, dass Unternehmen, Investoren, Städte, Bundesstaaten und Regionen ihre (schädlichen) Umweltauswirkungen bekannt machen. Hierzu erhebt CDP einmal jährlich mithilfe von modular aufgebauten Fragebögen Daten der teilnehmenden Organisationen und bewertet diese in Form eines Ratings. Die BMW Group motiviert ihre Lieferanten zur Beteiligung am CDP-Rating und lädt jährlich insbesondere die umsatzstärksten unmittelbaren Lieferanten für das direkte Material sowie bekannte Logistikdienstleister und Materiallieferanten für das indirekte Material zur Teilnahme ein. Der Fokus liegt dabei auf Lieferanten, die mehr als 30 Mio. € Umsatz mit der BMW Group erzielen. Aus dem Rating leitet die BMW Group Maßnahmen für die Lieferantenentwicklung und -befähigung ab. Die Kennzahl umfasst die Anzahl der unmittelbaren Lieferanten der BMW Group, die nach Einladung durch die BMW Group auf der CDP-Plattform bewertbare Antworten abgeben haben.

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 Lieferanten mit überprüften Maßnahmen

Diese Kennzahl umfasst alle Lieferanten, deren CO₂e-reduzierende Maßnahmen während des Berichtsjahres überprüft und positiv verifiziert wurden. Im Falle eines Konzerns werden alle Fertigungsstandorte eines Lieferanten zusammengefasst und nicht einzeln gezählt. Die Überprüfung der Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen bei den Fertigungsstandorten der Lieferanten wird über einen von der BMW Group beauftragten externen Dienstleister durchgeführt. Hierbei wird gemäß einer definierten Methode überprüft, ob die vertraglich vereinbarte CO₂e-reduzierende Maßnahme eindeutig und doppelungsfrei im Berichtsjahr umgesetzt wurde. Die erfolgreich geprüften CO₂e-reduzierenden Maßnahmen stellen die Grundlage für die Berechnung der Kennzahl [↗ CO₂e-Reduktion in der Lieferkette \(Scope 3 upstream\)](#) dar.

Die Kennzahl beinhaltet keine Angaben zur Lieferkette der 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 und Flächen der Standorte in oder in der Nähe von Schutzgebieten oder Biodiversitäts-Schwerpunktgebieten

Anzahl und Fläche der Standorte, die die BMW Group besitzt, pachtet oder bewirtschaftet, die sich in oder in der Nähe von Protected Areas (PA) oder Key Biodiversity Areas (KBA) 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 Protected Areas oder Key Biodiversity Areas liegen
- Untersuchung der identifizierten Standorte hinsichtlich negativer Auswirkungen auf die Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität

Die Ermittlung der Nähe von BMW Group Liegenschaften zu Schutzgebieten wird auf der Plattform Integrated Biodiversity Assessment Tool (IBAT) durchgeführt. IBAT wurde als Standard vom UN Environment World Conservation Monitoring Centre entwickelt und berücksichtigt die drei wichtigsten globalen Biodiversitätsdatensätze: World Database on Protected Areas (WDPA), Key Biodiversity Areas und die Rote Liste der gefährdeten Arten der International Union for Conservation of Nature (IUCN).

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 IBAT Tools eine Nähe zu einer Protected Area oder Key Biodiversity Area 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 außerhalb seiner sich auf die eigene Wertschöpfungskette beziehenden Science Based Targets (SBTs) 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 erfolgt zum Beispiel über den Einkauf von CO₂e-Senken-Zertifikaten auf dem freiwilligen CO₂-Markt. 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 unseres Engagements 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 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 frei gesetzte 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.

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.

Bundled (Gebündelte Instrumente)

Unter bundled versteht die BMW Group den gemeinsamen gebündelten Kauf von Herkunftsnachweisen und physischen Energiemengen aus derselben Erzeugungsanlage. Hierunter fallen unter anderem die sogenannten Power Purchase Agreements (PPAs).

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. 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 Instrument, das eine Tonne CO₂e-Emissionsreduktion oder -entnahme darstellt und nach anerkannten Qualitätsstandards ausgegeben und überprüft wird.

CO₂e-Emissionen der BMW Group Standorte (Scope 1 und 2) je produziertes Fahrzeug (Automobil)

Die Kennzahl wird berechnet aus den direkten und indirekten CO₂e-Emissionen der BMW Group-Standorte bezogen auf die Anzahl produzierter Automobile im Berichtsjahr. Die CO₂e-Emissionen ergeben sich aus den Energieverbräuchen der BMW Group Werke (ohne Partnerwerke, Auftragsfertigung und Spotlight Automotive Ltd.) sowie der nicht-produzierenden Standorte, bei denen die BMW Group die operative Kontrolle hat, abzüglich der Versorgung Dritter. Es werden sowohl Strom aus regenerativen Eigenerzeugungsanlagen, Direktlieferverträge für Grünstrom* als auch Herkunftsnachweise berücksichtigt. Die Emissionen werden durch die Gesamtzahl der produzierten Fahrzeuge (BMW Group Produktionsstandorte, ohne Motorräder, Auftragsfertigung und Spotlight Automotive Ltd.) dividiert. Die Emissionen aus vernichteten Lösemitteln (VOC) gehen nicht in die Berechnung ein.

Die in der Kennzahl ausgewiesenen Emissionsdaten stammen aus Produktionsstandorten, die durch das Eco Management and Audit Scheme (EMAS), ISO 14001 sowie teils ISO 50001 zertifiziert sind. Zur Bestimmung der CO₂e-Emissionen werden im Wesentlichen die Emissionsfaktoren des VDA (jeweils in der aktuell gültigen Fassung) verwendet. Diesen liegen die aktuellsten GWP-Werte nach IPCC AR6 zugrunde. Für Fernwärme und Kälte werden teilweise lokale anstelle der länderspezifischen Faktoren verwendet, um regionale Unterschiede zu berücksichtigen. Die

Scope-2-Emission gehen mit der market-based 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 erworbener 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 Aftersales-Produkte inklusive deren Transportlogistik (zum Beispiel Ersatzteile oder Merchandise-Artikel) und von der BMW Group gekaufte Produkte, die nicht Bauteile oder Rohstoff 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 einzelfahrzeugspezifischen CO₂-Emissionen, die nach dem WLTC-Typprüfverfahren (Worldwide Harmonized Test Cycle unter china-spezifischen 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.

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

Im chinesischen Markt erhalten Hersteller bei Übererfüllung der regulatorischen CAFC (Corporate Average Fuel Consumption) Flottengrenzwerte positive Credits. Bei einer Verfehlung der Grenzwertvorgaben entstehen negative Credits.

Zusätzlich erhalten Hersteller bei Erfüllung/Übererfüllung der ZEV-Quoten-Vorgaben (Zero-Emission-Vehicle-Quote) positive Credits. Am Ende eines Kalenderjahres muss eine positive CAFC + ZEV-Credit-Bilanz erreicht werden, um die regulatorischen Vorgaben zu erfüllen. Da die CAFC- und ZEV-Credits im chinesischen Markt eine Gültigkeit von 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] pro gefahrenem 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, Artikel 7 insbesondere Absatz 1.

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] pro gefahrenem 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] pro gefahrenem Kilometer (nach Umrechnung von Meilen in Kilometern).

CO₂e-Emissionen Neuwagenflotte weltweit (Scope 3 downstream, well-to-wheel)

Diese Kennzahl zeigt den Fortschritt der BMW Group bei ihrem strategischen Ziel zur Reduktion der CO₂e-Emissionen in der Nutzungsphase, inklusive der Vorkettenemissionen (Bereitstellung der Antriebsenergie) um durchschnittlich mindestens 50% je gefahrenen Kilometer bis 2030 (Basisjahr 2019). 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 der Firma Sphera verwendet (Datenbankversion 2024.2,

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 CO₂/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 Einheit der Berichtsgröße ist Gramm CO₂-Äquivalente [g CO₂e] pro gefahrenem Kilometer.

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 konnten.

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 Edelmetalle sowie von Lieferanten für Hochvoltspeicherzellen.

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) der Firma 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 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 Jahr 2024 sind das die Kategorien: Nutzung von Grünstrom in der Fertigung und der Rohstoffgewinnung sowie die Verwendung von Sekundärmaterial.

Die Überprüfung der Maßnahmen bei den betroffenen Lieferanten und deren Sublieferanten an den betroffenen 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)

Diese nichtfinanzielle Kennzahl ist definiert als die durchschnittlich zu erwartende Lebensdauer der Fahrzeuge, angegeben als durchschnittliches Fahrzeugalter. Das Fahrzeugalter wird ermittelt anhand der bereitgestellten Daten von unseren Altfahrzeug-Rücknahmestellen im Markt Deutschland für zurückgenommene Fahrzeuge der BMW Group, ohne Motorrad.

Bei den gemeldeten Fahrzeugen handelt es sich um solche, welche aufgrund ihres Alters und ihrer Irreparabilität das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben oder die aufgrund von irreparablen Unfallschäden zurückgenommen wurden.

Zur Berechnung des durchschnittlichen Fahrzeugaltes 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 Fahrzeugen dividiert. Die Datengrundlage bilden die Angaben der Partner im Altfahrzeugrücknahmenetz 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 pro Kalenderjahr erhoben und bezieht sich auf das Vorjahr des Berichtsjahres.

Des Weiteren wird der Industriedurchschnitt des Fahrzeugaltes in Deutschland basierend auf Daten des Umweltbundesamtes (Datenstand 2021) angegeben.

Die Einheit der Berichtsgröße ist eine Altersangabe in Jahren.

E

Energieintensität in 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 in der Kennzahl ausgewiesenen Energiedaten stammen aus Produktionsstandorten, die durch das Eco Management and Audit Scheme (EMAS), ISO 14001 sowie teils ISO 50001 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, Motorrad, 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. Ab 2024 wird ebenfalls der Energieverbrauch Dritter auf BMW Produktionsgeländen gemessen. Dieser umfasst den Energieverbrauch von Fremdanlagen am Standort, wenn die Anlagen nicht im Eigentum der BMW Group stehen, die Mitarbeiter 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 Photovoltaik Eigenerzeugung, 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-Kopplungs-Anlagen (KWK) erzeugter Strom ist im Erdgasverbrauch enthalten.

Im Strommix, der an die BMW Group gelieferten Endenergie, kann ein Teil des Stroms in Kernkraftwerken erzeugt werden. Ab dem Berichtsjahr 2024 werden die entsprechenden Anteile aus den statistischen Daten der einzelnen Länder abgeleitet. Diese werden vom Verband der Automobilindustrie (VDA) weltweit zur

Verfügung gestellt. Die BMW Group verwendet jeweils die aktuell gültige Fassung.

Die Kennzahl umfasst auch nicht-produzierende Standorte, für welche die BMW Group ausschließlich die finanzielle Kontrolle hat. Für diese wird der Energieverbrauch auf Basis der Bruttogeschoss-Fläche (BGF) und der Nutzungsart hochgerechnet. Basis der Hochrechnung bildet eine Auswertung der nicht-produzierenden 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), ISO 14001 sowie teils ISO 50001 zertifiziert. Die in der Kennzahl enthaltenen nicht-produzierenden 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. Der Definition der Kennzahl Investitionsausgaben aus dem Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 folgend und unter Berücksichtigung der Anpassungen durch die Delegierte Verordnung (EU) 2023/2486, umfasst die Kennzahl Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten, insbesondere aktivierte Entwicklungskosten, Zugänge 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 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 der verwendeten Produkte sowie technischen und biologischen Materialien

Die Kennzahl umfasst das Gesamtgewicht der Ressourcenzuflüsse der BMW Group für die Automobilproduktion 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 Produktionsrückstände, dem benötigten Frischwasser, sowie dem wiederverwendeten oder recycelten Wasser zusammen.

Für die Erhebung der Masse der weiteren zugehörigen Prozessmaterialien, der wiederverwendeten Produktionsrückstände und

des Wassers (Frischwasser und wiederverwendetes/recyceltes Wasser) 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 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 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 Automobilproduktion 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 verwogenen und systemisch erfassten Daten zur Abfallnachweisführung erhoben. Die Hilfs- und Betriebsstoffe in Deutschland und Österreich werden als Realdaten erhoben. Basierend auf diesen Daten sowie den produzierten Automobilen der BMW Group wird ein Durchschnittswert gebildet und die übrigen Werksstandorte mit produktrelevanter Produktion (Automobil- und Komponentenproduktion) weltweit hochgerechnet.

Der Wasseranteil der Kennzahl erfasst den Gesamtverbrauch an Trinkwasser, Grundwasser, Oberflächenwasser und Regenwassers sowie wiederverwendetes beziehungsweise recyceltes Wasser. Nicht eingeschlossen ist Wasser, welches im Berichtszeitraum wieder an die Umwelt oder an Dritte abgegeben oder zurückgeführt wird.

Die in der Kennzahl ausgewiesenen Daten zu Produktionsabfall und Wasser sowie die Realdaten, welche der Hochrechnung der Hilfs- und Betriebsstoffe zugrunde liegen, stammen aus Produktionsstandorten, die durch das Eco Management and Audit Scheme (EMAS), ISO 14001 sowie teils ISO 50001 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 zurückgewonnenen 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) oder in einem anderen Prozess innerhalb derselben Anlage (eigene oder gemeinsam mit anderen Unternehmen genutzt) oder in einer anderen Anlage des Unternehmens (wiederverwendet) sein. Ausgenommen sind Kühl- und Heißwasserkreisläufe. Diese Kennzahl bezieht sich auf 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 Speichergrößen 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 des zurückgewonnenen Altmaterials im Recycling und Demontage Zentrum

Gewicht des am Lebensende zurückgewonnenen Materials in Tonnen: Diese Zahl wird aus Fahrzeugen (Automobile und Motorräder) berechnet, die beim BMW Group Recycling und Demontage Zentrum (RDZ) 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 RDZ 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.

Gewicht und prozentualer 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 Ressourcenzuflüsse für die Automobilproduktion der BMW Group im Berichtszeitraum.

Zur Bestimmung der wiederverwendeten und recycelten Umfänge 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.“ Es handelt sich um Materialien, die in den Produktionsprozessen als Rückstand anfallen und nicht als Abfall deklariert werden.

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. Bei diesen Materialströmen ist die Deklaration des Materials als Abfall gegeben.

Die Kennzahl beschreibt die Anteile an recyceltem und wiederverwendetem Material, die in den verwendeten Materialien für die Automobilproduktion 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 dem recycelten Wasser sowie der Menge der wiederverwendeten Materialien und des wiederverwendeten Wassers in der Hausfertigung, die für die Automobilproduktion im Berichtszeitraum benötigt werden, zusammen.

Zur Ermittlung des recycelten Materials, welches im Berichtszeitraum für die Automobilproduktion benötigt wird, erfolgt eine Zuordnung, ob Rezyklat-Werte für die verwendeten Komponenten, Produkte und Materialien vorliegen. Diese Zuordnung erfolgt anhand von mehreren 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 Rezyklat-Wert Null angenommen. Die Berechnung erfolgt gemäß DIN EN ISO 14021*.

Für die Berechnung der Menge des recycelten und wiederverwendeten Materials wird auf Basis der Fahrzeuggruppen, die zur Berechnung des Fahrzeuggewichts herangezogen werden, eine Hochrechnung der Mengen auf die Gesamtflotte (Produktionsvolumen Automobile der BMW Group) vorgenommen.

Für die Hilfs- und Betriebsstoffe ist keine Information zu enthaltenen recycelten Anteilen verfügbar, daher wird für diese Umfänge ein Rezyklat-Wert von Null angenommen. Für die weiteren Prozessmaterialien aus der BMW Group Automobilproduktion kann auf Basis von industriellen Durchschnittswerten ein anteiliger Rezyklatwert angerechnet werden.

Das wiederverwendete Material in der Hausfertigung wird von den Standorten mit Hausfertigung erfasst und berichtet. Wenn keine Daten zur Wiederverwendung in der Hausfertigung vorliegen, wird als Wert null angenommen.

Die Kategorien wiederverwendetes Material und recyceltes Material werden gemäß den oben genannten Definitionen zugeordnet und überschneiden sich nicht. Damit sind Doppelzählungen ausgeschlossen.

* 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.

Die Menge des wiederverwendeten beziehungsweise recycelten Wassers wird über Zähler erfasst oder auf Basis von Datenblättern der jeweiligen Anlagen hochgerechnet. Die Kennzahl erfasst Wasser und Abwasser (behandelt oder unbehandelt), das vor der Ableitung aus den Grenzen des Unternehmens oder gemeinsam genutzter Anlagen mehr als einmal verwendet wurde, um den Wasserbedarf zu reduzieren. Dies kann im selben Prozess (recycelt) oder in einem anderen Prozess innerhalb derselben Anlage (eigene oder gemeinsam mit anderen Unternehmen genutzt) oder in einer anderen Anlage des Unternehmens (wiederverwendet) sein.

