BMW GROUP
BERICHT 2020

UNSERE VERANTWORTUNG. UNSERE ZUKUNFT.

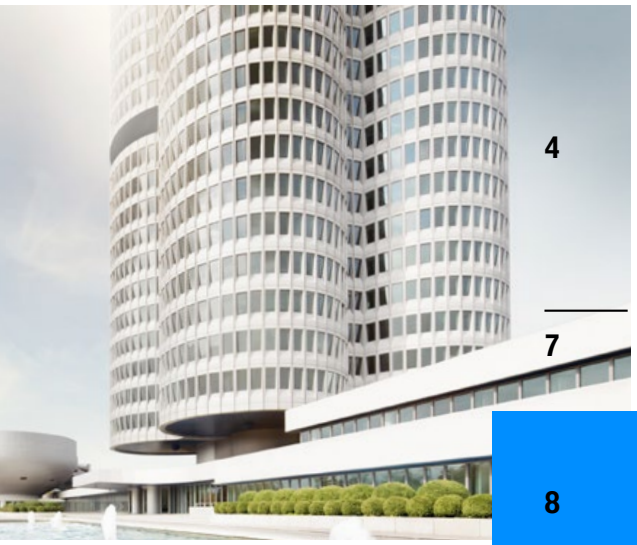
Bericht über die ökonomische Leistung der BMW Group und ihren ökologischen und gesellschaftlichen Beitrag

LINK ZUM ONLINE-BERICHT

BMW GROUP

ROLLS-ROYCE MOTOR CARS LTD

INHALT



4 Über diesen Bericht (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

7 AN UNSERE STAKEHOLDER

8 BMW Group in Zahlen
13 Bericht des Aufsichtsrats
23 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
29 Dialog mit den Stakeholdern
33 BMW Aktie und Kapitalmarkt im Jahr 2020

35 ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

36 Grundlagen des Konzerns
69 Produkte und Dienstleistungen
87 Produktion, Einkauf und Lieferantennetzwerk
105 Mitarbeiter und Gesellschaft
122 Wirtschaftsbericht
159 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht
179 Internes Kontrollsystem bezogen auf die Rechnungslegungsprozesse
180 Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

185 **KONZERN-ABSCHLUSS**

186 Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Segmente
187 Gesamtergebnisrechnung des Konzerns
188 Bilanz des Konzerns und der Segmente zum 31. Dezember 2020
190 Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Segmente
192 Entwicklung des Konzerneigenkapitals
194 Konzernanhang

281 **CORPORATE GOVERNANCE**

282 Grundzüge der Corporate Governance (Teil des zusammengefassten Lageberichts)
291 Vergütungsbericht (Teil des zusammengefassten Lageberichts)
326 Glossar und Kennzahlenerläuterung

330 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
331 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
340 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

343 **WEITERE INFORMATIONEN**

344 Weitere GRI-Informationen
357 Berichtskonzept
359 TCFD-Index
363 NFE-Index
364 BMW Group Verbrauchs- und CO_2-Angaben
365 BMW Group im Zehn-Jahres-Vergleich
367 Finanzkalender
368 Kontakte

ÜBER DIESEN BERICHT (TEIL DES ZUSAMMENGEFASSTEN LAGEBERICHTS)

Der vorliegende Bericht ist ein neues Kapitel in der Berichterstattung der BMW Group. Für das Berichtsjahr 2020 integriert die BMW Group ihren Geschäftsbericht und ihren Nachhaltigkeitsbericht (vormals Sustainable Value Report) zu einem Ganzen. Daher ist es uns wichtig, zu Beginn den Aufbau und die Beweggründe dieser neuen Berichterstattung kurz zu erläutern, damit Sie als Stakeholder des Unternehmens den Bericht optimal nutzen und die gesuchten Informationen schnell und zuverlässig finden und einordnen können. Integrierte Berichterstattung ist für die BMW Group ein dynamischer Prozess. Aus diesem Grund suchen wir den Dialog nicht nur zu inhaltlichen Aussagen, sondern denken, auf diesem Weg auch zur bestmöglichen Berichterstattung zu kommen.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit werden in diesem Bericht geschlechtsspezifische Formulierungen nur auf häufig verwendete Begriffe wie zum Beispiel Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beziehungsweise Kundinnen und Kunden angewendet. Insbesondere in Tabellen wird jedoch aus Platzgründen nur der Begriff Mitarbeiter verwendet. Die gewählte Form steht für alle Geschlechter.

SYMBOLE UND WEITERE INFORMATIONEN

⌞ ... ⌟ Die Inhalte dieses Abschnitts wurden vom Abschlussprüfer einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung mit begrenzter Sicherheit unterzogen (Limited Assurance). Alle übrigen geprüften Inhalte des Berichts unterliegen hinreichender Sicherheit (Reasonable Assurance).

Die folgenden Symbole erleichtern die Navigation im Bericht:

|« Zu vorheriger Seite springen

☰ Inhaltsverzeichnis aufrufen

» Fortsetzung auf Folgeseite

↗ Verweis

ZIEL

Gerade als Premiumhersteller hat die BMW Group den Anspruch, beim Thema Nachhaltigkeit voranzugehen. Deswegen übernimmt das Unternehmen Verantwortung und rückt dieses Thema ins Zentrum seiner künftigen Ausrichtung. Ein wichtiger Schritt dabei: Die BMW Group integriert Nachhaltigkeit in ihre Unternehmensentscheidungen. Durch diesen integrierten Ansatz erübrigt sich eine gesonderte Nachhaltigkeitsstrategie. Nachhaltigkeitsprinzipien wie der schonende Umgang mit Ressourcen rücken als zentrale Parameter einer integrierten, multidimensionalen Unternehmensstrategie ins Zentrum der Ausrichtung der BMW Group.

Dabei kann die BMW Group auf einem soliden Fundament aufbauen: Das Unternehmen hat sich in den vergangenen Jahrzehnten immer wieder ambitionierte Ziele in der Nachhaltigkeit gesetzt und hier eine Vorreiterrolle übernommen. So führte das Unternehmen zum Beispiel bereits 1973 die Funktion eines Umweltschutzbeauftragten ein. Unter dem Begriff Efficient Dynamics wurde mit der Elektrifizierung des Antriebs und der gleichzeitigen Weiterentwicklung hocheffizienter Verbrennungsmotoren ein weiteres Innovationskapitel aufgeschlagen, das seither konsequent fortgeschrieben wird. Mit einer Testflotte von rund 600 vollelektrischen MINI E in Kundenhand bewies das Unternehmen schon 2009, dass Elektromobilität Fahrspaß und Alltagstauglichkeit vermittelt. Es folgte 2013 der vollelektrische BMW i3, der Maßstäbe in der nachhaltigen Mobilität setzte. Die Ziele bei den CO_2-Emissionen in der Neuwagenflotte im Jahr 2020 wurden auch dank der wachsenden Flotte an Plug-in-Hybridfahrzeugen erreicht. Eine Führungsrolle in der Automobilindustrie war und ist für die BMW Group eine Verpflichtung und Teil ihres Selbstverständnisses.

Die Konsequenz: Ab sofort informiert die BMW Group ihre Stakeholder über ihre Geschäftsentwicklung in einem integrierten Bericht. Ziel ist es, einen qualifizierten Einblick in die BMW Group zu geben und ihr Handeln transparent, nachvollziehbar und messbar zu machen. Dabei soll der Einstieg in die Inhalte des Berichts möglichst einfach sein. Dazu gehört auch, einzelne, für uns wichtige Informationen an unterschiedlichen Stellen des Berichts bewusst zu wiederholen. So erhalten auch diejenigen Leserinnen und Leser einen Gesamtüberblick, die gezielt bestimmte Kapitel und Abschnitte, aber nicht den gesamten Bericht lesen.