Die Kategorien wiederverwendetes Wasser und recyceltes Wasser werden gemäß den oben genannten Definitionen zugeordnet und überschneiden sich nicht. Damit sind Doppelzählungen ausgeschlossen.

Die Einheit der Berichtsgröße ist 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 der Kennzahl ist [↗ Gesamtgewicht der verwendeten Produkte sowie technischen und biologischen Materialien](#).

I

Interner CO₂-Preis

Die BMW Group ermittelt einen CO₂-Preis als Schattenpreis, welcher zur Bewertung im Zusammenhang mit Entscheidungen in Fahrzeugprojekten (Scope 3 Downstream, Kategorie 11 Nutzungsphase gemäß Greenhouse Gas Protocol) durch die Abteilung Forschung und 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 pro 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, Emissions- und Nachhaltigkeitsstrategie statt.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Euro pro Tonne CO₂ [€/t CO₂].

L

Location-based-method/Standortbasierte Methode

Bei der standortbezogenen Methode werden die Scope-2-CO₂e-Emissionen des 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).

M

Market-based-method/Marktbasierte Methode

Bei der marktbezogenen 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]) auf ein Restniveau, das dem Erreichen der Netto-Null-Emissionen auf globaler oder sektoraler Ebene in anerkannten 1,5°C-Szenarien oder sektoralen Pfaden 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.

Prozentualer Anteil biologischer Materialien, die nachhaltig beschafft wurden

Die Kennzahl umfasst die biologischen Materialien, welche in der Automobilproduktion 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.“

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. Dem BMW Group Verständnis nach versteht man 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 ↗ Gesamtgewicht der verwendeten Produkte sowie technischen und biologischen Materialien.

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 Typgenehmigungsumfanges können auch höhere Recycling-/Verwertungsquoten aufweisen, zum Beispiel durch einen erhöhten Metallanteil aufgrund größerer Motoren und/oder Getrieben. Für BMW Motorrad wurde der Nachweis der ISO 22628 für fünf 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.

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 werden durch jährliche Re-Zertifizierungen unabhängiger dritter Auditoren bestätigt. Dabei wird nur der Anteil der hochpermanenter 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- und Wärmeverbrauch 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 Lösemittelenmissionen (Volatile Organic Compounds, VOC). Diese stammt beispielsweise aus der Nachverbrennung von Lösemittelresten in der Lackiererei.

Zur Bestimmung der CO₂e-Emissionen werden im Wesentlichen die Emissionsfaktoren des VDA (jeweils in der aktuell gültigen Fassung) verwendet. Diesen liegen die neusten 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), ISO 14001 sowie teils ISO 50001 zertifiziert. Die in der Kennzahl enthaltenen nicht-produzierenden 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 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 für die 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

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 pro 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 Kraftstoffverbrauchsfaktoren (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-Nummern
- Fahrzeugspezifischer Kraftstoffverbrauchsfaktor 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 pro Land lautet:

CO₂e-Emissionen = Σ (zurückgelegte Strecke mit dem jeweiligen Fahrzeugtyp x land- und fahrzeugspezifischer 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 aller Werke sowie der zwölf wesentlichsten Märkte erhoben. Die Emissionen werden bevorzugt aus den erfolgten Betankungen ermittelt. Dies ist der Fall für die Werkstandorte und/oder Märkte in Australien, Österreich, Brasilien, Frankreich, Deutschland, Ungarn, Indien, Japan, Mexiko, Südafrika, Thailand, Großbritannien. In den übrigen Fällen 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 97% aller 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 neusten GWP-Werte nach IPCC AR6 zugrunde. Die Werte

werden global für alle Regionen verwendet. 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]

Treibstoffe mit biogenem Anteil (Sustainable Aviation Fuel, SAF) werden gemäß der DEHSt-Richtlinie „Verwendung von Treibstoffgemischen mit biogenem Anteil“ behandelt. Die BMW Group

verfolgt bei der Berechnung den vereinfachten Ansatz für die Berichterstattung gemäß 6.4.2 des Leitfadens für Luftfahrzeugbetreiber mit Stand Januar 2024. Derzeit sind der BMW Group keine Lieferanten von nachhaltigem Flugkraftstoff bekannt, die in der Lage sind, die notwendigen Unterlagen für die erforderliche Akzeptanz im NABISY-System des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft zur Verfügung zu stellen.

Aufgrund der Intention, nicht nur CO₂-Emissionen zu berichten, sondern auch weitere klimawirksame Gase, die bei der Verbrennung von Kerosin entstehen, zu berücksichtigen, wird ab dem Berichtsjahr 2024 ein kombinierter Emissionsfaktor aus dem Jahr 2024 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 derzeit in der Bewertung und Berechnung noch großen Unsicherheiten und werden daher bei der Ermittlung der Kennzahl nicht berücksichtigt. Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) wurde von der Europäischen Kommission beauftragt, das „Aviation Non-CO₂ Experts Network (ANCEN)“ einzurichten. Das erste Treffen des Netzwerks hat vom 11. bis 13. Juni 2024 stattgefunden. Sobald Ergebnisse und eine definierte Berechnungsmethode für diese Nicht-CO₂e-Emissionseffekte auf europäischer Ebene vorliegen, werden die Ergebnisse in die Ermittlung dieser Kennzahl einfließen. Vergleiche dazu auch die [Verlautbarung der EASA](#).

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 [↗ Market-](#) und [↗ Location-based Methode](#) 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 nicht-produzierenden 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 neusten 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), ISO 14001 sowie teils ISO 50001 zertifiziert. Die in der Kennzahl enthaltenen nicht-produzierenden 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 für die Fahrzeugflotte abgerufen werden können (#1 verbrauchs-basierte Methode). Wenn für einen Markt keine verbrauchs-basierten Daten verfügbar sind, erfolgt die Berechnung auf der Grundlage der kilometerbasierten Methode (#2 kilometerbasierte Methode).

Für die CO₂e-Berechnung ist die verbrauchs-basierte Methode die genaueste Methode, da der Verbrauch in direktem Zusammenhang mit den Emissionen steht.

#1 Verbrauchs-basierte 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. Falls eine Ladeart auf nachgewiesenem Grünstrom (gemäß den Anforderungen nach E1-5-AR32j) basiert, fließen diese Mengen nicht in die Berechnung der Kennzahl ein. 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 im 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 kWh
- Emissionsfaktoren für den Strom des jeweiligen Landes (ausgedrückt in t CO₂e/MWh)

Berechnungsformel für die verbrauchs-basierte Methode pro Land:

CO₂-Emissionen = Σ (verbrauchte Strommenge (kWh) 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 oder km/kWh)

— 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 landesspezifischer Emissionsfaktor für Elektrizität (t CO₂/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 aller Werke sowie der zwölf wesentlichsten Märkte erhoben. Die Emissionen werden bevorzugt aus den erfolgten Betankungen ermittelt. Dies ist der Fall für die Werkstandorte und/oder Märkte in Österreich, Frankreich, Deutschland, Indien, Japan, Südafrika, Großbritannien. In den übrigen Fällen 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 97% aller 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 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 Ladevorgängen.

Zur Bestimmung der CO₂e-Emissionen werden im Wesentlichen die Emissionsfaktoren des VDA (jeweils in der aktuellen gültigen Fassung) verwendet. Den VDA-Faktoren liegen die neusten

GWP-Werte nach IPCC AR6 zugrunde. 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 [↗ Wesentlichkeit der verschiedenen 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) 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, Aftersales-Produkte, 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 werden 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 pro 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 großer 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 Datenbank „LCA for Experts“ der Firma Sphera für CO₂e-Faktoren der Energien, Rohstoffe und Verarbeitungsprozesse herangezogen. Hierbei werden mit dem Berichtsjahr 2023 fortfolgend die jeweils aktuellen Datensätze verwendet. Für das Jahr 2024 wird die aktuelle Sphera-Datenbank verwendet, die GWP-Faktoren nach IPCC (AR6) berücksichtigt. Rückwirkend von 2019 bis zum Erscheinen der Datensätze Ende Februar 2023 wird zur Berechnung der CO₂e-Emissionen auf Datenstände aus 2019 zurückgegriffen.

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 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 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. Die Kennzahl 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 pro 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“ (Firma 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.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e]. Die biogenen Emissionen werden separat ausgewiesen.

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 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 der

Nutzungsphase Scope 3 in der Kategorie 11 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 den Scopes 1 und 2 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 (Ersatzteile) 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). Demnach umfassen sie alle Treibhausgasemissionen, die während des gesamten Lebenszyklus entstehen, von der Produktion und dem Transport des Kraftstoffs/der Energie („Well-to-Tank“) bis hin zur Verbrennung des Kraftstoffs/Nutzung der Energie („Tank-to-Wheel“).

Für die spezifischen Emissionsfaktoren bezieht sich die BMW Group, wo möglich, auf Primärdaten von Logistik-Dienstleistern. 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 2024: GLEC V3.1) und reedereispezifische Emissionsdaten von Clean-Cargo (Berichtsjahr 2024: 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 in der Inbound-Transportlogistik werden sämtliche Transportströme einzelner Bauteilkomponenten für die Automobilproduktion (BMW, MINI, Rolls-Royce) und 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 werden auf Basis von Erfahrungswerten aus den Vorjahren für vereinzelte Umsätze der Kalendermonate November/Dezember Korrekturfaktoren angewendet. Für jeden einzelnen Transportstrom werden gemäß der beschriebenen Methodik die zugehörigen CO₂e-Emissionen berechnet und jedem produzierten Fahrzeug, abhängig von Werkstandort und Antriebsvariante, ein durchschnittlicher, derivatspezifischer Inbound-CO₂e-Wert zugeordnet.

Für die Automobile-Outbound-Emissionen werden die Transportströme der transportierten Neufahrzeuge von den 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 beschriebenen Methodik berechnet. Abhängig von der Werk-Markt-Relation wird ein durchschnittlicher derivatspezifischer Outbound-CO₂e-Wert berechnet.

Die Motorrad-Outbound-Emissionen werden im Berichtsjahr 2024 in einem vereinfachten Verfahren ermittelt. Hierfür wird zunächst volumengewichtet ein Durchschnittsgewicht inklusive Verpackung berechnet und die Absatzmärkte, welche in Summe 80% des Retailvolumens ergeben, identifiziert. Für diese Märkte werden die Haupttransportwege analysiert, die zugehörigen Transportdistanzen ermittelt und Motorrad-spezifische 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)-Emissionen berücksichtigt die Abrechnungs- und Bewegungsdaten von Transportströmen für die Ersatzteile Automobil (BMW, MINI, Rolls-Royce) und Motorrad vom Wareneingang bis in die Märkte 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 Umsätze der Kalendermonate November/Dezember Korrekturfaktoren angewendet. Für jeden Transportstrom werden gemäß der beschriebenen Methodik die zugehörigen CO₂e-Emissionen berechnet und im Konzernbericht 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 pro 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 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 Emissionsfaktoren des britischen Department for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA). 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.

Mitarbeitende sind alle Personen mit aktiven befristeten oder unbefristeten Verträgen am 31. Dezember des Berichtsjahres ohne Auszubildende, Praktikanten, Aushilfen (Werkstudierende), Zeitarbeitskräfte, ruhende oder inaktive Arbeitsverträge wie Mutterschutz, Sabbatical, Elternzeit, Langzeiterkrankung gemäß Länderdefinition, ATZ-Freizeitphase und Auslandsbegleitung. Pendelverkehr beschreibt den Weg vom Wohnort 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 85% der Mitarbeitenden verwendet. Die verbleibenden 15% 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 wurde je Standort separat berechnet. Die zurückgelegte Entfernung der Werkbusse 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, den Zulassungen von Werkbussen und der Anzahl verfügbarer Fahrradstellplätze. Der Besetzungsgrad der Automobile liegt zwischen 1,05 und 1,1 Personen pro 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 Werkbussen. 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 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 [↗ CO₂-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 km 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, welche während der Nutzung der Fahrzeuge entstehen (Tank-to-Wheel) werden auch jene Emissionen berücksichtigt, welche 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 Durchschnittsberechnung 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 der Firma Sphera verwendet (Datenbank-Version 2024.2, IPCC AR6, kg CO₂e/kg Kraftstoff). Zur Abbildung der CO₂-Emissionen, die in der Stromproduktion in den jeweiligen Märkten entstehen, zieht

die BMW Group den Energiereport der International Energy Agency (IEA; Bezugsbasis: Vorjahr, g CO₂/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 2019 und 2024 (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 Datenbank „LCA for Experts“ der Firma Sphera (unter anderem unter Berücksichtigung der klimawirksamen Gase CO₂,

CH₄, N₂O, SF₆, NF₃) in der zu den jeweiligen Bilanzierungszeitpunkten zwischen 2018 und 2024 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 Energieverbräuche.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Tonnen CO₂-Äquivalente [t CO₂e] für Emissionen und Gigawattstunde [GWh] für Energieverbräuche.

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.

T

Treibhausgasintensität (market- und location-based)

Zur Berechnung der Treibhausgasintensität werden die gesamten Treibhausgasemissionen der BMW Group in Tonnen CO₂e [↗ Scope 1 bis Scope 3: CO₂e-Emissionen \(gesamt\)](#) (market- und location-based) 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 in Zusammenhang mit der Herstellung der Fremdmarken-Fahrzeuge nicht im Zähler dieser Kennzahl enthalten sind erfolgt ein Abzug der Umsätze im Nenner.

Die Einheit der Berichtsgröße ist CO₂-Äquivalente je Euro [CO₂e/€].

Trinkwasserverbrauch je produziertes Fahrzeug (Automobil)

Die Effizienzkennzahl berechnet sich aus dem Trinkwasserverbrauch 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.). Der Trinkwasserverbrauch 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), ISO 14001 sowie teils ISO 50001 zertifiziert sind.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Kubikmeter [m³] je produziertes Fahrzeug.

U

Unbundled (Ungebündelte Instrumente)

Unter unbundled versteht die BMW Group den separaten und unabhängigen Kauf von Grünstromnachweisen und tatsächlichen physischen Strommengen. Die Grünstromnachweise können aus anderen Erzeugungsanlagen und von anderen Lieferanten stammen als die physischen Strommengen.

W

Wasserintensität

Zur Berechnung der Wasserintensität wird der gesamte Wasserverbrauch der BMW Group in m³ [↗ Wasserverbrauch \(gesamt\)](#) 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 Fremdmarken-Fahrzeuge 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 Nicht-Produktionsstandorten, 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. Der Gesamtverbrauch beinhaltet den Verbrauch an Trinkwasser, Grundwasser, Oberflächenwasser und Regenwasser. Nicht eingeschlossen ist Wasser, welches im Berichtszeitraum wieder an die Umwelt oder an Dritte abgegeben oder zurückgeführt wird.

Im Allgemeinen handelt es sich bei dem betrachteten Wasser um Süßwasser. Dieses entspricht Grundwasser und Oberflächengewässer 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 Wasserverbräuche in der Produktion und an einigen Nicht-Produktionsstandorten werden über Messzähler erfasst. Der Wasserverbrauch der verbleibenden Standorte wird basierend auf der Anzahl der Mitarbeitenden, sonstigen BMW Group Beschäftigten und Zeitarbeitskräften sowie bei den Niederlassungen zusätzlich anhand der Anzahl der Durchgänge der Waschanlagen, welche sich durch die Absatzzahlen und Anzahl der Servicedurchgänge ergibt, hochgerechnet. Dafür wird von einem durchschnittlichen Frischwasserverbrauch von 20 Litern pro Mitarbeiter/Arbeitstag ausgegangen. Pro Waschdurchgang wird mit Kreislaufführung ein Verbrauch von 50 Liter veranschlagt. Weiter wird die Kennzahl um einen Wert korrigiert, welcher sich aus dem durchschnittlichen Wasserverbrauch aller Liegenschaften, für welche genaue Messwerte vorliegen, ergibt. Da insbesondere der persönliche Wasserverbrauch stark zwischen den Ländern variiert, wird der Wasserverbrauch an internationalen Standorten um einen länderspezifischen Faktor korrigiert.

Der zugrunde gelegte durchschnittliche Verbrauch pro Mitarbeiter pro Tag für deutsche Standorte entstammt dem Bundesministerium für nachhaltiges Bauen (BNB) und dem statistischen Bundesamt. Der durchschnittliche Verbrauch von Waschanlagen mit Kreislaufführung entspricht dem Regelwerk für Mineralölhaltiges Abwasser des BMU-/LAGA.

Die in der Kennzahl beinhalteten Daten aus Produktionsstandorten, sind durch das Eco Management and Audit Scheme (EMAS), ISO 14001 sowie teils ISO 50001 zertifiziert. Die in der Kennzahl enthaltenen nicht-produzierenden Standorte sind teilweise zertifiziert. Die Umfänge des neuen Werks in Debrecen (Ungarn) sind aufgrund des noch nicht erfolgten Produktionsstarts aktuell nicht enthalten.

Die Einheit der Berichtsgröße ist Kubikmeter [m³].