Damit macht die BMW Group deutlich, dass sie den Wandel zur Nachhaltigkeit nicht nur unterstützt, sondern auch gestalten will und transparent Rechenschaft darüber ablegt. Dieser Bericht fasst den Nachhaltigkeits- und den Geschäftsbericht in einem Integrierten Bericht zusammen. Dabei orientiert er sich am Rahmenwerk des International Integrated Reporting Council (IIRC). Er ersetzt die beiden bisher eigenständigen Publikationen und erscheint jährlich zur Bilanzpressekonferenz. Die BMW Group möchte für ihre Aktionärinnen und Aktionäre, Kundinnen und Kunden, die Belegschaft und nicht zuletzt die interessierte Öffentlichkeit aufzeigen, wie sich ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Belange ergänzen, sich oftmals sogar bedingen und wie das Streben nach Nachhaltigkeit das Unternehmen antreibt. Dazu werden die Unternehmensstrategie sowie die Weiterentwicklung und die Steuerung des Unternehmens erläutert und es wird dargelegt, wie die BMW Group als Teil der Gesellschaft ökonomisch, ökologisch und gesellschaftlich Werte schafft. Treten Sie gerne mit der BMW Group in den **Dialog.**

INHALT UND AUFBAU

Am 9. März wurde der Jahresabschluss der BMW AG aufgestellt und die Freigabe zur Veröffentlichung des Konzernabschlusses vom Vorstand erteilt.

Wie schon in der Vergangenheit der Geschäftsbericht fasst auch der neue BMW Group Bericht die Lageberichte der Bayerischen Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) und des BMW Konzerns (BMW Group) zusammen (Zusammengefasster Lagebericht).

Aus den §§ 289 b und 315 b HGB ergibt sich für die BMW AG die Pflicht, eine nichtfinanzielle Erklärung (NFE) auf Gesellschafts- und Konzernebene abzugeben. Diese Erklärung wird gemeinsam für die BMW AG und die BMW Group innerhalb des integrierten Lageberichts veröffentlicht. Damit diese Inhalte leicht erkannt werden können, finden Sie im Anhang einen NFE-Index, der die Fundstellen für den Leser zusammenfasst. Analog den Vorjahren wurde die NFE geprüft. Umfänge, die einer Prüfung mit begrenzter Sicherheit unterzogen wurden, sind mit grafischen Symbolen ⌞ … ⌟ gekennzeichnet. Alle übrigen Teile des Lageberichts sowie der Konzernabschluss wurden unverändert zum Vorjahr mit hinreichender Sicherheit geprüft. Der **Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers** und der **Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers** enthalten nähere Information hierzu.

Gleichzeitig wird in diesem Bericht über die Zielerreichung im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeitsstrategie der BMW Group berichtet, die mit dem Berichtsjahr 2020 planmäßig zum Abschluss kommt. Der Umsetzungszeitraum der Nachhaltigkeitsstrategie bezog sich auf die Jahre 2012 bis 2020.

Bereits seit 2001 veröffentlicht die BMW Group einen Nachhaltigkeitsbericht, zunächst im Zweijahresrhythmus, seit 2012 jährlich. Davor hatten in der BMW Group Umweltberichte eine lange Tradition. Darin berichtete das Unternehmen von Anfang an transparent über die Umweltauswirkungen und die Maßnahmen zu ihrer Reduzierung.

Seit 2005 wendet die BMW Group die Standards der Global Reporting Initiative (GRI) zur Berichterstattung über ihre Fortschritte in der Nachhaltigkeit an. Seit 2008 hat sich das Unternehmen freiwillig dem höchsten GRI-Anwendungsgrad (Option Umfassend) verpflichtet. Die weiterführenden GRI Informationen sind im Kapitel **Weitere GRI-Informationen** und im **GRI Content Index** zu finden. Diese Angaben wurden ebenfalls einer Prüfung mit begrenzter Sicherheit unterzogen.

Im Jahr 2015 verabschiedete die Generalversammlung der Vereinten Nationen (UN) 17 globale Ziele für nachhaltige Entwicklung – die Sustainable Development Goals (SDGs). Die SDGs bilden das Kernstück der Agenda 2030, eines globalen Aktionsplans für die Zukunft, der das Ziel verfolgt, wirtschaftlichen Fortschritt ökologisch verträglich und im Einklang mit sozialer Gerechtigkeit zu gestalten. Die BMW Group hat definiert, zu welchen SDGs sie mit ihren Nachhaltigkeitszielen einen direkten und somit größtmöglichen Beitrag leisten kann. Zu Beginn des zusammengefassten Lageberichts wird ein Bezug zu diesen SDGs hergestellt.

Mit dem Aufbau des Berichts soll sichergestellt werden, dass auch bei rascher Lektüre die wesentlichen Inhalte leicht zugänglich sind. Darum werden im Lagebericht die wesentlichen Informationen in verdichteter Form an den Anfang gestellt und im Anschluss im Detail ausgearbeitet. Optisch hervorgehobene grafische Elemente erleichtern zusätzlich die schnelle Erfassung wichtiger Informationen.

Zusammenhänge mit Beträgen im Konzernabschluss

Für jeden Sachverhalt wurde geprüft, ob es Beträge im Jahresabschluss gibt, die für das Verständnis der NFE erforderlich und daher auszuweisen sowie zu erläutern sind.

BERICHTERSTATTUNG UND AUSBLICK

Durch die angekündigte Zusammenarbeit der größten standardsetzenden Institutionen GRI, SASB, CDSB, CDP/TCFD und IIRC sowie die regulatorische Entwicklung in der nichtfinanziellen Berichterstattung (unter anderem die Revision der Non-Financial Reporting Directive) wird das Umfeld der Berichterstattung weiter an Dynamik gewinnen. Gleichzeitig sieht die BMW Group ihre strategische Ausrichtung als eine fortwährende Aufgabe, um auch in einem zunehmend dynamischen Umfeld flexibel zu bleiben. Beides prägt die zukünftige Berichterstattung. Daher plant die BMW Group für das Jahr 2021 eine Überprüfung ihrer nichtfinanziellen Kennzahlen.

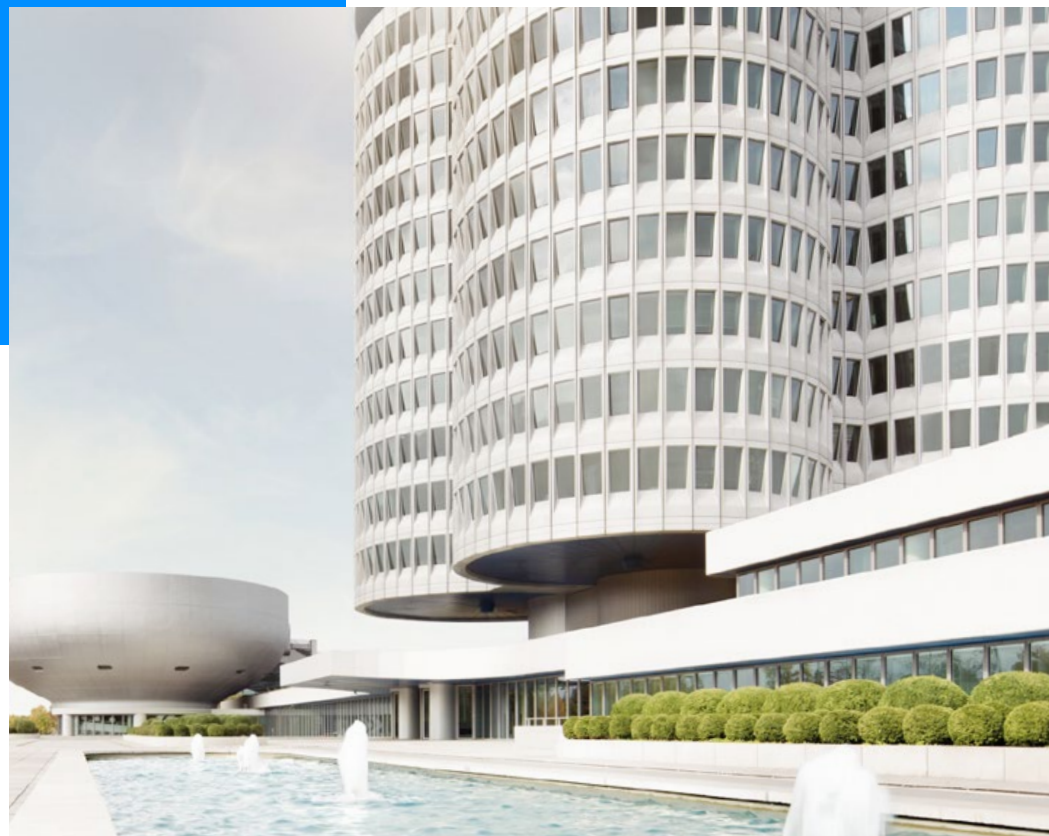
Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO_2-Emissionen und Stromverbrauch werden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren (EU-Verordnung 715/2007) in der jeweils geltenden Fassung ermittelt. Die Angaben beziehen sich auf ein Fahrzeug in Basisausstattung in Deutschland. Die Spannbreiten berücksichtigen Unterschiede in der gewählten Rad- und Reifengröße sowie der optionalen Sonderausstattung und können sich durch die Konfiguration verändern. Die **Verbrauchs- und CO_2-Angaben** sind im Kapitel Weitere Informationen zu finden.