Wasserverbrauch in Gebieten, die von Wasserrisiken oder Wasserstress betroffen sind

Die Kennzahl beinhaltet den gesamten Frischwasserverbrauch der Produktionsstandorte (Automobil und Motorrad) und

Teststrecken von Liegenschaften, welche 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 Nicht-Produktionsstandorte 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, welche 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 die Verwundbarkeit. Der Index gibt den prozentualen Anteil der Bevölkerung an, welcher 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 Gewinnung und Bereitstellung der Antriebsenergie bis zur Umwandlung in Energie. 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.

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 wird 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 Gesundheit und Sicherheit abgedeckt sind

Alle Standorte der BMW Group verfügen über ein Arbeitsschutzmanagementsystem, welches sich am weltweit geltenden

Standard ISO 45001 sowie an internen Vorschriften der BMW Group Arbeitsschutzpolitik orientiert. In allen Werken existieren zudem Arbeitsschutzmanagementsysteme, die nach diesem Standard oder nach OHRIS, der sich an ISO 45001 orientiert, 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 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter betrachtet, die in einem Land des europäischen Wirtschaftsraums (EWR) beschäftigt sind. Berichtet werden diejenigen EWR-Länder, in denen die Personenzahl mindestens 50 Mitarbeiter beträgt und die mindestens 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 ausscheidenden 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 [↗ 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 genannten 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“ 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 pro 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 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, sonstigen BMW Group Beschäftigten sowie Zeitarbeitskräften. Bei Betriebsunfällen handelt es sich um die von ESRS genannten Arbeitsunfälle.

Die Kennzahl enthält Spotlight Automotive Ltd. mit einem Anteil von 100%.

Anzahl der Lieferanten-Audits

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). Abschlussaudits (Zweitassessments nach der Erstauditorierung 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 von BMW 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 [↗ Anzahl der Lieferanten-Audits](#)) als schwerwiegend eingestuften Feststellungen wird die Wirksamkeit der daraufhin vereinbarten Maßnahmen vor Ort im Rahmen eines Abschlussassessments überprüft. Die vorliegende Kennzahl betrachtet zum einen die Gesamtzahl der im Berichtsjahr durchgeführten Abschlussassessments 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 unsere Nachhaltigkeitsprinzipien 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 Periodenabgrenzung 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, RBA Voices Complaint Mechanism, 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 Managementansätzen 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 Unterkennzahlen:

- #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 Angemessenheitskriterien (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 souveräneren 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 an 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 Mitarbeitenden

Die durchschnittlichen Weiterbildungsstunden je Mitarbeitenden berechnen sich aus der Summe der gesamten Trainingsstunden des Berichtsjahres im Verhältnis zur durchschnittlichen Anzahl der Mitarbeitenden eines jeden Monats der BMW Group im Berichtsjahr. 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 Rahmenbedingungen.

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 sowohl ein absolutes als auch relatives Ziel und folgt der Berechnungslogik gemäß [↗ Geschlechterverteilung absolut und prozentual auf der Führungsebene](#).

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 Mitarbeitern (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.

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 Mitarbeiter 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 auf der Führungsebene

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 ESRS-Vorgaben. Bei der BMW Group sind Führungsfunktionen definiert als besetzte Funktionen der hierarchischen Funktionsebenen I-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 Tochtergesellschaften 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. Die Investitionen für die Weiterbildung werden für alle konsolidierten Tochtergesellschaften der BMW Group ermittelt. Dazu 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. Nach den länderspezifischen Definitionen wird der Arbeitnehmer nicht mehr als Mitarbeitender der BMW Group gezählt, es wird aber erwartet, dass der Mitarbeitende nach Genesung seine Arbeit wieder aufnimmt.

M

Mitarbeitende nach geografischen Gebieten und Land

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird zum Stichtag 31. Dezember des Berichtsjahres erhoben. Bei der Aufschlüsselung nach geografischen Gebieten orientiert sich die Unterteilung in sechs Kontinente gemäß der Definition der Vereinten Nationen. Länder, in welchen der Headcount mindestens 50 Mitarbeiter, die mindestens 10% der Gesamtbelegschaft ausmachen, werden separat ausgewiesen. Für die BMW Group sind das im Berichtsjahr Deutschland und China.

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. Dabei folgen die Geschlechteridentitäten den Vorgaben des ESRS. Neben den Vertragsarten befristet und unbefristet werden auch Abrufrkräfte gemäß ESRS berichtet [↗ Abrufrkräfte](#). Diese Vertragsart wird bei der BMW Group in der Regel nicht verwendet.

Mitarbeitende, die unter Tarifverträge fallen

Bei der Kennzahl handelt es sich um eine zusätzliche Angabe basierend auf SASB, TR-AU-310a.1. Der Prozentsatz der Mitarbeitenden, die von Tarifverträgen abgedeckt sind, ergibt sich aus der Anzahl der tarifvertraglich abgedeckten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Verhältnis zur Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum 31. Dezember des Berichtsjahres.

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, Langzeiterkrankungen, 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 [↗ Abrufrkräfte](#) gemäß ESRS berichtet. Diese Vertragsart wird bei der BMW Group in der Regel nicht verwendet. Bei der Aufschlüsselung nach geographischen Gebieten orientiert sich die Unterteilung in sechs Kontinente gemäß der Definition der Vereinten Nationen.

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 unserer Produkte und die Erbringung unserer Dienstleistungen notwendig sind.

P

Praktikanten

Personen, die im Rahmen ihres Studiums ein verpflichtendes oder freiwilliges Praktikum bei 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 pro 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, USA und Korea. Der Prozentsatz wird als Anzahl der Fahrzeugmodelle berechnet, die von einem NCAP-Programm mit einer Gesamtbewertung von 5-Sternen bewertet werden, geteilt durch die Gesamtzahl der Fahrzeugmodelle, die von einem NCAP-Programm bewertet wurden. Bei den New Car Assessment Programmes (NCAP) handelt es sich um Bewertungen des Sicherheitsniveaus eines Fahrzeugmodells durch unabhängige Verbraucherschutzorganisationen. Es werden Ratings aufgeführt, deren Gültigkeit bis Ende des Berichtsjahres ausgewiesen ist. Im Bericht werden Modelle aufgeführt, die noch bis Ende des Berichtsjahres produziert werden.

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.

Schwerbehindertenquote in der BMW AG

Die Schwerbehindertenquote ist eine Besonderheit der deutschen Gesetzgebung nach dem Sozialgesetzbuch Band IX (SGB IX) und ist für die BMW AG mit all ihren deutschen Unternehmensstandorten und -einheiten zu erheben.

Die Schwerbehindertenquote errechnet sich gemäß den gesetzlichen Vorgaben aus dem Verhältnis der Gesamtarbeitsplätze der BMW AG zu den besetzten Pflichtarbeitsplätzen und wird in Prozent angegeben. Laut § 154 SGB IX müssen Unternehmen mit mehr als 20 Arbeitsplätzen mindestens fünf Prozent davon mit schwerbehinderten oder ihnen gleichgestellten Menschen besetzen. Als schwerbehindert gelten Menschen mit einem Grad der Behinderung von mindestens 50.

Weiterführende Informationen zur Berechnung sind der deutschen Gesetzgebung nach SGB IX zu entnehmen. Ausnahmen der nach SGB IX definierten Gesamt- und Pflichtarbeitsplätze können bei der Arbeitsagentur eingesehen werden.

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 Traineeprogramm absolvieren.

Sonstige BMW Group Beschäftigte

Darunter fassen wir Auszubildende, dual Studierende, Praktikanten, Verfasser von Studien(abschluss)arbeiten, Doktoranden, Stipendiaten, Aushilfen, Werkstudenten und Volontäre.

U

Unmittelbare Lieferanten (Tier-1-Lieferanten)

Zulieferer von Produkten oder Dienstleistungen, deren Lieferungen für die Herstellung unserer Produkte und zur Erbringung unserer Dienstleistungen 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.

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 Unternehmenskommunikation 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 Zeitarbeitskräfte.

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 gruppenweite 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 2.000 € pro 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

Thema	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Zeithorizont*	Wertschöpfungsstufe	ESRS/ Unternehmensspezifische Angabe (ESD)	Unter-Unterthema
E1	Durch den weltweiten Ausstoß von Treibhausgasemissionen durch vorgelagerte Prozesse, die Beschaffung und den Bezug von Rohstoffen, Produkten und Dienstleistungen für die Herstellung, Entwicklung und das Angebot eigener Produkte und Dienstleistungen (Scope 3, Upstream) trägt die BMW Group zum Klimawandel bei.	Negative Auswirkung	kurzfristig		ESRS/ESD	Klimaschutz
E1	Die BMW Group emittiert weltweit Treibhausgasemissionen (THG) durch Prozesse im eigenen Betrieb (Scope 1 und 2) und trägt damit zum Klimawandel bei.	Negative Auswirkung	kurzfristig		ESRS/ESD	Klimaschutz
E1	Durch die Nutzung der verkauften Fahrzeuge resultieren CO ₂ -Emissionen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette (Scope 3 downstream) wodurch die BMW Group zum Klimawandel beiträgt.	Negative Auswirkung	kurzfristig		ESRS	Klimaschutz
E1	Die weltweiten Aktivitäten der BMW Group zur Anpassung an den Klimawandel können (disruptive) Anpassungen der Lieferkette erfordern, mit negativem Effekt auf Lieferanten und lokale Gemeinschaften.	Negative Auswirkung	kurzfristig		ESRS	Anpassung an den Klimawandel
E1	Das weltweite Vertriebsnetzwerk der BMW Group trägt durch den Verbrauch von Energie und natürlichen Ressourcen zum Klimawandel bei.	Negative Auswirkung	mittelfristig		ESRS	Energie
E1	Das weltweite Lieferantennetzwerk der BMW Group trägt durch den Verbrauch von Energie und natürlichen Ressourcen zum Klimawandel bei.	Negative Auswirkung	kurzfristig		ESRS/ESD	Energie
E1	Die BMW Group bietet durch das Angebot von batterieelektrischen, wasserstoffbetriebenen und Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeugen der Gesellschaft eine umweltfreundlichere Alternative zum klassischen Verbrenner (Nutzung von Ökostrom vorausgesetzt).	Positive Auswirkung	kurzfristig		ESRS	Klimaschutz
E1	Der Abschluss von Stromdirektlieferverträgen aus erneuerbaren Energieerzeugungsanlagen führt zu einem verstärkten Ausbau der Produktionskapazitäten für erneuerbare Energien und spart Ressourcen und Emissionen.	Positive Auswirkung	mittelfristig		ESRS	Energie
E1	Risiko durch zunehmenden Wettbewerb im Bereich elektrifizierter Fahrzeuge.	Risiko	kurzfristig		ESRS	Klimaschutz
E1	Weltweit können neue oder sich verändernde regulatorische Anforderungen, wie CO ₂ -bezogene Steuern, Anpassungen in der Lieferkette erfordern und damit zu höheren Kosten führen.	Risiko	mittelfristig		ESRS	Klimaschutz
E1	Es können Reputationsrisiken auftreten, wenn die BMW Group die Erwartungen von Stakeholdern hinsichtlich der Reduktion von CO ₂ e-Emissionen in der Lieferkette nicht erfüllt.	Risiko	mittelfristig		ESRS/ESD	Klimaschutz
E1	Die derzeit sehr ehrgeizige Flottengesetzgebung, die in einigen Märkte noch verschärft werden könnte, kann unter Voraussetzung einer geringeren Nachfrage an Elektrofahrzeugen nur mit hohen zusätzlichen Marketingkosten erfüllt werden.	Risiko	mittelfristig		ESRS	Anpassung an den Klimawandel
E1	Weltweit können neue oder sich verändernde regulatorische Anforderungen hinsichtlich des Energieverbrauchs Anpassungen der Lieferkette erfordern.	Risiko	kurzfristig		ESRS	Energie
E1	Einschränkungen bei der Nutzung bestimmter Energiequellen stellen ein Risiko für die BMW Group dar aufgrund regulatorischer Vorgaben, die ihre Anwendung auf bestimmte Sektoren beschränken oder eine physische Lieferung erfordern können. Aufgrund dieser Einschränkungen können einige Energiequellen nicht für Emissionsminderungsmaßnahmen genutzt werden.	Risiko	kurzfristig		ESRS	Energie
E1	Catena-X umfasst standardisierte Kalkulationsmethoden und Austauschformate für CO ₂ e-Emissionen (Scope 3 Upstream). Dies ermöglicht es der BMW Group vergleichbare Emissionen entlang der tatsächlichen Lieferkette zu berichten, um Reduzierungspotentiale besser zu identifizieren und gezielte Reduktionsmaßnahmen mit Lieferanten zu definieren.	Chance	mittelfristig		ESRS	Klimaschutz
E1	Durch die ambitionierte Senkung der CO ₂ e-Emissionen (Scope 3 Downstream, z. B. durch hocheffiziente Verbrennungsmotoren und die Produktion von BEVs/PHEVs), kann der Marktanteil in dem Kundensegment der umweltbewussten Käufer erhöht werden.	Chance	mittelfristig		ESRS	Klimaschutz

Thema	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Zeithorizont*	Wertschöpfungsstufe	ESRS/ Unternehmensspezifische Angabe (ESD)	Unter-Unterthema
E2	Lokale Wasserverschmutzung durch ungeplante Einleitungen von Schadstoffen (z. B. Leckagen) an den Produktionsstandorten von Lieferanten.	Negative Auswirkung	kurzfristig	➤	ESRS/ESD	Wasserverschmutzung
E2	Lokale Verschmutzung des Bodens durch ungeplante Einleitungen von Schadstoffen (z. B. Leckagen) an den Produktionsstandorten von Lieferanten.	Negative Auswirkung	kurzfristig	➤	ESRS/ESD	Bodenverschmutzung
E2	Kontamination mit Mikroplastik durch Reifenabriebspartikel.	Negative Auswirkung	kurzfristig	➤	ESRS	Mikroplastik
E2	Versorgungsrisiko oder Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette der BMW Group im Zusammenhang mit Verschmutzung von Wasser.	Risiko	kurzfristig	➤	ESRS/ESD	Wasserverschmutzung
E2	Risiko und finanzieller Effekt durch Reputationsschäden am Markenwert der BMW Group aufgrund von Kontroversen in Bezug auf die Verschmutzung von Wasserressourcen.	Risiko	kurzfristig	➤	ESRS/ESD	Wasserverschmutzung
E2	Versorgungsrisiko oder Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette der BMW Group im Zusammenhang mit Verschmutzung von Boden.	Risiko	kurzfristig	➤	ESRS/ESD	Bodenverschmutzung
E2	Risiko und finanzieller Effekt durch Reputationsschäden am Markenwert der BMW Group aufgrund von Kontroversen in Bezug auf die Verschmutzung von Boden.	Risiko	kurzfristig	➤	ESRS/ESD	Bodenverschmutzung
E3	Lokale Wasserknappheit und Gefährdung der Wasserversorgung durch hohe Wasserintensität in Produktionsprozessen von Lieferanten und anderen Vorprodukten der BMW Group.	Negative Auswirkung	mittelfristig	➤	ESRS/ESD	Wasserverbrauch
E3	Einschränkung der Verfügbarkeit von Wasser und/oder Schädigung von Ökosystemen durch Wasserentnahme in der Lieferkette, insbesondere in Gebieten mit hohem Wasserstress.	Negative Auswirkung	mittelfristig	➤	ESRS/ESD	Wasserentnahme
E3	Neue oder sich ändernde weltweite Regierungsverordnungen bezüglich des Wasserverbrauchs könnten Anpassungen der Betriebsabläufe erfordern und daher Abhängigkeiten und Verfügbarkeit aufgrund von Einschränkungen erhöhen.	Risiko	mittelfristig	➤	ESRS	Wasserverbrauch
E3	Versorgungsrisiko oder Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette der BMW Group im Zusammenhang mit Wasserverbrauch.	Risiko	langfristig	➤	ESRS/ESD	Wasserverbrauch
E3	Risiko und finanzieller Effekt durch Reputationsschäden am Markenwert der BMW Group aufgrund von Kontroversen in Bezug auf den Wasserverbrauch.	Risiko	kurzfristig	➤	ESRS/ESD	Wasserverbrauch
E3	Risiko und finanzieller Effekt durch Reputationsschäden am Markenwert der BMW Group aufgrund von Kontroversen in Bezug auf die Wasserentnahme.	Risiko	mittelfristig	➤	ESRS/ESD	Wasserentnahme
E4	Beitrag zum Verlust der biologischen Vielfalt durch den direkten Abbau von Rohstoffen und den Einsatz invasiver Ressourcengewinnungsmethoden in der Lieferkette (Rodung, Bau von Infrastrukturen in der Umgebung von (Tiefsee-)Bergbau- und Förderstätten).	Negative Auswirkung	mittelfristig	➤	ESRS	Direkter Abbau von Rohstoffen
E4	Die Verwendung von Primärrohstoffen hat Auswirkungen auf die Natur und die biologische Vielfalt in den Abbaubereichen (z. B. Bergbau).	Negative Auswirkung	mittelfristig	➤	ESRS	Direkter Abbau von Rohstoffen
E4	Risiko und finanzielle Effekte durch Reputationsschäden am Markenwert der BMW Group aufgrund von Kontroversen in Bezug auf die Einflussfaktoren auf den Verlust an biologischer Vielfalt, insbesondere den direkten Abbau von Rohstoffen.	Risiko	mittelfristig	➤	ESRS	Direkter Abbau von Rohstoffen
E4	Versorgungsrisiko oder Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette der BMW Group im Zusammenhang mit den Einflussfaktoren auf den Verlust an biologischer Vielfalt, insbesondere dem direkten Abbau von Rohstoffen.	Risiko	mittelfristig	➤	ESRS	Direkter Abbau von Rohstoffen
E4	Chancen und finanzieller Nutzen durch die Erhöhung der Resilienz der Lieferkette in Bezug auf die Einflussfaktoren auf den Verlust der biologischen Vielfalt, insbesondere den direkten Abbau von Rohstoffen, einschließlich der Unabhängigkeit von volatilen Märkten oder der Vermeidung von potenziellen Versorgungsunterbrechungen.	Chance	mittelfristig	➤	ESRS	Direkter Abbau von Rohstoffen

Nachhaltigkeitsbericht

Thema	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Zeithorizont*	Wertschöpfungsstufe	ESRS/ Unternehmensspezifische Angabe (ESD)	Unter-Unterthema
E5	Die Verwendung von nicht erneuerbaren Primär-Rohstoffen hat Auswirkungen auf die weltweite Erschöpfung der natürlichen Ressourcen sowie auf die Natur und die lokalen Gemeinschaften am Abbauort.	Negative Auswirkung	mittelfristig	➔	ESRS	Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung
E5	Das Abfallmanagement der zunehmenden Mengen gefährlicher Abfälle auf Seiten der Tier-1-Lieferanten (z. B. Batterien) und unsachgemäße Entsorgung in der Lieferkette, z. B. bei der Batterie- und Elektronikproduktion, hat nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesellschaft.	Negative Auswirkung	kurzfristig	➔	ESRS/ESD	Abfälle
E5	Geschäftsmodelle und Produkte der Kreislaufwirtschaft verlangsamen den Verbrauch natürlicher und begrenzter Ressourcen und reduzieren die Störung von Landschaften und Lebensräumen.	Positive Auswirkung	kurzfristig	➔	ESRS	Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen
E5	Risiko und finanzielle Effekte durch Reputationsschäden am Markenwert der BMW Group aufgrund von Kontroversen in Bezug auf Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung.	Risiko	mittelfristig	➔	ESRS	Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung
E5	Die Nicht-Erfüllung sich verschärfender regulatorischer Vorgaben für die Verwendung nicht-erneuerbarer Ressourcen könnte für die BMW Group zu Bußgeldern, Haftungsansprüchen, Strafen, Reputationsschäden oder dem Verlust von Lizenzen und Genehmigungen führen.	Risiko	mittelfristig	➔	ESRS	Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung
E5	Versorgungsrisiko oder Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette der BMW Group im Zusammenhang mit Ressourcenzuflüssen, einschließlich Ressourcennutzung.	Risiko	mittelfristig	➔	ESRS	Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung
E5	Neue regulatorische Anforderungen könnten die BMW Group dazu verpflichten, Produkte zu entwickeln, die zusätzliche Anforderungen an die Recyclingfähigkeit erfüllen (z. B. verstärkte Demontage oder Einschränkung der Auswahl bestimmter Materialien), oder recycelte Materialien zu verwenden, die möglicherweise knapp sind, was zu höheren Produktkosten führt.	Risiko	mittelfristig	➔	ESRS	Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen
E5	Erschwerter Zugang zu Märkten mit gesetzlichen Anforderungen (z. B. EU-Batterie- und Altfahrzeugvorschriften) für Produkte, die ohne Berücksichtigung der Prinzipien der Kreislaufwirtschaft und mit einem hohen CO ₂ -Fußabdruck der Materialien hergestellt wurden.	Risiko	mittelfristig	➔	ESRS	Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen
E5	Finanzielle Chancen und Wettbewerbsvorteile durch Innovation, Forschung und Entwicklung im Hinblick auf Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung.	Chance	mittelfristig	➔	ESRS	Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung
E5	Chancen und finanzieller Nutzen aus der Erhöhung der Resilienz der Lieferkette durch direkten Einkauf von Rohstoffen.	Chance	mittelfristig	➔	ESRS	Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung
E5	Mögliche politische Maßnahmen, die die Verwendung von Materialien mit geringem CO ₂ -Fußabdruck (CO ₂ -Bepreisung) oder recycelten Inhalten (z. B. US IRA) begünstigen, könnten dafür sorgen, dass die Produkte für finanzielle Anreize in Frage kommen.	Chance	mittelfristig	➔	ESRS	Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen
S1	Arbeitsunfälle, die zu physischen Verletzungen führen, können die Lebensqualität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beeinträchtigen oder im schlimmsten Fall sogar tödlich sein.	Negative Auswirkung	kurzfristig	➔	ESRS	Gesundheitsschutz und Sicherheit

Nachhaltigkeitsbericht

Thema	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Zeithorizont*	Wertschöpfungsstufe	ESRS/ Unternehmensspezifische Angabe (ESD)	Unter-Unterthema
S1	Die Bereitstellung eines sicheren Arbeitsplatzes führt zu finanzieller Sicherheit und trägt positiv zur mentalen Gesundheit und dem Wohlbefinden der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei.	Positive Auswirkung	kurzfristig		ESRS	Sichere Beschäftigung
S1	Die Förderung des sozialen Dialogs kann die Zufriedenheit und die Zusammenarbeit weltweit fördern, da er den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine Plattform und ein Instrument bietet, um ihre Anliegen zu äußern und ihre Ideen zu teilen.	Positive Auswirkung	kurzfristig		ESRS/ESD	Sozialer Dialog
S1	Präventive Maßnahmen über Gesundheitsstandards und -angebote, vor allem Sport- und Fitnessangebote und Gesundheitschecks, können die Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verbessern.	Positive Auswirkung	kurzfristig		ESRS	Gesundheitsschutz und Sicherheit
S1	Die Erhöhung des Frauenanteils, insbesondere in Führungspositionen, und die Einbeziehung von mehr Frauen in Netzwerkaktivitäten, Schulungen und Mentoring-Programme in der eigenen Belegschaft sind wichtige Maßnahmen zur Förderung von Vielfalt und Integration im Unternehmen.	Positive Auswirkung	kurzfristig		ESRS	Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit
S1	Die Aus- und Weiterbildung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weltweit verbessert die Qualifikation, ermöglicht berufliches Wachstum und eine dauerhafte Beschäftigungsfähigkeit.	Positive Auswirkung	kurzfristig		ESRS/ESD	Weiterbildung und Kompetenzentwicklung
S1	Diversitätsmaßnahmen (in den Dimensionen Geschlecht, Alter und Erfahrung, kultureller Hintergrund, sexueller Orientierung und Identität, körperlicher und geistiger Fähigkeiten) führen zu einem vielfältigeren und integrativen Arbeitsumfeld und zu mehr Integration weltweit.	Positive Auswirkung	kurzfristig		ESRS/ESD	Vielfalt
S2	Unangemessene Arbeitszeiten wirken sich auf das Einkommen, das Wohlbefinden und die Lebensbedingungen der Arbeitskräfte an Standorten von Tier-1-Lieferanten aus.	Negative Auswirkung	langfristig		ESRS/ESD	Arbeitszeit
S2	Das Fehlen von Betriebsräten und Mitbestimmung wirkt sich auf die Arbeitnehmerrechte bei n-Tier-Lieferanten aus - insbesondere dann, wenn sich die Standorte der Lieferanten in Ländern befinden, in denen diese Rechte gesetzlich und/oder in der Praxis eingeschränkt sein können.	Negative Auswirkung	mittelfristig		ESRS/ESD	Vereinigungsfreiheit, einschließlich der Existenz von Betriebsräten
S2	Das Fehlen von Betriebsräten und Mitbestimmung wirkt sich auf die Arbeitnehmerrechte bei Tier-1-Lieferanten aus - insbesondere dann, wenn sich die Standorte der Lieferanten in Ländern befinden, in denen diese Rechte gesetzlich und/oder in der Praxis eingeschränkt sein können.	Negative Auswirkung	mittelfristig		ESRS/ESD	Vereinigungsfreiheit, einschließlich der Existenz von Betriebsräten
S2	Arbeitsunfälle an Tier-1-Lieferantenstandorten, die zu körperlichen Verletzungen führen, schränken die Fähigkeit eines Arbeitnehmers ein, ein erfülltes Leben zu führen, oder können im schlimmsten Fall tödlich sein.	Negative Auswirkung	kurzfristig		ESRS/ESD	Gesundheitsschutz und Sicherheit
S2	Die Arbeitsplatzbedingungen der Tier-1-Lieferanten (einschließlich der Exposition gegenüber gefährlichen Stoffen und übermäßigem Lärm) können zur Entwicklung chronischer Krankheiten und Beeinträchtigungen bei Arbeitskräften weltweit beitragen, beispielsweise durch unzureichende ergonomische Überlegungen an den Arbeitsplätzen.	Negative Auswirkung	mittelfristig		ESRS/ESD	Gesundheitsschutz und Sicherheit
S2	Arbeitsunfälle an n-Tier-Lieferantenstandorten (Abbau von Rohstoffen), die zu körperlichen Verletzungen führen, schränken die Fähigkeit eines Arbeitnehmers ein, ein erfülltes Leben zu führen, oder können im schlimmsten Fall tödlich sein.	Negative Auswirkung	kurzfristig		ESRS/ESD	Gesundheitsschutz und Sicherheit
S2	Die Arbeitsplatzbedingungen bei den n-Tier-Lieferanten (einschließlich der Exposition gegenüber gefährlichen Stoffen und übermäßigem Lärm) können zur Entwicklung chronischer Krankheiten und Beeinträchtigungen bei den Arbeitskräften weltweit beitragen, z. B. durch unzureichende ergonomische Überlegungen bei den Arbeitsplätzen.	Negative Auswirkung	langfristig		ESRS/ESD	Gesundheitsschutz und Sicherheit
S2	Gewalt, Belästigung (einschließlich unmenschlicher Behandlung) und Diskriminierung am Arbeitsplatz beeinträchtigen die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Arbeitskräfte an Lieferantenstandorten (Tier-1).	Negative Auswirkung	kurzfristig		ESRS/ESD	Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz
S2	Kinderarbeit kann an n-Tier-Lieferantenstandorten auftreten und die Chance auf Bildung und eine normale Kindheit gefährden, Armut und Ungleichheit verstetigen und das Risiko physischer und emotionaler Ausnutzung erhöhen.	Negative Auswirkung	kurzfristig		ESRS/ESD	Kinderarbeit

Thema	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Zeithorizont*	Wertschöpfungsstufe	ESRS/ Unternehmensspezifische Angabe (ESD)	Unter-Unterthema
S2	Ein Fehlen der freien Wahl des Arbeitsplatzes beeinträchtigt die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer an den Standorten von Tier-1-Lieferanten weltweit.	Negative Auswirkung	kurzfristig	➔	ESRS/ESD	Zwangsarbeit
S2	Ein Fehlen der freien Wahl des Arbeitsplatzes beeinträchtigt die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer an den Standorten von n-Tier-Lieferanten weltweit.	Negative Auswirkung	kurzfristig	➔	ESRS/ESD	Zwangsarbeit
S2	Die Bereitstellung von Schulungen und Kapazitätsaufbau wirken sich auf die Fähigkeiten und Kompetenzen der Arbeitskräfte an Lieferantestandorten aus.	Positive Auswirkung	mittelfristig	➔	ESRS	Weiterbildung und Kompetenzentwicklung
S2	Versorgungsrisiko oder Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette der BMW Group im Zusammenhang mit den Arbeitsbedingungen, insbesondere der Arbeitszeit.	Risiko	kurzfristig	➔	ESRS/ESD	Arbeitszeit
S2	Risiko und finanzielle Effekte durch Reputationsschäden am Markenwert der BMW Group aufgrund von Kontroversen in Bezug auf die Arbeitsbedingungen, insbesondere der Arbeitszeit.	Risiko	kurzfristig	➔	ESRS/ESD	Arbeitszeit
S2	Risiko und finanzielle Effekte durch Reputationsschäden für den Markenwert der BMW Group aufgrund von Kontroversen in Bezug auf die Arbeitsbedingungen, insbesondere Vereinigungsfreiheit, einschließlich der Existenz von Betriebsräten.	Risiko	kurzfristig	➔	ESRS/ESD	Vereinigungsfreiheit, einschließlich der Existenz von Betriebsräten
S2	Versorgungsrisiko oder Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette der BMW Group im Zusammenhang mit den Arbeitsbedingungen, insbesondere Vereinigungsfreiheit, einschließlich der Existenz von Betriebsräten.	Risiko	kurzfristig	➔	ESRS/ESD	Vereinigungsfreiheit, einschließlich der Existenz von Betriebsräten
S2	Risiko und finanzielle Effekte durch Reputationsschäden am Markenwert der BMW Group aufgrund von Kontroversen in Bezug auf die Arbeitsbedingungen, insbesondere Gesundheit und Sicherheit.	Risiko	kurzfristig	➔	ESRS/ESD	Gesundheitsschutz und Sicherheit
S2	Versorgungsrisiko oder Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette der BMW Group im Zusammenhang mit den Arbeitsbedingungen, insbesondere Gesundheit und Sicherheit.	Risiko	kurzfristig	➔	ESRS/ESD	Gesundheitsschutz und Sicherheit
S2	Risiko und finanzielle Effekte durch Reputationsschäden am Markenwert der BMW Group aufgrund von Kontroversen in Bezug auf die Arbeitsbedingungen, insbesondere Gesundheit und Sicherheit.	Risiko	kurzfristig	➔	ESRS/ESD	Gesundheitsschutz und Sicherheit
S2	Versorgungsrisiko oder Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette der BMW Group im Zusammenhang mit den Arbeitsbedingungen, insbesondere Gesundheit und Sicherheit.	Risiko	kurzfristig	➔	ESRS/ESD	Gesundheitsschutz und Sicherheit
S2	Risiko und finanzielle Effekte durch Reputationsschäden am Markenwert der BMW Group aufgrund von Kontroversen in Bezug auf andere arbeitsbezogene Rechte, insbesondere Zwangsarbeit.	Risiko	kurzfristig	➔	ESRS/ESD	Zwangsarbeit
S2	Versorgungsrisiko oder Risiko von Verzögerungen in der Lieferkette der BMW Group im Zusammenhang mit anderen arbeitsbezogenen Rechten, insbesondere Zwangsarbeit.	Risiko	kurzfristig	➔	ESRS/ESD	Zwangsarbeit
S4	Die genutzte IT-Infrastruktur der BMW Group könnte sich negativ auf die Sicherheit personenbezogener Daten auswirken, zum Beispiel durch betrügerische Nutzung personenbezogener Daten.	Negative Auswirkung	mittelfristig	➔	ESRS	Datenschutz
S4	Durch fehlende Transparenz über die Datenschutzbestimmungen (zum Beispiel Datenerhebung, -speicherung, -verwendung) und darüber, wie Verbraucher ihre Daten schützen können, könnten Kundinnen und Kunden daran gehindert werden, fundierte Entscheidungen zu treffen und ihre sensiblen Daten zu schützen.	Negative Auswirkung	mittelfristig	➔	ESRS	Datenschutz
S4	Informationen über Gesundheit und Sicherheit stellen sicher, dass Kundinnen und Kunden den Produkt- und Dienstleistungsanweisungen gut folgen können, um Ihr Wohlergehen zu schützen.	Positive Auswirkung	mittelfristig	➔	ESRS	Zugang zu (hochwertigen) Informationen