Die Angaben sind bereits auf Basis des neuen „WLTP-Fahrzyklus“ ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf „NEFZ“ zurückgerechnet. Bei den Fahrzeugen können für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Abgaben, die auch den CO_2-Ausstoß betreffen, andere als die hier angegebenen Werte gelten.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden: **www.dat.de/co2/**.

AN UNSERE STAKEHOLDER

8 BMW Group in Zahlen
13 Bericht des Aufsichtsrats
23 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
29 Dialog mit den Stakeholdern
33 BMW Aktie und Kapitalmarkt im Jahr 2020



BMW GROUP IN ZAHLEN

BEDEUTSAMSTE NICHTFINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

	2016	2017	2018	2019	2020	Veränderung in %
KONZERN						
Mitarbeiter am Jahresende[1]	124.729	129.932	134.682	126.016	120.726	–4,2
Frauenanteil in Führungsfunktionen in der BMW Group[2]	15,3	16,0	17,2	17,2	17,8	3,5
SEGMENT AUTOMOBILE						
Auslieferungen[3,4]	2.349.962	2.465.021	2.486.149	2.537.504	2.325.179	–8,4
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen	2,6	4,2	5,7	5,8	8,3	43,1
CO_2-Emissionen EU-Neuwagenflotte (in g CO_2/km)[5]	124	128	128	127	99[7]	–22,0
CO_2-Emissionen je produziertes Fahrzeug (in Tonnen)[6]	0,54	0,41	0,40	0,30	0,23	–23,3
SEGMENT MOTORRÄDER						
Auslieferungen	145.032	164.153	165.566	175.162	169.272	–3,4

[1] Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe Glossar). Der Wert 2019 wurde zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst (2019 vor Anpassung: 133.778 Mitarbeiter). Für die Zeiträume 2018 und älter beträgt der Anteil der nicht mehr berichteten Mitarbeiter zwischen 7,5 und 8,0 %.
[2] Die Neudefinition des Mitarbeiterbegriffs (siehe Fußnote 1) hat auch Auswirkung auf den Frauenanteil. Zu Vergleichszwecken wurde der Wert 2019 entsprechend angepasst (2019 vor Anpassung: 17,5 %).
[3] Auslieferung einschließlich Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2016: 311.473 Automobile, 2017: 385.705 Automobile, 2018: 455.581 Automobile, 2019: 538.612 Automobile, 2020: 602.247 Automobile).
[4] Die für das Jahr 2020 präsentierten Auslieferungszahlen sind nicht direkt mit den für Vorjahre präsentierten Zahlen vergleichbar. Siehe Vertriebszahlen für Auslieferungen im Abschnitt Vergleich Prognose mit tatsächlicher Entwicklung für weitere Informationen.
[5] EU einschließlich Norwegen und Island; seit 2018 Wert gemäß Umstellung auf WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) und auf den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) zurückgerechnet.
[6] Effizienzkennzahl berechnet aus Scope 1- und Scope 2-CO_2-Emissionen (market-based Methode gemäß GHG Protocol Scope 2-Guidance. Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO_2) der Fahrzeugproduktion ohne Motorrad, bereinigt um KWK-Verluste und geteilt durch die Gesamtzahl produzierter Fahrzeuge inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, ohne Fahrzeuge aus den Auftragsfertigungen Magna Steyr und Nedcar.
[7] Wert (interne Berechnung) berücksichtigt die in den regulatorischen Vorgaben definierten Flexibilitäten: Phase-In mit 5 g/km, Supercredits BEV/PHEV mit 7,5 g/km und Öko-Innovationen mit 2,4 g/km.

WEITERE NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

	2016	2017	2018	2019	2020	Veränderung in %
KONZERN						
Aufwendungen für Aus- und Weiterbildung (in Mio. €)[1]	352	349	373	370	279	–24,6
SEGMENT AUTOMOBILE						
Auslieferungen nach Marken[2]						
BMW[3]	1.986.167	2.089.854	2.117.854	2.184.939	2.028.841	–7,1
MINI	359.758	371.729	364.101	347.465	292.582	–15,8
Rolls-Royce	4.037	3.438	4.194	5.100	3.756	–26,4
Gesamt[3]	**2.349.962**	**2.465.021**	**2.486.149**	**2.537.504**	**2.325.179**	**–8,4**
Produktion nach Marken						
BMW[4]	2.002.997	2.123.947	2.168.496	2.205.841	1.980.740	–10,2
MINI	352.580	378.486	368.685	352.729	271.121	–23,1
Rolls-Royce	4.179	3.308	4.353	5.455	3.776	–30,8
Gesamt[4]	**2.359.756**	**2.505.741**	**2.541.534**	**2.564.025**	**2.255.637**	**–12,0**
Energieverbrauch je produziertes Fahrzeug (in MWh)[5]	2,21	2,17	2,12	2,04	**2,12**	3,9
SEGMENT MOTORRÄDER						
Produktion						
BMW	145.555	185.682	162.687	187.116	168.104	–10,2
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN						
Neuverträge mit Kunden	1.811.157	1.828.604	1.908.640	2.003.782	1.845.271	–7,9

[1] Weiterbildung der Mitarbeiter und Zeitarbeitskräfte der BMW Group in den konsolidierten Gesellschaften weltweit. Datenerhebung über Direkterfassung der Teilnehmer sowie zu einem kleinen Teil über qualifizierte Hochrechnung. Die Daten umfassen auch E-Learning-Formate.
[2] Die für das Jahr 2020 präsentierten Auslieferungszahlen sind nicht direkt mit den für Vorjahre präsentierten Zahlen vergleichbar. Siehe Vertriebszahlen für Auslieferungen im Abschnitt ↗ Vergleich Prognose mit tatsächlicher Entwicklung für weitere Informationen.
[3] Auslieferung einschließlich Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2016: 311.473 Automobile, 2017: 385.705 Automobile, 2018: 455.581 Automobile, 2019: 538.612 Automobile, 2020: 602.247 Automobile).
[4] Produktion einschließlich Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2016: 305.726 Automobile, 2017: 396.749 Automobile, 2018: 491.872 Automobile, 2019: 536.509 Automobile, 2020: 602.935 Automobile).
[5] Effizienzkennzahl berechnet aus Strom-, Wärme-, Erdgas- und Heizölverbrauch der Fahrzeugproduktion (ohne Motorrad), bereinigt um KWK-Verluste geteilt durch die Gesamtzahl produzierter Fahrzeuge ohne Fahrzeuge aus der Auftragsfertigung Magna Steyr und Nedcar plus Energieverbrauch der Motorenwerke und Elektromotoren sowie Batterieproduktion geteilt durch die Motorenproduktion in Hams Hall, Steyr, München und BMW Brilliance Automotive Ltd. in Shenyang.

BEDEUTSAMSTE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

	2016	2017	2018*	2019	2020	Veränderung in %
KONZERN						
Ergebnis vor Steuern in Mio. €	9.665	10.675	9.627	7.118	5.222	– 26,6
SEGMENT AUTOMOBILE						
EBIT-Marge in %	8,9	9,2	7,2	4,9	2,7	– 44,9
RoCE in %	74,3	77,7	49,8	29,0	12,7	– 56,2
SEGMENT MOTORRÄDER						
EBIT-Marge in %	9,0	9,1	8,1	8,2	4,5	– 45,1
RoCE in %	33,0	34,0	28,4	29,4	15,0	– 49,0
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN						
RoE in %	21,2	18,1	14,8	15,0	11,2	– 25,3

* Die Zahlen aus dem Jahr 2018 wurden aufgrund der Änderung von Bilanzierungsmethoden im Rahmen der Einführung des IFRS 16 angepasst (siehe Geschäftsbericht 2019, Textziffer [6] im Konzernanhang).

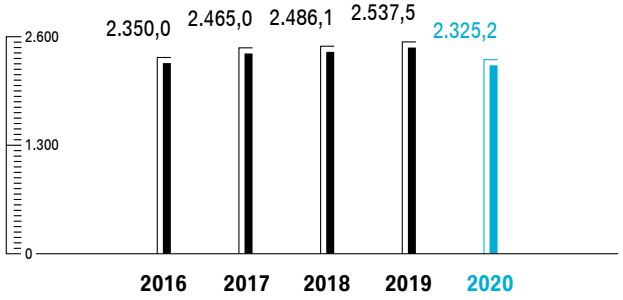
WEITERE FINANZIELLE KENNZAHLEN

in Mio. €	2016	2017	2018	2019	2020	Veränderung in %
Gesamtinvestitionen[1]	5.823	7.112	8.013	7.784	6.222	–20,1
Abschreibungen	4.806	4.822	5.113	6.017	6.143	2,1
Free Cashflow Segment Automobile	5.792	4.459	2.713	2.567	3.395	32,3
Konzernumsatzerlöse[2]	**94.163**	**98.282**	**96.855**	**104.210**	**98.990**	**–5,0**
Automobile	86.424	85.742	85.846	91.682	80.853	–11,8
Motorräder	2.069	2.272	2.173	2.368	2.284	–3,5
Finanzdienstleistungen[2]	25.681	27.567	27.705	29.598	30.044	1,5
Sonstige Gesellschaften	6	7	6	5	3	–40,0
Konsolidierungen[2]	–20.017	–17.306	–18.875	–19.443	–14.194	27,0
Konzernergebnis vor Finanzergebnis (EBIT)[2]	**9.386**	**9.899**	**8.933**	**7.411**	**4.830**	**–34,8**
Automobile	7.695	7.888	6.182	4.499	2.162	–51,9
Motorräder	187	207	175	194	103	–46,9
Finanzdienstleistungen[2]	2.184	2.194	2.172	2.312	1.721	–25,6
Sonstige Gesellschaften	–17	14	–27	29	36	24,1
Konsolidierungen[2]	–663	–404	431	377	808	–
Konzernergebnis vor Steuern (EBT)[2]	**9.665**	**10.675**	**9.627**	**7.118**	**5.222**	**–26,6**
Automobile	7.916	8.717	6.977	4.467	2.722	–39,1
Motorräder	185	205	169	187	100	–46,5
Finanzdienstleistungen[2]	2.166	2.207	2.143	2.272	1.725	–24,1
Sonstige Gesellschaften	170	80	–45	–96	–235	–
Konsolidierungen[2]	–772	–534	383	288	910	–
Steuern auf das Konzernergebnis[2]	**–2.755**	**–2.000**	**–2.530**	**–2.140**	**–1.365**	**36,2**
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen[2]	**6.910**	**8.675**	**7.097**	**4.978**	**3.857**	**–22,5**
Ergebnis aus aufgegebenem Geschäftsbereich	–	–	–33	44	–	–
Konzernjahresüberschuss/-fehlbetrag[2]	**6.910**	**8.675**	**7.064**	**5.022**	**3.857**	**–23,2**
Ergebnis je Aktie[2] in €	**10,45/10,47**	**13,07/13,09**	**10,60/10,62**	**7,47/7,49**	**5,73/5,75**	**–23,3/–23,2**
Umsatzrendite vor Steuern[2,3] in %	**10,3**	**10,9**	**9,9**	**6,8**	**5,3**	**–22,1**

[1] Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten, übrige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen
[2] Die Zahlen aus dem Jahr 2018 wurden aufgrund der Änderung von Bilanzierungsmethoden im Rahmen der Einführung des IFRS 16 angepasst (siehe Geschäftsbericht 2019, Textziffer [6] im Konzernanhang).
[3] Verhältnis des Konzernergebnisses vor Steuern zu den Konzernumsatzerlösen

BMW GROUP AUSLIEFERUNGEN AUTOMOBILE [1, 2]

in Tsd.

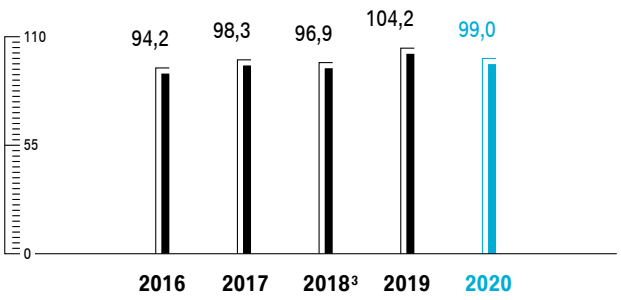


[1] Auslieferung einschließlich Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2016: 311.473 Automobile, 2017: 385.705 Automobile, 2018: 455.581 Automobile, 2019: 538.612 Automobile, 2020: 602.247 Automobile)

[2] Die für das Jahr 2020 präsentierten Auslieferungszahlen sind nicht direkt mit den für Vorjahre präsentierten Zahlen vergleichbar. Siehe Vertriebszahlen für Auslieferungen im Abschnitt ↗ Vergleich Prognose mit tatsächlicher Entwicklung für weitere Informationen.

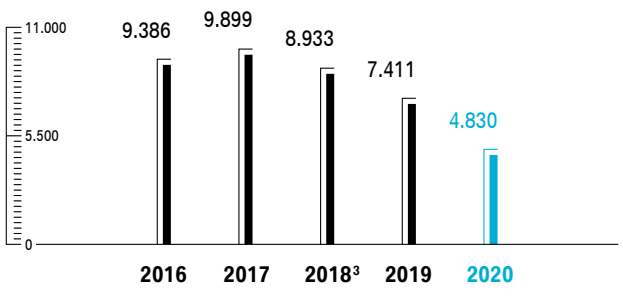
BMW GROUP UMSATZERLÖSE

in Mrd. €



BMW GROUP ERGEBNIS VOR FINANZERGEBNIS (EBIT)

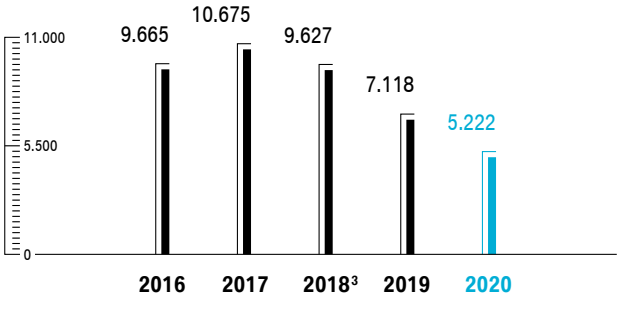
in Mio. €



[3] Die Zahlen aus dem Jahr 2018 wurden aufgrund der Änderung von Bilanzierungsmethoden im Rahmen der Einführung des IFRS 16 angepasst (siehe Geschäftsbericht 2019, Textziffer [6] im Konzernanhang).