Thema	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Art	Zeithorizont*	Wertschöpfungsstufe	ESRS/ Unternehmensspezifische Angabe (ESD)	Unter-Unterthema
S4	Der Zugang zu Informationen erlaubt es dem Kunden informierte Entscheidungen zu Produkten und Dienstleistungen der BMW Group zu treffen, sowohl in Bezug auf die Leistung als auch auf die Haltbarkeit der Produkte (zum Beispiel hinsichtlich der Umweltauswirkungen in der Nutzungsphase und bei der Verwertung).	Positive Auswirkung	mittelfristig	➤	ESRS	Zugang zu (hochwertigen) Informationen
S4	Das Produktportfolio der BMW Group kann zu einer Reduzierung der Gesundheits- und Sicherheitsrisiken der Kundinnen und Kunden beitragen, zum Beispiel durch Sicherheitssysteme für Fahrer, Fahrzeuginsassen und andere Verkehrsteilnehmer.	Positive Auswirkung	mittelfristig	➤	ESRS/ESD	Gesundheitsschutz und Sicherheit
S4	Die BMW Group hat einen positiven Einfluss auf die Gesundheit und Sicherheit von Kindern, wenn wichtige Sicherheitsinformationen sowie Installationshilfen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.	Positive Auswirkung	mittelfristig	➤	ESRS	Kinderschutz
S4	Reputationsrisiko durch häufige oder sehr schwere Unfälle und Gefährdungen durch Produkte und Dienstleistungen der BMW Group.	Risiko	langfristig	➤	ESRS/ESD	Gesundheitsschutz und Sicherheit
S4	Reputationsrisiko im Falle von Vorfällen, die die Sicherheit der personenbezogenen Daten von Verbrauchern und Endnutzern betreffen.	Risiko	mittelfristig	➤	ESRS	Datenschutz
S4	Steigerung der Zufriedenheit, der Loyalität und des Vertrauens bestehender Kundinnen und Kunden durch gut informierte Entscheidungen und Zufriedenheit mit ihrem Kauf.	Chance	mittelfristig	➤	ESRS	Zugang zu (hochwertigen) Informationen
G1	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	mittelfristig	➤	ESRS	Vermeidung und Aufdeckung einschließlich Schulung
G1	Die extensive Beteiligung am politischen Entscheidungsfindungsprozess kann zu Reputationsschäden führen.	Risiko	mittelfristig	➤	ESRS	Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten

➤ Upstream wesentlich ➤ Eigene Tätigkeiten wesentlich ➤ Downstream wesentlich

* 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, qualitative Angaben bereits ab Berichtsjahr 2024.
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

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	Wesentlich / Unwesentlich	Kapitel
ESRS 2 GOV-1 (ESRS 2.21 (d)) Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen	Wesentlich	↗ Aufsichtsrat – Zusammensetzung, Diversität, Kompetenzen ↗ Vorstand – Aufgaben, Diversität, Kompetenzen
ESRS 2 GOV-1 (ESRS 2.21 (e)) Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind	Wesentlich	↗ Aufsichtsrat – Zusammensetzung, Diversität, Kompetenzen
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 im Jahr 2030
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 2024	
ESRS E1-9.66(a) Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko	keine Anwendung 2024	
ESRS E1-9.66 (c) Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischem Risiko befinden	keine Anwendung 2024	
ESRS E1-9.67(c) Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen	keine Anwendung 2024	
ESRS E1-9.69 Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen	keine Anwendung 2024	
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 zur Verringerung des Wassereinsatzes
ESRS E3-4.29 Gesamtwasserverbrauch in m ³ je Nettoeinnahme aus eigenen Tätigkeiten	Wesentlich	➤ Maßnahmen zur Verringerung des Wassereinsatzes
ESRS 2- IRO 1 - E4.16(a)i	Wesentlich	➤ Engagement für den Schutz der Biodiversität
ESRS 2- IRO 1 - E4.16(b)	Wesentlich	➤ Engagement für den Schutz der Biodiversität
ESRS 2- IRO 1 - 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- SBM3 - S1.14(f) Risiko von Zwangsarbeit	Unwesentlich	
ESRS 2- SBM3 - 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	↗ Arbeitsschutzmanagement
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 2024	
ESRS S1-16.97(a) Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle	Wesentlich	↗ Chancengleichheit und gleicher Lohn für gleiche Arbeit
ESRS S1-16.97(b) Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane	Unwesentlich	
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- SBM3 – 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	↗ Engagement für den Schutz der Biodiversität
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	↗ Kommunikation von internen Regelungen
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

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 2024

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 ➤ Glossar und Kennzahlenerläuterungen
GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	➤ Aufsichtsrat – Zusammensetzung, Diversität, Kompetenzen ➤ Aufsichtsrat – Gremien und Aufgaben ➤ Vorstand – Aufgaben, Diversität, Kompetenzen
GOV-2 – Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorganen des Unternehmens befassen	➤ Aufsichtsrat – Gremien und Aufgaben ➤ Vorstand – Aufgaben, Diversität, 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 unserer Arbeitskräfte
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 ➤ Kreislaufwirtschaft und Ressourcennutzung » Die BMW Group Strategie
SBM-1.42a) – Inputs	➤ Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette » Die BMW Group Strategie » Produktionsnetzwerk » Einkauf und Lieferantennetzwerk
SBM-1.42b) – Outputs	➤ Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette » Die BMW Group Strategie » Produktionsnetzwerk » Einkauf und Lieferantennetzwerk » Geschäftsverlauf und Segmente » Ertragslage Konzern

Angabepflichten gemäß ESRS

SBM-1.42c) – Merkmale der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette und Position des Unternehmens in der Wertschöpfungskette

BMW Group Bericht 2024

- Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette
- Maßnahmen für einen verantwortungsbewussten Ressourceneinsatz
 - » Organisation und Geschäftsmodell
 - » 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

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

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

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

Angabepflichten gemäß ESRS

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

BMW Group Bericht 2024

- 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

E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten

- Umgesetzte Maßnahmen und Messgrößen für eine ganzheitliche CO₂e-Reduzierung

E1-4 – Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel

- Weg zur Erreichung der CO₂e-Reduktionsziele im Jahr 2030

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
- Weiterführende Umweltinformationen

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
- Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
- Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement

E2-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

- Reduzierung von Umweltverschmutzung
- Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk
- Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
- Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement

E2-3 – Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

- Reduzierung von Umweltverschmutzung
- Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk
- Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
- Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement

E2-4 – Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung

- Reduzierung von Umweltverschmutzung

E2-6 – Erwartete finanzielle Effekte durch wesentliche Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

- n. a./schrittweise eingeführte Angabepflicht

Angabepflichten gemäß ESRS

BMW Group Bericht 2024

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

➤ Wasserbezogene Auswirkungen, Risiken und Chancen
➤ Stakeholderengagement

E3-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen

➤ Wassermanagement und Wasserschutz
➤ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk
➤ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
➤ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement

E3-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen

➤ Maßnahmen zur Verringerung des Wassereinsatzes
➤ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk
➤ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
➤ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement

E3-3 – Ziele im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen

➤ Wasserverbrauch in der Produktion erneut gesenkt
➤ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk
➤ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
➤ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement

E3-4 – Wasserverbrauch

➤ Maßnahmen zur Verringerung des Wassereinsatzes

E3-5 – Erwartete finanzielle Effekte durch wesentliche Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen

n. a./schrittweise eingeführte Angabepflicht

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

➤ Engagement für den Schutz der Biodiversität

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

➤ Vorgehensweise und methodische Basis im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse
➤ Stakeholderengagement
➤ Engagement für den Schutz der Biodiversität

E4-1 – Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell

➤ Resilienzanalyse

E4-2 – Konzepte im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen

➤ Hohe Bedeutung intakter Ökosysteme
➤ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk
➤ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
➤ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement

E4-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen

➤ Maßnahmen zum Schutz der biologischen Vielfalt
➤ Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk
➤ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
➤ Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement

E4-4 – Ziele im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen

➤ Ganzheitlicher Ansatz zu Nachhaltigkeitszielen

E4-6 – Erwartete finanzielle Effekte durch wesentliche Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen

n. a./schrittweise eingeführte Angabepflicht

Angabepflichten gemäß ESRS

BMW Group Bericht 2024

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
- Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
- Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement
- » Rohstoffsicherung und -strategie

E5-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

- Maßnahmen für einen verantwortungsbewussten Ressourceneinsatz
- Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk
- Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
- Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement

E5-3 – Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

- Die Ziele auf dem Weg zur Kreislaufwirtschaft
- Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk
- Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
- Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement

E5-4 – Ressourcenzuflüsse

- Maßnahmen für einen verantwortungsbewussten Ressourceneinsatz

E5-5 – Ressourcenabflüsse

- Maßnahmen 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

S1-1 – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens

- Basis des Handelns
- Betriebliches Zusammenarbeitsmodell
- Arbeitsschutzmanagement
- Arbeitssicherheit entlang der Wertschöpfungskette
- Vielfalt fördern

S1-2 – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen

- Basis des Handelns
- Zentrale Beteiligungsmöglichkeiten
- Einbindung der Mitarbeitenden in Veränderungsprozesse
- Betriebliches Zusammenarbeitsmodell
- Just Transition - Kompetenzen für die Zukunft entwickeln
- Vielfalt fördern

S1-3.32, 34 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können

- Basis des Handelns
- Vielfalt fördern

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

BMW Group Bericht 2024

- Attraktive Rahmenbedingungen
- Langfristige und strategische Personalplanung
- Zentrale Beteiligungsmöglichkeiten
- Just Transition - Kompetenzen für die Zukunft entwickeln
- Führungskräftequalifizierung
- Nachwuchs gewinnen und fördern
- Ganzheitliches Gesundheitsmanagement
- Prävention und Vorsorge
- Qualifizierung
- Arbeitsschutzmanagement
- Arbeitssicherheit entlang der Wertschöpfungskette
- Umfassende Präventionsarbeit im Gesundheitsschutz und der Arbeitssicherheit
- Vielfalt fördern
- Geschlechter- und Altersverteilung
- Chancengleichheit und gleicher Lohn für gleiche Arbeit

S1-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

- Überblick über Ziele im Nachhaltigkeitsaspekt Soziales
- Attraktive Rahmenbedingungen
- Just Transition - Kompetenzen für die Zukunft entwickeln
- Geschlechter- und Altersverteilung

S1-6 – Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens

- Merkmale unserer Arbeitskräfte

S1-7 – Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens

- Merkmale unserer Arbeitskräfte

S1-8 – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

- Betriebliches Zusammenarbeitsmodell

S1-9 – Diversitätskennzahlen

- Geschlechter- und Altersverteilung

S1-11 – Soziale Absicherung

- n. a./schrittweise eingeführte Angabepflicht

S1-13 – Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung

- Just Transition - Kompetenzen für die Zukunft entwickeln
- Leistungsmanagement

S1-14 – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit

- Arbeitsschutzmanagement
- Unfallhäufigkeit

S1-16 – Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)

- Chancengleichheit und gleicher Lohn für gleiche Arbeit

ESRS S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger

- Stakeholderengagement

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 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
- Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk

S2-1.16-17 – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

- Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk
- Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
- Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement
- » Rohstoffsicherung und -strategie

S2-1.18 - Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

- Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk
- Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk

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

BMW Group Bericht 2024

➤ Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk

- Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk
- Risikoanalyse und Kontrollmechanismen
- Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement

- Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
- Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement
- » Compliance und Hinweisgebersysteme

- Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk
- Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
- Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement

- Soziale und ökologische Verantwortung im Lieferantennetzwerk
- Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk
- Verantwortungsvolles Rohstoffmanagement

➤ Stakeholderengagement

- Beschreibung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihre Verbindung zu Strategie und Geschäftsmodell
- Basis des Handelns
- Merkmale der Verbraucher und Endnutzer
- Die BMW Group handelt stets kundenorientiert
- Analyse von Markttrends und Wahrnehmung der Marken
- Sicherstellung von Kundenzufriedenheit
- Zugang zu hochwertigen Informationen
- Umgang mit Chancen und Risiken aus der Digitalisierung
- Organisation und Vorgehen zur Prävention von Datenmissbrauch
- Sicherheitskonzepte für Fahrzeuge der BMW Group
- Sensibilisierung für sicheres Fahren
- Ausschluss problematischer Stoffe
- » Compliance und Hinweisgebersysteme

- Basis des Handelns
- Die BMW Group handelt stets kundenorientiert
- Schutz von Kundendaten
- Organisation und Vorgehen zur Prävention von Datenmissbrauch
- Schutz von Fahrzeugdaten
- Produktqualität- und Produktsicherheitsstandards

» Compliance und Hinweisgebersysteme

- Analyse von Markttrends und Wahrnehmung der Marken
- Sicherstellung von Kundenzufriedenheit

Angabepflichten gemäß ESRS

S4-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen sowie Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können

BMW Group Bericht 2024

- Lösungsorientierte Kundenbetreuung
- Zugang zu hochwertigen Informationen
- Kontinuierliche Verbesserung des Zugangs zu Informationen
- Nachhaltigkeit transparent gemacht
- Schutz von Kundendaten
- Umgang mit Chancen und Risiken aus der Digitalisierung
- Organisation und Vorgehen zur Prävention von Datenmissbrauch
- Schutz von Fahrzeugdaten
- Produktqualitäts- und Produktsicherheitsstandards
- Sicherheitskonzepte für Fahrzeuge der BMW Group
- Ausschluss problematischer Stoffe

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

- Sicherstellung von Kundenzufriedenheit
- Zugang zu hochwertigen Informationen
- Kontinuierliche Verbesserung des Zugangs zu Informationen
- Organisation und Vorgehen zur Prävention von Datenmissbrauch
- Sicherheitskonzepte für Fahrzeuge der BMW Group

S4-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

- Kontinuierliche Verbesserung des Zugangs zu Informationen
- Umgang mit Chancen und Risiken aus der Digitalisierung
- Sicherheitskonzepte für Fahrzeuge der BMW Group
- Sicherung von Qualitätsstandards

ESRS G1 – Unternehmensführung

Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

- Aufsichtsrat – Zusammensetzung, Diversität, Kompetenzen
- Aufsichtsrat – Gremien und Aufgaben
- Vorstand – Aufgaben, Diversität, 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

- Verhinderung, Aufdeckung und Bekämpfung von Korruption und Bestechung
- Vermeidung von Interessenkonflikten bei Compliance-Untersuchungen
- Berichterstattung zu Compliance-Untersuchungen

G1-1.10 – Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur

- Kommunikation von internen Regelungen
- Schulungen zu Governance-Aspekten
- Schulungsumfang zu Antikorruption
- Schulungsquote der risikobehafteten Funktionen in Bezug auf Antikorruption
- » Compliance und Hinweisgebersysteme

G1-3.18a) – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

- 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

- Vermeidung von Interessenkonflikten bei Compliance-Untersuchungen

G1-3.18c) – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

- Berichterstattung zu Compliance-Untersuchungen

Angabepflichten gemäß ESRS

G1-3.20 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

G1-3.21a) – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

G1-3.21b) – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

G1-3.21c) – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

G1-5 – Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten

BMW Group Bericht 2024

➤ Kommunikation von internen Regelungen

➤ Schulungsumfang zu Antikorruption

➤ Schulungsquote der risikobehafteten Funktionen in Bezug auf Antikorruption

➤ Schulungsumfang von Vorstand und Aufsichtsrat zu Antikorruption

➤ Beaufsichtigung der Lobbyingaktivitäten

➤ BMW Group Positionen und Lobbyingaktivitäten

➤ Politische Zuwendungen

➤ Positionen in der öffentlichen Verwaltung

➤ Transparenzregister-Einträge

**INTERNES KONTROLLSYSTEM,
RISIKEN UND CHANCEN,
COMPLIANCE**

246 Angemessenheit und Wirksamkeit des
Internen Kontrollsystems und des
Risikomanagementsystems

247 Internes Kontrollsystem

248 Risiken und Chancen

257 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 2024 auf folgender Basis abgegeben:

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

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

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

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

Das Risikomanagementsystem (RMS) umfasst die Gesamtheit aller organisatorischen Regelungen und Maßnahmen zur Identifizierung, Bewertung, Steuerung und Kommunikation von

Risiken einschließlich der Systemüberwachung [Risiko- und Chancenmanagement](#).

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

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

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

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

INTERNES KONTROLLSYSTEM¹

» Das Interne Kontrollsystem² (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 Berichterstattung sicherstellen. Das IKS definiert unternehmensweit gültige Vorgaben zur Ausgestaltung des Internen Kontrollsystems für Rechnungslegungsprozesse und Prozesse für nichtfinanzielle Kennzahlen. Nichtfinanzielle Kennzahlen beinhalten Kennzahlen aus der Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie weitere nichtfinanzielle Kennzahlen.

Das finanzielle IKS der BMW Group hat die Aufgabe, die Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit der wesentlichen Rechnungslegungsprozesse sicherzustellen. Im nichtfinanziellen IKS liegt der Schwerpunkt auf der Weiterentwicklung der Datenerhebungs- und Berichtsprozesse für nichtfinanzielle Leistungsindikatoren. Das nichtfinanzielle IKS deckt damit im Wesentlichen die Risiken der Nachhaltigkeitsberichterstattung ab. Nachhaltigkeitsrisiken werden im Risikomanagement der BMW Group abgebildet und gesteuert.

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 internen Revision (dritte Linie) dar.

Ein angemessenes und wirksames IKS zielt darauf ab, die externe finanzielle und nichtfinanzielle Berichterstattung abzusichern.

Die Gestaltung des Internen Kontrollsystems der BMW Group basiert auf international anerkannten Rahmenwerken wie dem COSO-Modell³.

Die wesentlichen Merkmale des Internen Kontrollsystems der BMW Group beziehen sich auf die organisatorische Verankerung des IKS-Rollenmodells, das Kontrollumfeld, eine Risiko-

beurteilung, Kontrollaktivitäten, Information und Kommunikation sowie Monitoring-Aktivitäten.