BMW GROUP ERGEBNIS VOR STEUERN

in Mio. €



BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Die starke Gemeinschafts-leistung der BMW Group gibt dem AUFSICHTSRAT Zuversicht für das Jahr 2021.

Norbert Reithofer
Vorsitzender des Aufsichtsrats

SEHR GEEHRTE AKTIONÄRINNEN UND AKTIONÄRE,

wir blicken auf das Jahr 2020 zurück, ein außergewöhnlich herausforderndes Jahr, das ganz im Zeichen der Corona-Pandemie stand. Das Jahr ist anders verlaufen, als wir uns das Ende 2019 vorgestellt haben. Aber die BMW Group hat auch unter diesen erschwerten Bedingungen ihre Ziele weiterverfolgt und ihre Zukunftsprojekte vorangetrieben. Dank eines entschlossenen Krisenmanagements und digitaler Zusammenarbeit auf allen Ebenen ist es der BMW Group gelungen, ein respektables Ergebnis zu erzielen, mit den besten Absatzzahlen im vierten Quartal überhaupt. Diese starke Gemeinschaftsleistung gibt uns Zuversicht für das Jahr 2021. Nachhaltige und digitalisierte Mobilität, verbunden mit einem herausragenden Kundenerlebnis, steht im Zentrum der Unternehmensstrategie. Als technologischer Vorreiter und als nachhaltiges Unternehmen in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Hinsicht wird die BMW Group ihre Stellung im Premiumsegment ausbauen.

Schwerpunkte der Tätigkeit des Aufsichtsrats im vergangenen Geschäftsjahr

Die ihm obliegenden Aufgaben hat der Aufsichtsrat 2020 mit großer Sorgfalt erfüllt:

Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung laufend und gründlich überwacht und den Vorstand bei der strategischen Weiterentwicklung sowie bei der Leitung des Unternehmens beratend begleitet. In fünf Sitzungen des gesamten Aufsichtsrats mit deutlich verlängerter Dauer (darunter eine zweitägige Sitzung) haben wir die Lage des Unternehmens mit dem Vorstand ausführlich erörtert. Über Angelegenheiten von besonderer Bedeutung wurde der Aufsichtsrat durch den Vorstand auch außerhalb der Sitzungen informiert. Darüber hinaus gab es zu aktuellen Themen einen direkten Austausch zwischen dem Aufsichtsratsvorsitzenden und dem Vorstandsvorsitzenden sowie zwischen dem Vorsitzenden des Prüfungsausschusses und dem Finanzvorstand. Ergänzend fanden Telefonkonferenzen zwischen dem Vorstandsvorsitzenden, dem Finanzvorstand und den Vorsitzenden des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses statt.

Die laufenden Berichte des Vorstands zur Lage des Unternehmens standen im Zeichen der Corona-Pandemie. Angesichts der beschleunigten Ausbreitung des Coronavirus im Frühjahr wurden zusätzliche Sitzungen des Prüfungsausschusses und des Präsidiums anberaumt, um die Entwicklung von Produktion, Vertrieb und Liquidität zeitnah zu überwachen. Der Vorstand hat uns stets über die Auswirkungen der Pandemie auf die Geschäftsentwicklung der BMW Group informiert und uns dabei den aktuellen Status von Vertrieb und Produktion sowie Liquidität und Financial Services dargelegt.

Der AUFSICHTSRAT ist überzeugt: Als nachhaltiges Unternehmen in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Hinsicht wird die BMW Group ihre Stellung im Premiumsegment ausbauen.

Bei der Darstellung der Absatzentwicklung wurde nach Märkten und Modellen differenziert und besonders auf die elektrifizierten Modelle eingegangen. Auch die Wettbewerbssituation sowie für das Segment Finanzdienstleistungen die Entwicklung des Neugeschäfts und des Geschäftsvolumens sowie die Risikosituation waren Gegenstand dieser Berichte. Abweichungen von der ursprünglichen Planung wurden aufgezeigt, die Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemieauswirkungen vorgestellt und die mögliche weitere Entwicklung anhand verschiedener Szenarien dargelegt. Auch die Personalzahlen sowie die Erreichung der von der EU-Kommission vorgegebenen CO_2-Ziele wurden thematisiert.

Der Vorstand unterrichtete uns darüber hinaus über wichtige aktuelle Themen wie die Eröffnung des Kompetenzzentrums für E-Antriebsproduktion in Dingolfing und eines weiteren Batteriezentrums durch BMW Brilliance Automotive in China sowie das neue Kommunikationskonzept der erstmals virtuell veranstalteten Tech- und Zukunftsmesse #NEXTGen 2020. Auch die Produktqualität und die Kooperation HERE waren Gegenstand der Berichterstattung.

Intensiv hat sich der Aufsichtsrat mit der Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie beschäftigt. Der Fokus lag dabei auf der fortschreitenden Transformation der Antriebstechnologie hin zur Elektromobilität. Der Vorstand hat uns die Neuausrichtung des Produktionsnetzwerks anhand des Umbaus des Werks München für die Montage der neuen Fahrzeugarchitektur und anhand der geplanten Cluster-Architektur im Werk Ungarn erläutert. Auch mit der Nachhaltigkeitsstrategie, die alle Stufen von der Lieferkette über die Produktion bis hin zum Lebenszyklus unserer Produkte umfasst und ein Kernelement der Unternehmensstrategie ist, haben wir uns eingehend beschäftigt.

Darüber hinaus befasste sich der Aufsichtsrat vertieft mit Schwerpunktthemen aus den verschiedenen Vorstandsressorts. So wurde aus dem Einkaufsressort über den Status der Lieferkette und die Einkaufsstrategie zur Elektromobilität berichtet. Der Finanzvorstand stellte uns das Konzernfinanzwesen vor und ging dabei vor allem auf das Liquiditäts- und Finanzmarktrisikomanagement ein. Für den Bereich Finanzdienstleistungen wurde uns neben der Geschäftsentwicklung und der Risikosituation schwerpunktmäßig die Strategie erläutert. Auch mit den strategischen Kooperationen, insbesondere mit der Weiterentwicklung der Strategie für das Joint Venture „YOUR NOW“, und mit dem Markt China haben wir uns eingehend befasst.

Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie und der damit verbundenen Beschränkungen für Großveranstaltungen haben wir Anfang April zugestimmt, dass die Hauptversammlung 2020 in Form einer virtuellen Veranstaltung ohne die physische Präsenz von Aktionären abgehalten wird.

Ein wichtiges Thema der Aufsichtsratsarbeit im Jahr 2020 war die Überarbeitung des Systems der Vorstandsvergütung für die Geschäftsjahre ab 2021 auf der Grundlage der Neufassung des Deutschen Corporate Governance Kodex. Nach Vorbereitung durch den Personalausschuss haben wir uns im dritten Quartal zunächst intensiv und mit Unterstützung eines unabhängigen Vergütungsberaters mit den Vorschlägen für ein neues Vergütungskonzept auseinandergesetzt. Darauf aufbauend haben wir im Dezember die Details des überarbeiteten Vergütungssystems vertieft und uns dabei insbesondere mit der Festlegung der Zielvorgaben für die Bestandteile der variablen Vergütung befasst. Durch Beschluss haben wir das neue Vergütungssystem einschließlich der Maximalvergütungen, den Musterdienstvertrag, die neuen Zielvergütungen und die Zielsetzungen für das Geschäftsjahr 2021, schließlich verabschiedet.