Sowohl für das finanzielle als auch für das nichtfinanzielle IKS werden standardisierte Methoden zur Absicherung der Berichtsprozesse 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 System 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. Neue Berichtsstandards, zum Beispiel European Sustainability Reporting Standards (ESRS), 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- bzw. KI-gestützte Datenanalysen genutzt, um etwaige Prozess- und Kontrollschwächen zu erkennen und zu beseitigen.

Die Verantwortung für die Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems der Rechnungslegungsprozesse sowie der Prozesse der nichtfinanziellen Kennzahlen ist in einem Rollenmodell geregelt und liegt bei den verantwortlichen Führungskräften und Prozessverantwortlichen. Diese berichten jährlich über ihre Einschätzung zum Internen Kontrollsystem der Rechnungslegungsprozesse und die Prozesse der nichtfinanziellen Kennzahlen. In die Beurteilung fließen Ergebnisse der internen und externen Revision sowie die Ergebnisse eines kontinuierlich durchgeführten Monitorings ein. Die Ergebnisse 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 Dieses Kapitel enthält Angaben nach ESRS 2 GOV-5.

² Angaben nach den §§ 289, 315 HGB sowie ESRS 2 Par. 34-36 und AR 11.

³ 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 Reputations- und nachhaltigkeitsbezogener Risiken) 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. 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.

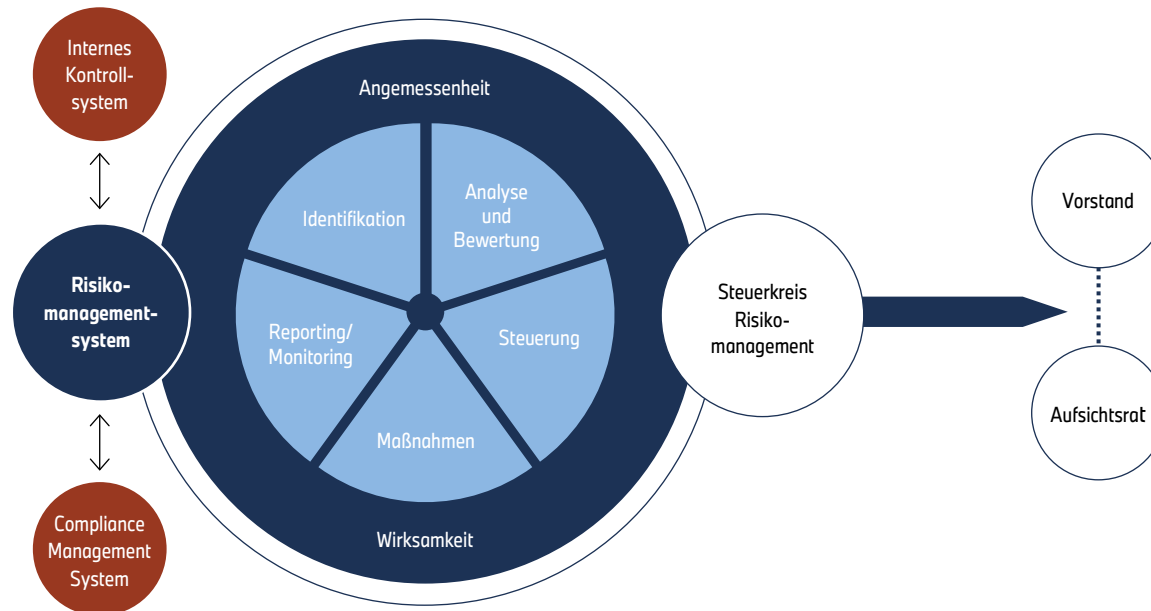
Die Auswirkungen von Risiken und Chancen werden getrennt dargestellt und nicht miteinander verrechnet.

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

Obwohl im Berichtsjahr die Zinsen im Vorjahresvergleich leicht gesunken sind, könnte das weiterhin hohe Zinsniveau das Wirtschaftswachstum weiter bremsen und sich negativ auf das Absatzvolumen auswirken. Generell besteht auch das Risiko, dass die Einführung von zusätzlichen Zöllen und entsprechende Gegenmaßnahmen zu Handelskonflikten führen könnten. Ein andauernder Krieg zwischen Russland und der Ukraine sowie eine weitere 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 gegenwärtig durch vorhandene Liquidität und verfügbare Finanzierungsinstrumente gedeckt.

Die folgenden Ausführungen erläutern mögliche künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer negativen (Risiken) beziehungsweise positiven (Chancen) Prognoseabweichung für die Jahre 2025 und 2026 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 ¹	Veränderung zum Vorjahr ²	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	Erhöht	Unwesentlich	–
Risiken und Chancen aus betrieblichen Aufgabenbereichen				
Produktion und Technologie	Hoch	–	Unwesentlich	–
Einkauf	Hoch	–	Unwesentlich	–
Vertriebsnetz	Gering	–	Unwesentlich	–
Informationssicherheit, Datenschutz und IT	Hoch	–	Unwesentlich	–
Finanzrisiken und -chancen				
Währungen	Mittel	Reduziert	Wesentlich	–
Rohstoffe	Mittel	–	Wesentlich	–
Liquidität	Gering	–	–	–
Sonstige Finanzrisiken	Mittel	–	Unwesentlich	–
Pensionsverpflichtungen	Mittel	–	Wesentlich	–
Rechtliche Risiken	Mittel	–	–	–

¹ Zur weiteren Differenzierung wurde die zusätzliche Risikoklasse „Sehr hoch“ eingeführt.

² Die hier ausgewiesene Veränderung bezieht sich auf die Klassifizierung der Vorjahresrisiken unter Verwendung der aktualisierten Klassifizierung.

Um die Risiken mit der größten Risikohöhe weiter zu differenzieren, wurde zusätzlich die Klasse „Sehr hoch“ neu eingeführt.

Für die Klassifizierung der Risikohöhe für die wesentlichen Risiken gelten damit 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. Eine Reduzierung oder gar der Wegfall der US-Unterstützung für die Ukraine könnte erhebliche Auswirkungen auf das Kriegsgeschehen haben.

Im Falle einer weiteren Eskalation im Nahen Osten drohen negative Auswirkungen auf den Ölpreis, der wiederum die Inflationsraten steigen lassen und damit höhere Kosten und geringere Profitabilität nach sich ziehen könnte.

Im Verhältnis zwischen den USA und China verschiebt sich der Schwerpunkt von reinen Zollerhöhungen zu weiteren Import-

und Exportbeschränkungen für bestimmte Technologien. Diese könnten auch die Bedingungen für Importe und Exporte der BMW Group verschlechtern. Zwischenzeitlich hat auch die EU Strafzölle auf Batteriefahrzeuge gegen China erhoben. Dies birgt erhebliche Risiken, da es die Wahrscheinlichkeit von Gegenmaßnahmen durch China erhöht und eine daraus entstehende Eskalationsspirale in Gang setzen könnte.

Zwar wurde in den USA und Europa aufgrund der gesunkenen Inflationsraten die Zinswende eingeleitet, jedoch hat das weiterhin hohe Zinsniveau eine dämpfende Wirkung auf Wachstum und Konsum. Insbesondere die aktuelle Schwäche der deutschen Volkswirtschaft könnte das Wachstum im gesamten Euroraum bremsen.

Die derzeitige Verfassung der chinesischen Wirtschaft stellt ebenfalls ein Risiko für den Absatz dar. Sollten die andauernde Krise im Immobiliensektor sowie eine allgemein schwächere Binnennachfrage das Wachstum weiter dämpfen, wären mögliche Auswirkungen auf die Weltkonjunktur deutlich zu spüren.

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 Konjunktorentwicklung 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 regionale 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 wurde im April 2024 das neue EU7-Rahmengesetz verabschiedet. Risiken können sich aus den aktuell laufenden Detailausgestaltungen des Rahmengesetzes durch die EU-Kommission ergeben. Neben Schadstoffemissionen werden erstmals die Bremspartikel-emissionen, der Reifenabrieb und die Hochvolt-speicher-Dauerhaltbarkeit reguliert. Die EU-Kommission hat das Initialrecht für Gesetzesvorschläge. Es wird von weiteren Verschärfungen um das Jahr 2030 ausgegangen.

In China plant der Gesetzgeber eine Verschärfung der Abgasgesetzgebung. Risiken können sich aus zusätzlichen Anforderungen ergeben.

Das gesetzlich vorgeschriebene CO₂-Flottenziel in der EU für das Jahr 2035 beträgt 0 g/km und erfordert somit eine vollumfängliche Elektrifizierung der PKW-Neuwagenflotte bis 2035. Zusätzlich arbeitet die EU-Kommission einen Vorschlag aus, ob und wie Fahrzeuge, die ausschließlich mit E-Fuels betrieben werden, als 0-g/km-Fahrzeuge anerkannt werden können. Im Jahr 2026 findet ein Review durch die EU statt, im Zuge dessen die notwendigen Rahmenbedingungen zur Erfüllung des 0-g/km-Ziels für 2035 analysiert werden. Eine mögliche Anpassung des 0-g/km-Ziels 2035 hängt von den Ergebnissen des Reviews ab. Risiken

können sich aus der Nichtverfügbarkeit erneuerbarer Energien, einer nicht ausreichenden privaten und öffentlichen Ladeinfrastruktur sowie einem eingeschränkten Zugang zu Rohstoffen für den Bau von Elektroantrieben ergeben. Eine Diskussion um Verbrauchswerte und CO₂e-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 Nachfrageverwerfungen konfrontiert werden. Eine gedämpfte Nachfrage aufgrund einer Kaufzurückhaltung der Kunden in einzelnen Märkten könnte diesen Effekt noch verschärfen.

In China entwickelt sich insbesondere die Konsumbereitschaft trotz Stützungsmaßnahmen der Zentralregierung weiterhin gedämpft. Das herausfordernde Marktumfeld sowie der Wettbewerb mit chinesischen Herstellern kann entsprechende Auswirkungen auf die BMW Group haben.

Die Höhe des Risikos für den Eintritt von Marktrisiken ist gegenüber dem Vorjahr gestiegen und wird derzeit als sehr hoch eingestuft.

Die Absatzmärkte der BMW Group werden kontinuierlich beobachtet, um Risiken zu minimieren, 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 zählt beispielsweise eine vorbeugende Instandhaltung. 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 unter [↗ Textziffer \[34\]](#) 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, Naturkatastrophen und Brände, Sicherheitsrisiken in bestimmten Ländern, IT-Probleme sowie Verstöße gegen Nachhaltigkeits- oder Qualitätsstandards. Die BMW Group stuft dieses Risiko als hoch ein.

Bei der Auswahl von Lieferanten werden standardmäßig Risikokriterien wie beispielsweise Standort oder Nachhaltigkeitsanforderungen geprüft. Die bereits jetzt spürbaren sowie die kurzfristigen zukünftigen Auswirkungen des Klimawandels wie beispielsweise ein Anstieg von Naturgefahren werden dabei bereits berücksichtigt.

Auch die steigende Komplexität im Lieferantennetzwerk, insbesondere bei den indirekten Vorlieferanten, können 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, wodurch es zu Nachforderungen aufgrund von Kapazitätserweiterungen oder zu Kompensationsforderungen aufgrund von Remanenzen kommen kann.

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](#)

Chancen sieht die BMW Group im Aufbau lokaler Lieferantennetzwerke und 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 Handelsbetrieben besteht. Die Insolvenz von großen Handelsbetrieben könnte sich negativ auf den weltweiten Absatz von Fahrzeugen und das Serviceangebot an Kunden auswirken. Die Entwicklung in den Handelsbetrieben wird fortlaufend beobachtet, um gegebenenfalls frühzeitig Maßnahmen einzuleiten.

Zusammenfassend sind die Risiken aus dem Vertriebsnetz als gering einzustufen.

Die BMW Group richtet 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 grundsätzlich Währungsrisiken und -chancen resultieren. Ein hoher Anteil der Umsatzerlöse sowie der Produktion und der Material- und Finanzmittelbeschaffung erfolgt außerhalb der Eurozone.

Die BMW Group steuert Währungsrisiken sowohl strategisch (mittel- und langfristig) als auch operativ (kurz- und mittelfristig). Mittel- und langfristig kann die Produktion in Fremdwährungsländern 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. Aufgrund der verhältnismäßig moderaten Volatilität der Währungskurse in der jüngsten Vergangenheit hat sich die Risikohöhe im Vergleich zum Vorjahr in geringem Umfang reduziert und wird nun 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 durch 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. 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 jederzeit gewährleistet.

Die Liquiditätssituation wird fortwährend überwacht und durch eine konzernweite Planung des Finanzbedarfs sowie der Finanzmittelbeschaffung erfasst und gesteuert. Ergänzende Informationen zu Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten sind im Konzernanhang unter [Textziffer \[40\]](#) enthalten.

Sonstige Finanzrisiken

Unter die sonstigen Finanzrisiken fallen im Wesentlichen Kontrahentenrisiken sowie Risiken im Zusammenhang mit Firmenbeteiligungen.

Die BMW Group arbeitet bei der Anlage der Liquidität, bei der derivativen Absicherung von Finanzmarktrisiken (insbesondere Währungen, Rohstoffe, Zinsen) sowie bei der Absicherung von Vorleistungen mit Banken zusammen. Das Kontrahentenrisiko beschreibt das Risiko, dass die BMW Group die ihr zustehenden

Zahlungen aus den beschriebenen Anlage- und Absicherungsgeschäften nicht (vollumfänglich) erhält. Zur Ermittlung des Kontrahentenrisikos wird ein Value-at-Risk-Modell eingesetzt, das die Bonität der Banken sowie das zugehörige Geschäftsvolumen berücksichtigt. Die Steuerung des Risikos erfolgt über ein Limitensystem 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. Wesentliche Chancen entstehen durch eine positive Entwicklung des Pensionsvermögens am Kapitalmarkt oder durch einen stärkeren Rückgang der Verpflichtungen.

Die Höhe der Pensionsverpflichtungen bestimmt sich wesentlich durch das zukünftige Auszahlungsprofil, bewertet mit einem aktuellen Diskontzins (abgeleitet aus Renditen von Unternehmensanleihen mit hoher Bonität). Dieser unterliegt Marktwert-

schwankungen und beeinflusst damit die Höhe der barwertigen Pensionsverpflichtungen. Auch Veränderungen weiterer Parameter, wie beispielsweise Inflationsraten und Lebenserwartung, wirken sich auf die Höhe und die Dauer der zukünftigen Pensionszahlungen aus. Ebenso können regulatorische Anforderungen die Höhe der Pensionsverpflichtungen beeinflussen.

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

Neubewertungseffekte auf Verpflichtungs- und Vermögensseite werden unter Berücksichtigung latenter Steuern im sonstigen Ergebnis erfasst und bilanziell in den Gewinnrücklagen im Eigenkapital der BMW Group dargestellt. Ergänzende Informationen zu Risiken im Zusammenhang mit Rückstellungen für Pensionen sind im Konzernanhang unter [Textziffer \[33\]](#) enthalten.

Rechtliche Risiken

Wie jedes weltweit tätige Unternehmen ist die BMW Group mit Rechtsstreitigkeiten, behaupteten Ansprüchen, insbesondere aus Gewährleistungs- und Produkthaftungsumfängen oder Schutzrechtsverletzungen, und behördlichen Verfahren konfrontiert. Diese können sich unter anderem auf die Reputation des Konzerns auswirken. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Verfahren, die branchentypisch oder durch die Anpassung der Produkt- oder Einkaufsstrategie an veränderte Marktbedingungen bedingt sind, oder um kartellrechtliche Verfahren. Vor allem im US-amerikanischen Markt sowie in Großbritannien können sich aus Sammelklagen, Gruppenverfahren und Produkthaftungsrisiken erhebliche finanzielle Auswirkungen und Reputationsschäden ergeben. Eine mögliche schärfere Anwendung, Auslegung oder Veränderung bestehender Regelungen könnte zu einer Zunahme bei den 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. 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 und Österreich für die bedeutenden Gesellschaften bereits zur Anwendung kommt und sukzessive in weiteren wesentlichen Ländern ausgerollt wird.

Die BMW Group bildet für rechtliche Verfahren und Risiken angemessene Rückstellungen. Soweit wirtschaftlich sinnvoll, wird ein Teil der Risiken zudem über Versicherungen abgedeckt. Es kann dennoch nicht ausgeschlossen werden, dass Schäden eintreten können, die über diese Umfänge hinausgehen. Zu Rechtsrisiken werden gemäß 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 Limits 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:

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

Kreditrisiken und -chancen

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

In der fortlaufenden Überprüfung der Bonität des Portfolios können sich auch positive Effekte ergeben, die zu einer Reduzierung des Gesamtrisikos führen und entsprechend eine Chance darstellen. Die BMW Group schätzt potenzielle Chancen in diesem Bereich weiterhin als unwesentlich ein. Um dem volatilen wirtschaftlichen Umfeld Rechnung zu tragen, wurden Parameter innerhalb des Kreditvergabeprozesses überprüft und angepasst, damit rückläufige Bonitäten eingepreist oder nicht angenommen werden.