Die Vorstandsvergütung für das Geschäftsjahr 2020 hat der Aufsichtsrat in ihrer Struktur und Höhe unter Berücksichtigung der Unternehmensentwicklung im Jahr 2020 überprüft. Die Entwicklung der Vergütung der oberen Führungskräfte und der inländischen Mitarbeiter insgesamt wurde dabei einbezogen. Nach der Analyse von Vergleichsstudien eines externen Vergütungsberaters sind wir zu dem Ergebnis gelangt, dass die Vergütung der Vorstandsmitglieder angemessen ist. In unserem Vergütungsbericht können Sie detaillierte Informationen zur Vorstandsvergütung nachlesen.

Die Umstellung des Systems der Vorstandsvergütung stand auch im Mittelpunkt meiner Einzelgespräche mit Vertretern von Investoren über aufsichtsratsspezifische Themen, zu denen auch die Unabhängigkeit von Aufsichtsratsmitgliedern gehörte.

Im dritten Quartal hat sich der Aufsichtsrat ausführlich mit der Planung zur Unternehmensentwicklung im Zeitraum von 2021 bis 2026 beschäftigt. Der Vorstand hat dabei die grundlegenden, durch die Corona-Pandemie bedingten Änderungen gegenüber der im Vorjahr vorgestellten Planung aufgezeigt und die weiterhin ambitionierten langfristigen Ziele dargelegt. Er ging hierbei auf die höhere Volatilität und Unsicherheit im Hinblick auf die externen Rahmenbedingungen ein, bekräftigte aber das Ziel eines kontinuierlichen Wachstums insgesamt und der Elektromobilität im Besonderen. Der Aufsichtsrat hat die Planung zur längerfristigen Geschäftsentwicklung der BMW Group gründlich geprüft und dieser dann zugestimmt.

In der letzten Sitzung im Jahr 2020 stellte der Vorstand die Jahresplanung für die Unternehmensentwicklung im Geschäftsjahr 2021 vor, die der Aufsichtsrat ebenfalls eingehend mit dem Vorstand erörterte.

Im Hinblick auf die Digitalisierung kommt den Themen Datenschutz und Cybersecurity wachsende Bedeutung zu. Dazu haben wir uns vom Vorstand den aktuellen Status berichten lassen.

Auch mit dem Thema Diversity haben wir uns auseinandergesetzt. Der Vorstand berichtete über den aktuellen Stand der Diversity-Konzepte für das Unternehmen und der Zielerreichung auf den verschiedenen Ebenen sowie über die künftigen Zielsetzungen. Als Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand hat der Aufsichtsrat für die Zeit vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2025 festgelegt, dass dem Vorstand weiterhin mindestens eine Frau angehören soll.

Auf unserer Agenda stand im letzten Jahr zudem eine Reihe von aufsichtsratsinternen Themen. So hat der Aufsichtsrat seine Geschäftsordnung aktualisiert und diese entsprechend der Empfehlung des neu gefassten Deutschen Corporate Governance Kodex im Internet veröffentlicht. In der Märzsitzung haben wir außerdem ausführlich die Ergebnisse unserer jährlich durchgeführten Eigeneffizienzprüfung besprochen. Den Weg der Digitalisierung, der ein wesentliches Element der Unternehmensstrategie ist, haben wir auch als Aufsichtsrat beschritten, indem wir zur verbesserten Informationsversorgung einen Digital Boardroom eingerichtet haben. Auch die Sitzungen selbst wurden ab dem Frühjahr aufgrund der coronabedingten Beschränkungen als Präsenzveranstaltungen mit dem Angebot einer digitalen Teilnahme abgehalten, um allen Mitgliedern die Teilnahme zu ermöglichen.

Weiter haben wir uns mit der Corporate Governance bei der BMW Group beschäftigt. Nach einer Selbstüberprüfung sind wir zu dem Ergebnis gelangt, dass der Aufsichtsrat in seiner Zusammensetzung zum 31. Dezember 2020 die Zielsetzungen aus dem Diversitätskonzept, dem Kompetenzprofil und den übrigen Besetzungszielen erfüllt. Das Kompetenzprofil haben wir aktualisiert und die Kompetenzfelder erweitert. Eine Übersicht zu den Mitgliedern des Aufsichtsrats mit individualisierten Kompetenzfeldern finden Sie auf unserer Internetseite in der Erklärung zur Unternehmensführung.

Im Dezember haben Vorstand und Aufsichtsrat ihre Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben. Wir werden die Empfehlungen des Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 ohne Ausnahme befolgen. Den Wortlaut der Entsprechenserklärung können Sie in der Erklärung zur Unternehmensführung auf unserer Internetseite nachlesen.

Im Mittelpunkt der AUFSICHTSRATSARBEIT stand die Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie, insbesondere der Ausbau der Elektromobilität.

Der Aufsichtsrat hat 2020 verschiedene Fortbildungsmaßnahmen durchgeführt: Im Juli haben wir den Autonomous Driving Campus von BMW in Unterschleißheim besichtigt und uns anhand mehrerer Vorträge intensiv mit dem Thema Automatisiertes Fahren auseinandergesetzt. Der Vortrag eines externen Experten für künstliche Intelligenz hat uns dazu ergänzend Denkanstöße zur Bedeutung von Software für die Zukunft der Automobilindustrie gegeben, die wir anschließend in einer Diskussion vertieft haben. Im September stand der Besuch eines Workshops zur Antriebstechnologie in der BMW und MINI Driving Academy in Maisach, einschließlich einer fahraktiven Einheit, auf dem Programm.

Interessenkonflikte von Aufsichtsratsmitgliedern sind im zurückliegenden Geschäftsjahr nicht aufgetreten. Zu wesentlichen Geschäften mit Aufsichtsratsmitgliedern und weiteren nahestehenden Personen im Sinne des IAS 24, einschließlich Familienangehöriger und zwischengeschalteter Unternehmen, fand eine quartalsweise Überprüfung statt.

Die Effizienz unserer Arbeit im Aufsichtsrat haben wir anhand eines überarbeiteten und erweiterten Fragebogens sowie ergänzender Gespräche mit dem Vorsitzenden überprüft. Insgesamt ist die Zufriedenheit mit der Arbeit des Aufsichtsrats sehr hoch. Die Zusammenarbeit im Aufsichtsrat und mit dem Vorstand wurde einhellig als konstruktiv und vertrauensvoll bewertet. Die Anregungen zur Verbesserung einzelner Aspekte werden wir im neuen Geschäftsjahr aufgreifen.

Aus der Arbeit des Präsidiums und der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat ein Präsidium und vier Ausschüsse gebildet. Die Vorsitzenden haben jeweils in der folgenden Sitzung des Aufsichtsrats ausführlich über die Ausschussarbeit berichtet. In der Erklärung zur Unternehmensführung können Sie auf unserer Internetseite Näheres zu Aufgaben, Besetzung und Arbeitsweise von Präsidium und Ausschüssen nachlesen.

Aufgrund der besonderen Herausforderungen des vergangenen Geschäftsjahrs durch die Corona-Pandemie haben das Präsidium und der Prüfungsausschuss ihre Arbeit intensiviert, um ihre Aufgaben angemessen zu erfüllen. Die zusätzlich angesetzten Termine dienten der zeitnahen Information des Präsidiums über den aktuellen Status von Vertrieb und Produktion bzw. des Prüfungsausschusses zu Liquidität und Financial Services.

Nachhaltigkeit ist ein Kernelement der BMW Group Strategie und umfasst alle Stufen von der Lieferkette über die Produktion bis zum Lebenszyklus der Produkte.

Das **Präsidium** hat im Geschäftsjahr 2020 sechs Sitzungen und eine Telefonkonferenz abgehalten. In Zusammenarbeit mit Vorstand und Bereichsleitern haben wir die Tagesordnungspunkte der Plenarsitzungen inhaltlich vorbereitet, soweit nicht ein Ausschuss zuständig war, und dabei Anregungen für die Berichterstattung im Aufsichtsrat gegeben.

Der **Prüfungsausschuss** hielt sieben Sitzungen und drei Telefonkonferenzen ab.

Die Sitzungen im Februar und März 2020 standen im Zeichen der Vorbereitung der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats und der Prüfung der Rechnungslegung für das Geschäftsjahr 2019. Nach Einholung der Unabhängigkeitserklärung des Wirtschaftsprüfers empfahl der Ausschuss dem Aufsichtsratsplenum, der Hauptversammlung 2020 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft („PwC“) als Abschlussprüfer vorzuschlagen. Dabei ergaben sich keine Anhaltspunkte für Ausschluss- oder Befangenheitsgründe oder für eine Gefährdung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers.

Der Ausschuss erörterte das Honorarangebot von PwC für die Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses 2020 und für die prüferische Durchsicht des Halbjahresberichts 2020 und bewertete es als angemessen. Nach der Wahl durch die Hauptversammlung im Mai 2020 erteilte der Ausschuss PwC die entsprechenden Aufträge und legte die ergänzenden Prüfungsschwerpunkte fest. Er billigte auch die Erbringung von Nichtprüfungsleistungen durch PwC und ließ sich darüber in der Folge regelmäßig berichten. Die Qualität der Abschlussprüfung war Gegenstand der Sitzungen im Februar und im Juni mit dem Ergebnis, dass diese als gut bewertet wurde.

Der Vorstand stellte uns den Nachhaltigkeitsbericht sowie den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht der BMW AG und des Konzerns für das Geschäftsjahr 2019 vor. Die Vertreter von PwC legten dazu die Ergebnisse ihrer Prüfung mit „limited assurance“ dar.

Auch die Vorbereitung der erstmaligen Integrierten Berichterstattung und die Prozessanpassungen in der Berichterstattung und Abschlussprüfung waren Gegenstand unserer Sitzungen. Wir haben beschlossen, die nichtfinanzielle (Konzern-)Erklärung erneut einer Prüfung durch PwC mit dem Maßstab „limited assurance“ zu unterziehen.

Jeweils vor ihrer Veröffentlichung wurden die Quartalsmitteilungen mit dem Vorstand behandelt. An der Erörterung des Halbjahresfinanzberichts Anfang August 2020 nahmen auch Vertreter des Abschlussprüfers teil.

Auch im vergangenen Jahr hat sich der Prüfungsausschuss intensiv mit der Compliance in der BMW Group beschäftigt. Der Vorsitzende des Compliance Committee gab in seinem Regelbericht einen Überblick über laufende Verfahren mit Compliance-Bezug und stellte Maßnahmen zur kontinuierlichen Weiterentwicklung des Compliance-Management-Systems vor. Ergänzend berichtete der Leiter Unternehmensqualität zur Technical Compliance. Auch das Tax and Customs Compliance Management wurde uns vom zuständigen Bereichsleiter vorgestellt.

Der Ausschuss befasste sich weiterhin regelmäßig mit dem Stand der Untersuchung der EU-Kommission zu Kartellvorwürfen vor dem Hintergrund der früheren Arbeitskreise einiger deutscher Automobilhersteller und ließ sich vom Vorstand den möglichen weiteren Verfahrensverlauf darlegen.

Im Zusammenhang mit dem 2019 mit einem Bußgeldbescheid über 28 Mio. € abgeschlossenen Verfahren des Bundeskartellamts zum Einkauf von Langstahl hat sich der Aufsichtsrat mit der Frage einer etwaigen Handlungspflicht des Aufsichtsrats befasst. Zu dieser Frage ließ sich der Aufsichtsrat durch externe Anwälte beraten. Auf Empfehlung des Prüfungsausschusses und unter sorgfältiger Abwägung der Vor- und Nachteile für das Unternehmen hat der Aufsichtsrat, gestützt auf ein anwaltliches Gutachten und die mündlichen Erläuterungen dazu, beschlossen, keine Schadenersatzansprüche gegen aktuelle oder frühere Vorstandsmitglieder der BMW AG im Zusammenhang mit dem Bußgeldbescheid des Bundeskartellamts vom 21. November 2019 geltend zu machen.

Dem Prüfungsausschuss wurde zudem Bericht erstattet über die wesentlichen Ergebnisse der von der Konzernrevision durchgeführten internen Prüfungen und die weitere Prüfungsplanung. Mehrfach haben wir uns mit der aktuellen Risikosituation und dem Risikomanagement innerhalb der BMW Group befasst. Auch die Weiterentwicklung des Internen Kontrollsystems war Gegenstand unserer Sitzungen.

Der Prüfungsausschuss wurde regelmäßig über wichtige Rechtsstreitigkeiten und Verfahren informiert. Dazu gehörten insbesondere die im Dezember 2019 eingeleitete Untersuchung der amerikanischen Wertpapieraufsichtsbehörde SEC wegen möglicher Verstöße gegen das US-Wertpapierrecht in Zusammenhang mit der Berichterstattung über Auslieferungszahlen in den USA und der Abschluss dieses Verfahrens im September 2020 mit einem Vergleich über 18 Mio. US-Dollar.

Auch der EMIR-Prüfungsbericht („European Market Infrastructure Regulation“) stand auf unserer Agenda. Für den EMIR-Prüfungsbericht wurde durch den Abschlussprüfer die Wirksamkeit des bei der BMW AG bestehenden Systems zur Einhaltung der regulatorischen Anforderungen bestätigt.

Der Entscheidung des Vorstands, das Grundkapital der Gesellschaft gemäß § 4 Ziffer 5 der Satzung (Genehmigtes Kapital 2019) um 822.000 € zu erhöhen und eine entsprechende Anzahl neuer, auf den Inhaber lautender Vorzugsaktien ohne Stimmrecht für die Zwecke eines Mitarbeiteraktienprogramms auszugeben, stimmte der Prüfungsausschuss zu.

Der **Personalausschuss** befasste sich schwerpunktmäßig mit dem Thema Vorstandsvergütung. In seinen fünf Sitzungen hat der Ausschuss die Angemessenheit der Vorstandsvergütung für das Geschäftsjahr 2019 auch vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie überprüft und sich im zweiten Halbjahr intensiv mit der Weiterentwicklung des Systems der Vorstandsvergütung auseinandergesetzt. Darüber hinaus hat der Personalausschuss die Entscheidung zur Besetzung des Vorstandsressorts Entwicklung vorbereitet und in einzelnen Fällen die Zustimmung zur Übernahme konzernexterner Mandate erteilt.

Der **Nominierungsausschuss** tagte im Geschäftsjahr 2020 zweimal. Unter Berücksichtigung des Deutschen Corporate Governance Kodex und der vom Aufsichtsrat beschlossenen Besetzungsanforderungen befasste er sich mit der Nachbesetzung für die Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat für die nächsten Jahre und möglichen Kandidaten und Kandidatinnen.

Der gesetzlich vorgesehene Vermittlungsausschuss musste im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht zusammentreten.

AUFSICHTSRAT und VORSTAND werden die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex ohne Ausnahme beachten.

Besetzung des Vorstands

Zum 1. Juli 2020 ist Herr Klaus Fröhlich, Vorstandsmitglied für Entwicklung, in den Ruhestand getreten. Wir danken Herrn Fröhlich für seine langjährige und erfolgreiche Arbeit für die BMW AG und möchten ihm insbesondere unsere Anerkennung für die wichtigen Impulse aussprechen, die er über 30 Jahre lang für die technologische Vorreiterrolle unseres Unternehmens gesetzt hat.