Restwertrisiken und -chancen

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

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

COMPLIANCE

Für die BMW Group ist Compliance die Grundlage für langfristigen Erfolg. Compliance schafft Vertrauen in unsere Produkte und Marken und prägt unser Bild in der Öffentlichkeit. Compliance umfasst nicht nur die weltweite Einhaltung des geltenden Rechts und unternehmensinterner Regeln, sondern ist Teil unseres Selbst- und Führungsverständnisses, gelebte Integritätskultur und verbindlicher Rahmen aller unternehmerischen Aktivitäten.

Compliance als Unternehmensaufgabe*

» Für den Vorstand der BMW AG ist Compliance eine Leitungsaufgabe, die er durch Schaffung eines angemessenen Ordnungs- und Überwachungsrahmens, ein regelmäßiges und anlassbezogenes Berichtswesen sowie eine eindeutige Kommunikation wahrnimmt. Dies basiert auf dem Grundverständnis, dass es in der Verantwortung aller Mitarbeitenden liegt, geltendes Recht und die sich darauf beziehenden internen Regelungen einzuhalten. Als Vorbilder haben Führungskräfte die Aufgabe, die Compliance-Kultur in ihrem Verantwortungsbereich zu verankern und dafür zu sorgen, dass Compliance-Anforderungen und -Prozesse umgesetzt werden.

Der Chief Compliance Officer (CCO) der BMW Group verantwortet das konzernweite Compliance Management System, leitet den Group Compliance-Bereich und informiert regelmäßig Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG. «

Compliance Management System (CMS)*

» Das konzernweite CMS stärkt die Integritäts- und Compliance-Kultur und trägt dazu bei, Sanktions- und Haftungsrisiken sowie Risiken aus weiteren (nicht-)finanziellen Nachteilen wie Reputationsrisiken zu reduzieren. Es ist auf Angemessenheit und Wirksamkeit ausgerichtet und basiert auf dem Prevent-Detect-Respond-Ansatz mit spezifischen Präventions-, Überwachungs-, Kontroll- und Reaktionsmaßnahmen. Wesentlich sind zudem eindeutige Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten.

Das CMS ist auf die Risikolage des Unternehmens ausgelegt und deckt die relevanten Compliance-Themenfelder ab. Konzernweit

gehören dazu Korruptions-, Geldwäsche- und Betrugsprävention, Kartellrechts- und Menschenrechts-Compliance, Exportkontrolle, Datenschutz, Produkt-Compliance sowie External Workforce Compliance und Compliance für Financial-Services-Einheiten. Dabei werden Datenschutz, Produkt-Compliance, External Workforce Compliance und Compliance für regulierte Financial-Services-Einheiten außerhalb der Group Compliance in eigenständigen Fachabteilungen verantwortet. «

CMS weiterentwickelt

Das CMS wird regelmäßig geprüft und bei Bedarf weiterentwickelt. Dabei werden vor allem strategische Fokusthemen, rechtliche und regulatorische Anforderungen und Trends, Best Practices sowie Industriestandards jeweils risikobasiert berücksichtigt. Ziel ist, das CMS konsequent zu verbessern. Die BMW Group engagiert sich aktiv als Mitglied in verschiedenen Vereinigungen und Interessengruppen wie dem Deutschen Institut für Compliance e. V. (DICO) auf Vorstandsebene.

Im Berichtszeitraum lagen die Schwerpunkte 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.

Die Produkt-Compliance wird als Teil des CMS durch den Bereich Qualitätsmanagement verantwortet. Schwerpunkte dabei sind die Vermeidung von Verstößen gegen produktbezogene gesetzliche und behördliche Vorschriften und die Einhaltung der

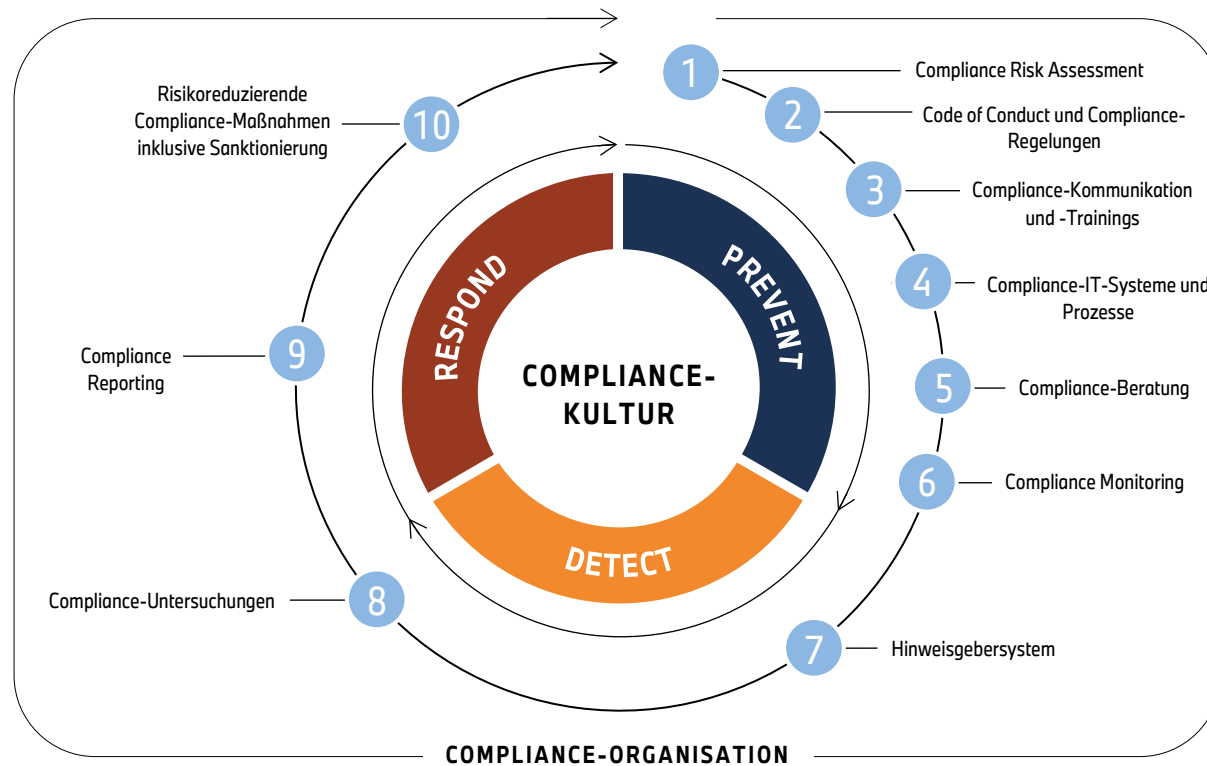
sich darauf unmittelbar beziehenden Anforderungen an Produkte der Segmente Automobile und Motorräder der BMW Group. Im Berichtsjahr wurde die gesamte Arbeitsweise des Produkt-Compliance-Programms über Selbstverständnis, Systematik und Prozesse präzisiert und der VDA-Band Product Compliance System als neuer externer Orientierungsrahmen einbezogen. Zudem wurden mit Fokus auf Prävention die Detect-Prozesse über Produkt-Compliance-Audits sowie die Compliance Awareness über umfangreiche Kommunikationsmaßnahmen weiter gestärkt.

Das Compliance-Programm External Workforce Compliance wird als Teil des CMS durch den Bereich Konzernpersonalwesen verantwortet und hat den Schutz des Unternehmens vor Folgen nicht arbeitsrechtskonformer Zusammenarbeit mit Beschäftigten von Fremdfirmen zum Ziel. Im Berichtszeitraum wurde die External Workforce Compliance weiter aufgebaut mit dem Ziel, Anforderungen für regelkonforme Werkverträge in der Beschaffung von Dienstleistungen und in der Zusammenarbeit mit Dienstleistern stärker im Unternehmen zu verankern.

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.

* Dieser Abschnitt enthält Angaben nach ESRG G1-3.18a).

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 Prüfungstest 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 umzusetzen.

Compliance-Schulungen

Die Compliance-Schulungen werden kontinuierlich und zielgruppenspezifisch weiterentwickelt. Die im Zweijahresrhythmus stattfindenden Online-Schulungen mit Fallbeispielen und Testfragen stärken die Compliance-Kultur und rechtskonformes Verhalten. 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 Geldwäsche und Sanktionslisten, Austauschaktivitäten mit Wettbewerbern, Prüfung verlässlicher Geschäftspartner sowie die Prüfung der rechtlichen Zulässigkeit von Sachzuwendungen. Die dabei erhobenen Daten bilden die Basis für die Compliance-Risikobewertung.

Compliance und Hinweisgebersysteme¹

» Bei Fragen und Hinweisen zu Compliance-relevanten Themen können sich Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an ihre Führungskräfte und die zuständigen Fachstellen, insbesondere die Compliance-Funktionen, wenden. Ergänzend steht der sogenannte Compliance Contact als Anlaufstelle – auch Externen – zur Verfügung.

Hinweise auf potenzielle Compliance-Verstöße können zudem in mehreren Sprachen anonym und vertraulich über die BMW Group SpeakUP Line als Hinweisgebersystem sowie an eine Ombudsstelle gegeben werden. Eingehende Hinweise werden gemäß der BMW Group Anweisung „Hinweise auf Compliance-Verstöße“ bearbeitet.

Die BMW Group schützt Hinweisgeber doppelt: So können Meldungen ohne Offenlegung der Identität erfolgen und Hinweisgeber werden wegen ihrer Meldung nicht benachteiligt. Alle Anfragen und Hinweise zum Thema Compliance werden mithilfe eines konzernweiten elektronischen Case-Management-Systems dokumentiert und bearbeitet. Bei Bedarf werden die Konzernrevision, die Konzernsicherheit, die rechtsberatenden Fachstellen oder der Betriebsrat einbezogen. «

Überprüfung und Kontrolle des CMS²

» CMS-differenzierte Kontrollebenen überprüfen regelmäßig die Einhaltung und Umsetzung der Compliance-Regeln und -Prozesse. Neben unmittelbaren Kontrollen durch die Compliance-Verantwortlichen als Geschäftsverantwortliche wirken weitere Maßnahmen, die in die Geschäftsprozesse integriert sind und in der Regel zum [Internen Kontrollsystem](#) gehören, risikoreduzierend.

Anlassbezogene und -unabhängige Compliance-Untersuchungen werden im Rahmen der Detect-Funktion der zentralen Compliance durchgeführt. Dazu zählen die Internal Investigations, die im Zusammenhang behördlicher Ermittlungsverfahren stehen und der internen Sachverhaltsaufklärung dienen. Bei den risikobasierten Compliance-Audits zur Identifizierung bestimmter Compliance-Risiken liegt der Schwerpunkt im Kartellrecht sowie in den Themen Exportkontrolle und Geldwäscheprävention. Ergänzend prüft die Konzernrevision die Einhaltung von Compliance-Vorgaben durch Geschäftsverantwortliche sowie ausgewählte Elemente des CMS.

Alle Kontrollmaßnahmen sind darauf gerichtet, Compliance-Risiken zu reduzieren. Etwaige Verstöße werden umgehend abgestellt und das Risiko einer Wiederholung wird weitestgehend reduziert. Sofern Verstöße individuell zuzuordnen sind, werden sie auf Basis festgelegter Prozesse angemessen sanktioniert.

Im Rahmen der jährlich durchgeführten 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. Unsere gesamthafte Stellungnahme zur Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems inklusive des CMS ist im Kapitel [Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems](#) zu finden. «

Regelmäßiger Bericht an Vorstand und Aufsichtsrat

Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG beziehungsweise der Prüfungsausschuss als Gremium des Aufsichtsrats sowie die Führungsgremien im Unternehmen werden regelmäßig (mindestens zweimal pro Jahr) und zusätzlich bei Bedarf durch den CCO informiert.

¹ Dieser Abschnitt enthält Angaben nach ESRS S1-3.33; ESRS S2-3.27; ESRS S4-1.16b); ESRS G1-1.10a), e); ESRS G1-3.18a).

² Dieser Abschnitt enthält Angaben nach ESRS G1-3.18a).

PROGNOSE

Die Prognose sowie die **Risiken und Chancen** der BMW Group geben die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens im Jahr 2025 aus der Sicht der Konzernleitung wieder. Die Prognose erstreckt sich im Einklang mit der konzerninternen Steuerung über ein Jahr.

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 aktuell davon aus, dass die Weltwirtschaft 2025 um 3,3% wachsen wird. Die größten Risiken stellen die geopolitischen Entwicklungen, Handelskonflikte sowie eine langsamere Lockerung der Geldpolitik dar. Weitere Informationen zu politischen und weltwirtschaftlichen Risiken finden sich auch im Kapitel **Risiken und Chancen**.

In der Eurozone könnte das Wachstum 2025 mit 1,0% etwas stärker ausfallen als noch im Vorjahr. Gründe dafür sind niedrigere Teuerungsraten, weitere moderate Leitzinssenkungen und eine etwas höhere private Konsumbereitschaft. Jedoch könnten ein erhöhtes Zollumfeld in einigen Ländern das Wachstum schwächen. Deutschland dürfte sich auf sehr niedrigem Niveau wieder etwas erholen (+0,3%). Für Frankreich (+0,7%), Italien (+0,7%) und Spanien (+2,4%) wird teilweise ein leicht geringeres Wachstum als im Vorjahr erwartet.

Für das UK gehen die Prognosen aufgrund niedrigerer Zinsen und höherer Staatsausgaben von einem Wachstum der Wirtschaftsleistung aus (+1,2%).

Gestützt durch Steuersenkungen für Unternehmen und Haushalte sowie durch Deregulierung dürfte die US-Wirtschaft 2025 mit 2,2% wachsen. Zollerhöhungen und eine geringere Zuwanderung könnten die Dynamik jedoch bremsen.

In China dürfte die Regierung die heimische Wirtschaft angesichts der fortdauernden Immobilienkrise und der weiter schwächelnden Binnennachfrage mit einer expansiveren Geld- und Fiskalpolitik stützen. Unter den beschriebenen Vorzeichen sollte das Wirtschaftswachstum für 2025 bei 4,5% liegen. Die chinesische Regierung hat auf dem Volkskongress ein Wachstumsziel von rund 5% in Verbindung mit weiteren staatlichen Unterstützungsmaßnahmen ausgegeben.

In Japan wurden die Konjunkturprognosen aufgrund eines starken vierten Vorjahresquartals zuletzt leicht angehoben. Insgesamt dürfte dort das Wachstum 2025 im Vergleich zum Vorjahr aber höher ausfallen (+1,2%).

Devisenmärkte und internationales Zinsumfeld

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

In der Eurozone wird aktuell davon ausgegangen, dass sich die Teuerungsraten wieder der 2%-Zielmarke annähern. Daher könnte es im Prognosezeitraum zu weiteren moderaten Leitzinssenkungen kommen. Ein erhöhtes Zollumfeld in einigen Ländern könnten jedoch die Inflation wieder steigen lassen.

Es ist davon auszugehen, dass die Inflationsrate in den USA aufgrund höherer Zölle und eines angespannten Arbeitsmarktes infolge einer strengeren Einwanderungspolitik weiterhin über dem Zielwert von 2,0% liegen wird. Die US-Notenbank könnte daher

die Leitzinsen langsamer senken, was zu einer Aufwertung des Dollars gegenüber dem Euro führen dürfte.

Auch in UK dürften die Leitzinsen 2025 weiter zurückgehen. Der Kurs des britischen Pfund wird den Erwartungen zufolge im Verhältnis zum Euro stabil bleiben.

In Japan wird für 2025 von leicht steigenden Zinsen ausgegangen. Der Yen dürfte gegenüber dem Euro schwach jedoch stabil bleiben.

In China könnte die niedrige Teuerungsrate die chinesische Notenbank zu einer expansiveren Geldpolitik veranlassen. Es wird dennoch mit einer leichten Aufwertung des Renminbis gegenüber dem Euro gerechnet.

Der südkoreanische Won dürfte sich von seinem niedrigeren Niveau etwas erholen und 2025 wieder an Wert gewinnen.

Allgemeine Entwicklung auf den internationalen Automobilmärkten

Vor dem Hintergrund der günstigen Konjunkturerwartungen für 2025 könnten auch die weltweiten Automobilmärkte leicht zulegen. Positive Impulse könnten dabei vor allem von den Automobilmärkten in den USA und China ausgehen. In China wird wie in 2024 von einem Wachstum in den unteren Preisbändern ausgegangen. In Europa wird aufgrund strengerer CO₂-Regulierung ein Marktwachstum bei den elektrifizierten Fahrzeugen erwartet, die BMW Group geht jedoch von einem rückläufigen Gesamtmarkt aus.

Internationale Motorradmärkte

Für das Jahr 2025 erwartet die BMW Group für die weltweiten Motorradmärkte über 500 ccm gesamthaft weiterhin stabile Verhältnisse. In Europa dürfte ein leichtes Wachstum zu sehen sein, während in den USA eine Stabilisierung erwartet wird. In China

wird die Entwicklung des Motorradmarktes über 500 ccm auf Vorjahresniveau prognostiziert. Der Motorradmarkt in Brasilien dürfte sich 2025 in einer ähnlich stabilen Lage präsentieren wie im Vorjahr.

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

Die Prognose enthält zukunftsbezogene Angaben. Sie basieren auf Erwartungen und Einschätzungen der BMW Group und können von unvorhersehbaren Ereignissen beeinflusst werden. Dies kann dazu führen, dass die tatsächliche Geschäftsentwicklung, unter anderem wegen veränderter politischer und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen, sowohl positiv als auch negativ von den nachfolgend beschriebenen Erwartungen abweicht.

Der nachfolgende Ausblick bezieht sich auf den Prognosezeitraum von einem Jahr und basiert auf der Zusammensetzung der BMW Group in diesem Zeitraum. Er berücksichtigt alle zum Zeitpunkt der Aufstellung vorliegenden Erkenntnisse, die einen Einfluss auf den Geschäftsverlauf der BMW Group haben könnten.

Die in der Prognose enthaltenen Erwartungen beziehen sich auf die Planung des Unternehmens für das Jahr 2025 und geben den Stand zur Aufstellung des Konzernabschlusses wieder. Die Grundlagen und wesentlichen Annahmen der Planung sind nachfolgend dargestellt. Sie enthalten die Konsensmeinung führender Organisationen wie Wirtschaftsforschungsinstitute und Banken.

Die BMW Group geht für das Geschäftsjahr 2025 von folgenden Entwicklungen aus:

Aufgrund der sich weiter stabilisierenden Inflation und weiteren moderaten Leitzinssenkungen in vielen Ländern wird für 2025 mit einer steigenden Nachfrage gerechnet.

In China erwartet die BMW Group weiterhin eine herausfordernde Marktsituation, in der sich die Wettbewerbsintensität weiter erhöht und Marktwachstum vor allem bei Fahrzeugen in den unteren Preisbändern stattfinden wird. Das Preisniveau in China wird wie im zweiten Halbjahr 2024 erwartet und liegt daher zum Halbjahr unter Vorjahr. In den USA wird vor dem Hintergrund der robusten wirtschaftlichen Lage mit einer Fortsetzung der positiven Marktentwicklung gerechnet. In Europa wird aufgrund der strengeren CO₂-Regulierung von einem Wachstum bedingt durch die elektrifizierten Fahrzeuge ausgegangen. Der Umsatz pro Fahrzeug im Segment Automobile für das Gesamtjahr wird in der Größenordnung des Vorjahres erwartet.

Die Situation auf den Rohstoffmärkten wird sich in 2025 weiter verbessern. Gegenläufig belasten jedoch Währungseffekte das Ergebnis und führen somit gesamthaft zu einer Ergebnisbelastung im Vorjahresvergleich.

Aufgrund der herausfordernden Situation im Lieferantenumfeld sowie der Inflation in den Vorjahren wird weiterhin mit erhöhten Unterstützungsmaßnahmen für die Lieferkette gerechnet.

Die in 2024 verhängten Anti-Subventionszölle der EU auf batteriebetriebene Elektrofahrzeuge aus China, gegen die die BMW Group bei der EU Kommission Klage eingereicht hat, werden das Geschäftsjahr 2025 mit einem mittleren dreistelligen Millionenbetrag belasten und sind in der Prognose enthalten. Gegenmaßnahmen der chinesischen Regierung könnten im weiteren Jahresverlauf folgen, sind aber nicht in der Prognose enthalten.

Die Zollerhöhungen der neuen US Administration auf Importe aus China (+20% Zölle auf alle aus China importierten Produkte) sowie die Gegenmaßnahmen der chinesischen Regierung (unter anderem +10% auf importierte Fahrzeuge mit Hubraum größer 2,5l) führen zu einer Ergebnisbelastung in einem niedrigen dreistelligen Millionenbereich und sind in der Prognose enthalten. Von diesen Zöllen betroffen sind vor allem Fahrzeuge, die aus den USA nach China exportiert werden, sowie Produktions- und Komponenten aus China, die in die USA importiert werden.

Am 4. März 2025 sind Zollerhöhungen der US Administration auf Importe aus Kanada und Mexiko in Höhe von 25% in Kraft getreten. Diese belasten das Ergebnis mit einem mittleren dreistelligen Millionenbetrag und sind in der Prognose enthalten.

Zudem sind Zollerhöhungen auf importierten Stahl und Aluminium in den USA mit einem hohen zweistelligen Millionenbetrag in der Prognose enthalten.

Die BMW Group hat damit in der Prognose für das Geschäftsjahr 2025 die Auswirkungen aus allen bis zum 12. März in Kraft getretenen Zollerhöhungen abgebildet. Aufgrund der volatilen geopolitischen Situation können im Jahresverlauf sowohl Reduzierungen als auch weitere Erhöhungen von Zöllen eintreten.

Die Situation im Nahen Osten hat sich auch im Jahr 2024 nicht wesentlich entspannt, jedoch einigten sich Israel und die Hamas im Januar 2025 auf eine erste Phase der Waffenruhe mit einer sechswöchigen Feuerpause. Aktuell wird über eine Fortsetzung der Waffenruhe verhandelt. Wie im Geschäftsjahr 2024 hat dieser Konflikt gegenwärtig keine wesentlichen Auswirkungen auf das Geschäft der BMW Group, da das Unternehmen nicht direkt in der Region tätig ist. Eine weitere Eskalation der Situation ist nicht in der Prognose berücksichtigt.

Auch der Krieg in der Ukraine sowie die vorläufige Einstellung der amerikanischen Militärhilfen und daraus resultierende Diskussionen in Europa um weitere Unterstützungen werden aufmerksam beobachtet. Die geltenden Restriktionen sind in der Prognose verarbeitet.

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

Ab dem kommenden Geschäftsjahr wurden neue strategische Ziele für die CO₂e-Emissionen festgelegt, die sowohl den engen Wechselbeziehungen zwischen der Lieferkette und der Nutzungsphase als auch den Anforderungen der ESRS-Berichterstattung Rechnung tragen. Entsprechend der neuen Ziele werden die bedeutsamsten Leistungsindikatoren definiert. Ab dem Geschäftsjahr 2025 werden daher die Leistungsindikatoren CO₂e-Emissionen Scope 1 und 2 auf Konzernebene in Mio. Tonnen sowie CO₂e-Emissionen Scope 3 Lieferkette und Nutzungsphase zusammen im Segment Automobile in Mio. Tonnen berichtet. Abgelöst werden damit die bisher berichteten Leistungsindikatoren CO₂e-Emissionen der BMW Group Standorte (Scope 1 und 2) je produziertes Fahrzeug in Tonnen und die CO₂-Emissionen der EU-Neuwagenflotte in g/km.

Erwartungen der BMW Group – bedeutsamste Leistungsindikatoren

Die BMW Group erwartet positive Impulse auf die Auslieferungen aufgrund der vollen Verfügbarkeit der neuen Modelle wie des BMW 5er, des BMW X3* und der erneuerten Modellpalette von MINI sowie der Markteinführung des BMW 2er Gran Coupé*.

Die Zahl der Auslieferungen im Segment Automobile von Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce wird aufgrund der steigenden Nachfrage, der vollen Verfügbarkeit der neuen Modelle und der erneuerten Modellpalette von MINI leicht über dem Niveau des Vorjahres erwartet. Der Anteil der vollelektrischen Automobile an den Auslieferungen wird im Vergleich zu 2024 leicht steigen.

Die Abschreibungen werden aufgrund der Investitionen und aktivierten Entwicklungskosten der vergangenen Jahre ansteigen. Die Elektrifizierungs- und Digitalisierungsstrategie wird auch im Jahr 2025 fortgesetzt, jedoch werden nach dem Peak 2024 rückläufige Kosten sowie Investitionen erwartet. Im Geschäftsjahr 2025 stehen die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Vorbereitung des Anlaufs der Modelle der NEUEN KLASSE, darunter die Weiterentwicklung der sechsten Generation der Batterietechnologie.

Für das Geschäftsjahr wirken steigende Auslieferungen und eine Entlastung bei den Rohstoffen positiv. Dagegen belasten Währungseffekte, die weiterhin herausfordernde Situation in China, die zusätzlich erhobenen Zölle und weiterhin erhöhte Unterstützungsmaßnahmen für die Lieferkette das Ergebnis. Vor diesem Hintergrund wird von einer EBIT-Marge im Korridor 5 bis 7% ausgegangen. Daher wird der RoCE im Segment Automobile in einem Korridor von 9 bis 13% liegen.

Für die absoluten CO₂e-Emissionen Scope 1 und 2 wird ein leichter Anstieg erwartet. Maßnahmen zur Reduzierung der eigenen CO₂e-Emissionen werden durch ein im Vorjahresvergleich höheres Produktionsvolumen überkompensiert.

Die absoluten CO₂e-Emissionen Scope 3 Lieferkette und Nutzungsphase im Segment Automobile werden ebenfalls leicht ansteigen, jedoch ist der Anstieg unterproportional im Vergleich zum Volumen.

Auch im Segment Motorräder spiegelt sich die stabile Nachfragesituation wider. Zusammen mit der vollen Verfügbarkeit der Modelle, unter anderem der BMW R 1300 GS Adventure, wird bei den Auslieferungen in diesem Segment ein leichter Anstieg prognostiziert. Die EBIT-Marge wird somit im Korridor von 5,5 bis 7,5% und der Segment-RoCE in einem Korridor von 13 bis 17% erwartet.

Für den RoE im Segment Finanzdienstleistungen wird ein Wert im Korridor von 13 bis 16% prognostiziert. Es wird erwartet, dass sich die rückläufige Entwicklung an den Gebrauchtwagenmärkten weiter fortsetzt, wodurch sich im Vergleich zum Vorjahr die Wiedervermarktungserlöse von Leasingrückkäufern gegenüber 2024 weiter abschwächen werden.

Das Konzernergebnis vor Steuern wird aufgrund der beschriebenen Entwicklungen auf Vorjahresniveau erwartet. Dies bedeutet ab dem Geschäftsjahr 2025 ausschließlich für diesen bedeutsamsten Leistungsindikator eine Veränderung gegenüber dem Jahr 2024 in einer Bandbreite von +/-4,9%.

Die oben genannten Ziele werden mit einer Anzahl an Mitarbeitenden auf Vorjahresniveau erreicht. Der Anteil von Frauen in Führungsfunktionen in der BMW Group sollte dabei leicht steigen. Die Leistungsindikatoren in Bezug auf Mitarbeitende umfassen entsprechend der ESRS-Berichterstattung ab dem Geschäftsjahr 2025 die vollkonsolidierten Tochtergesellschaften.

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

* 7 Verbrauchs- und CO₂-Angaben.

BMW Group bedeutsamste Leistungsindikatoren

		2024 berichtet	2025 Prognose
KONZERN			
Ergebnis vor Steuern ¹	Mio. €	10.971	Auf Vorjahresniveau
Mitarbeitende am Jahresende ²		157.457	Auf Vorjahresniveau
Frauenanteil in Führungsfunktionen ³	%	21,6	Leichter Anstieg
CO ₂ e-Emissionen Scope 1 und 2 ⁴	Mio. t	0,810	Leichter Anstieg
SEGMENT AUTOMOBILE			
EBIT-Marge	%	6,3	5 bis 7
Return on Capital Employed (RoCE)	%	11,4	9 bis 13
Auslieferungen	Einheiten	2.450.854	Leichter Anstieg
Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen	%	17,4	Leichter Anstieg
CO ₂ e-Emissionen Scope 3 Lieferkette und Nutzungsphase ⁵	Mio. t	125,1	Leichter Anstieg
SEGMENT MOTORRÄDER			
EBIT-Marge	%	6,1	5,5 bis 7,5
Return on Capital Employed (RoCE)	%	15,5	13 bis 17
Auslieferungen	Einheiten	210.385	Leichter Anstieg
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN			
Return on Equity (RoE)	%	15,1	13 bis 16

¹ Ab dem Geschäftsjahr 2025 wurde die Bandbreite angepasst. Siehe zu den Terminologien und Bandbreiten [z. Glossar](#).

² Ab dem Geschäftsjahr 2025 werden entsprechend der ESRS-Berichterstattung die vollkonsolidierten Tochtergesellschaften berichtet (bis 31.12.2024: alle konsolidierten und nicht konsolidierten Gesellschaften an denen die BMW Group mehr als 50% der Anteile hält).

³ Die Umstellung ab dem Geschäftsjahr 2025 in der Anzahl der Mitarbeitenden (siehe Fußnote 1) gilt auch für den Frauenanteil.

⁴ Gesamtwert CO₂e-Emissionen Scope 1 und 2 exkl. Standorte ohne operative Kontrolle, inkl. biogene Emissionen.

⁵ CO₂e-Emissionen der Kategorien erworbene Waren und Dienstleistungen, Transportlogistik, Nutzungsphase für das Segment Automobile, inkl. biogene Emissionen.

ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN* UND ERLÄUTERUNGEN

Zusammensetzung des Gezeichneten Kapitals

Das Gezeichnete Kapital (Grundkapital) der BMW AG belief sich zum 31. Dezember 2024 auf 638.716.075 € (2023: 638.716.075 €) und ist gemäß § 5 Abs. 1 der Satzung eingeteilt in 579.795.667 (90,78%) (2023: 579.795.667/90,78%) Stammaktien im Nennbetrag von 1 € und 58.920.408 (9,22%) (2023: 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 2024 besaß die Gesellschaft insgesamt 16.456.756 (2023: 5.161.255) 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	26,6 ²
AQTON SE, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	9,4	17,2 ³
AQTON Verwaltung GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	-	17,2 ⁴
AQTON GmbH & Co. KG für Automobilwerte, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	17,2	-
Susanne Klatten, Deutschland	0,2	21,5 ⁵
Susanne Klatten Beteiligungs GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	21,5	-

¹ Freiwillige Bestandsmitteilungen der aufgeführten Aktionäre zum Stichtag 31. Dezember 2024.

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 11. Mai 2022 ist der Vorstand ermächtigt, bis zum 10. Mai 2027 eigene Aktien (Stammaktien und/oder Vorzugsaktien) mit einem Anteil am Grundkapital von insgesamt bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung oder – falls dieser Wert niedriger ist – des zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben.

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 Kontrollenerwerbs 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 haben ein Joint Venture Agreement betreffend Mobilitätsdienstleistungen u.a. in den Geschäftsbereichen Ride-Hailing und Laden abgeschlossen, das für die Mercedes-Benz Group AG und die BMW AG (Prinzipale) jeweils das Recht vorsieht, ein Bieterverfahren für den Fall einzuleiten, dass (i) dem anderen Prinzipal gem. § 33 WpHG das Erreichen von Stimmrechten unter Einschluss einer Zurechnung nach § 34 WpHG von mehr als 50% oder gem. § 20 AktG ein Anteilsbesitz von mehr als 50% mitgeteilt wird oder (ii) ein Aktionär oder ein Dritter Stimmrechte oder Anteile an dem anderen Prinzipal unter Berücksichtigung einer Zurechnung gem. § 30 WpHG von mehr als 50% hält oder (iii) der andere Prinzipal einen Beherrschungsvertrag als abhängiges Unternehmen abgeschlossen hat. Das Ergebnis eines

solchen Bieterverfahrens ist, dass der höchstbietende Prinzipal den Zuschlag für das Gemeinschaftsunternehmen erhält.

- Mehrere einzelne Liefer- und Entwicklungsverträge über Antriebssystemkomponenten zwischen der BMW AG und verschiedenen Industriekunden berechtigen den jeweiligen Industriekunden zur außerordentlichen Kündigung in bestimmten Fällen eines Kontrollwechsels bei der BMW AG (zum Beispiel wenn die BMW AG mit einem dritten Unternehmen fusioniert oder von einem dritten Unternehmen übernommen wird; ein Automobilhersteller erwirbt mehr als 50% der Stimmrechte oder Kapitalanteile an der BMW AG).
- Die BMW AG ist 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 ausübbareren Stimmrechte zu allen oder nahezu allen Angelegenheiten zu steuern, oder (iii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder von Vorstand oder Aufsichtsrat zu bestimmen. Des Weiteren liegt ein Kontrollwechsel vor, wenn Wettbewerber der HERE-Gruppe beziehungsweise bestimmte mögliche Wettbewerber der HERE-Gruppe aus der Technologiebranche mindestens 25% der Kapitalanteile oder der Stimmrechte an der BMW AG erwerben. Wenn keiner der anderen Gesellschafter diese Anteile übernimmt, haben die anderen Gesellschafter das Recht, die Auflösung der There Holding B. V. zu beschließen.
- 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.

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.

- 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.