Als Nachfolger hat der Aufsichtsrat Herrn Frank Weber zum 1. Juli 2020 in den Vorstand berufen. Herr Weber trat 2011 in die BMW Group als Leiter Gesamtfahrzeug ein und verantwortete zuletzt die Produktlinie Rolls-Royce und Oberklasse BMW. Für das Vorstandsressort Entwicklung ist er aufgrund seiner verschiedenen leitenden Funktionen in der Entwicklung hervorragend qualifiziert. Wir wünschen ihm für seine Aufgabe alles Gute.

In einem Fall beschlossen wir eine Mandatsverlängerung.

Besetzung des Aufsichtsrats, des Präsidiums und der Ausschüsse

Mit Ablauf der Hauptversammlung 2020 ist Frau Prof. Dr. Renate Köcher aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Wir danken Frau Prof. Dr. Köcher für die langjährige vertrauensvolle und konstruktive Zusammenarbeit. Zum neuen Mitglied wurde Frau Anke Schäferkordt durch die Hauptversammlung gewählt. Frau Schäferkordt verfügt über besondere Erfahrung und Kompetenz auf dem Feld Kommunikation und Medien und ergänzt auch als unabhängige Finanzexpertin die Besetzung des Aufsichtsrats sehr gut. Die Hauptversammlung hat mich als Aufsichtsratsmitglied wiedergewählt. In der anschließenden Sitzung des Aufsichtsrats wurde ich erneut zum Vorsitzenden gewählt.

Herr Dr. Karl-Ludwig Kley hat mit Rücksicht auf die Dauer seiner Aufsichtsratszugehörigkeit und das Bestreben des Aufsichtsrats, für den Prüfungsausschuss einen im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex unabhängigen Vorsitzenden zu wählen, seine Mitgliedschaft und den Vorsitz im Prüfungsausschuss zum Ende der Hauptversammlung 2020 niedergelegt. Wir danken Herrn Dr. Kley für seine langjährige kundige und engagierte Leitung des Prüfungsausschusses und freuen uns, dass er seinen Sachverstand weiterhin als Mitglied des Aufsichtsrats einbringt. Zum Mitglied und Vorsitzenden des Prüfungsausschusses wurde Herr Dr. Kurt Bock gewählt. Herr Dr. Bock ist seit 2018 Mitglied des Aufsichtsrats und verfügt als ehemaliger langjähriger Finanzvorstand und Vorstandsvorsitzender der BASF SE über Sachverstand auf den Gebieten der Rechnungslegung und Abschlussprüfung. Eine Übersicht zur Besetzung des Aufsichtsrats und seiner Gremien finden Sie **in diesem Bericht** sowie in der separaten Erklärung zur Unternehmensführung auf unserer Internetseite, auf der Sie auch die Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder einsehen können.

Individualisierte Offenlegung der Sitzungsteilnahme

Die Teilnahmequote bei den Sitzungen des Aufsichtsrats, seiner Ausschüsse und des Präsidiums lag bei über 99 %. In der nachfolgenden Tabelle wird die Teilnahme in individualisierter Form offengelegt:

Aufsichtsratsmitglied	Sitzungen	Teilnahme	Anwesenheit in %
Dr.-Ing. Norbert Reithofer	29	29	100
Manfred Schoch	27	27	100
Stefan Quandt	29	29	100
Stefan Schmid	27	27	100
Dr. Karl-Ludwig Kley	24	24	100
Dr. Kurt Bock	10	10	100
Christiane Benner	5	5	100
Verena zu Dohna-Jaeger	5	5	100
Dr.-Ing. Heinrich Hiesinger	5	5	100
Prof. Dr. Reinhard Hüttl	5	5	100
Susanne Klatten	7	7	100
Prof. Dr. Renate Köcher[1]	1	1	100
Horst Lischka	5	5	100
Willibald Löw	5	5	100
Simone Menne	5	5	100
Dr. Dominique Mohabeer	5	5	100
Brigitte Rödig	5	5	100
Anke Schäferkordt[2]	4	4	100
Dr. Vishal Sikka	5	4	80
Dr. Thomas Wittig	5	5	100
Werner Zierer	5	5	100

[1] Mitglied des Aufsichtsrats bis 14.05.2020
[2] Mitglied des Aufsichtsrats seit 14.05.2020

Prüfung der Rechnungslegung und des Gewinnverwendungsvorschlags

Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft („PwC“) war für das Geschäftsjahr 2020 als Abschlussprüfer bestellt. PwC hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss und Konzernzwischenlagebericht für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 einer prüferischen Durchsicht unterzogen und die Ergebnisse dieser Durchsicht dem Prüfungsausschuss erläutert. Es wurden keine Sachverhalte festgestellt, die zu der Annahme veranlasst hätten, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss oder der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den maßgeblichen Vorschriften aufgestellt wurden.

Den vom Vorstand am 9. März 2021 aufgestellten Jahresabschluss und Konzernabschluss der Gesellschaft zum 31. Dezember 2020 sowie den Lagebericht und den mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht einschließlich der Erklärung zur Unternehmensführung für das Geschäftsjahr 2020 hat zum zweiten Mal PwC geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen, für das zweite Geschäftsjahr in Folge unterzeichnet durch die Wirtschaftsprüferin Frau Petra Justenhoven und den für die Auftragsdurchführung verantwortlichen Wirtschaftsprüfer Herrn Andreas Fell.

Der Prüfungsausschuss hat in seiner Sitzung am 26. Februar 2021 zunächst die vorläufige Fassung des Jahres- und Konzernabschlusses und des mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlageberichts, einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen (Konzern-)Erklärung, der Erklärung zur Unternehmensführung, der Entwurfsfassung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und des Gewinnverwendungsvorschlags des Vorstands, eingehend behandelt.

Unverzüglich nach der Aufstellung hat der Vorstand den Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2020 und den mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht, einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen (Konzern-)Erklärung, der Erklärung zur Unternehmensführung und des Gewinnverwendungsvorschlags, dem Aufsichtsrat vorgelegt. Auch die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers wurden dem Aufsichtsrat umgehend zur Verfügung gestellt.

In seiner Sitzung am 10. März 2021 hat der Prüfungsausschuss diese Unterlagen sorgfältig geprüft und erörtert, bevor sie im Aufsichtsratsplenum am 11. März 2021 eingehend behandelt wurden.

Der Vorstand erläuterte dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat in den jeweiligen Sitzungen ausführlich die vorgelegten Finanzberichte. Die bei den Sitzungen anwesenden Vertreter des Abschlussprüfers stellten die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung vor und beantworteten ergänzende Fragen der Ausschuss- und Aufsichtsratsmitglieder. Die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die darauf bezogenen Prüfungshandlungen standen dabei im Mittelpunkt und wurden im Prüfungsausschuss und im Aufsichtsrat vertieft behandelt.

Die Vertreter des Abschlussprüfers bestätigten, dass das vom Vorstand eingerichtete Risikomanagementsystem geeignet ist, Entwicklungen frühzeitig zu erkennen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten. Sie erklärten, dass keine wesentlichen Schwächen des Internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems bezogen auf den Rechnungslegungsprozess festgestellt wurden. Während der Abschlussprüfung haben die Prüfer auch keine Tatsachen festgestellt, die der Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG von Vorstand und Aufsichtsrat widersprechen.

Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Abschlussprüfung nach eigener gründlicher Überprüfung im Prüfungsausschuss und im Aufsichtsratsplenum angeschlossen. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Prüfungsausschuss und den Aufsichtsrat sind keine Einwendungen zu erheben. Den vom Vorstand für das Geschäftsjahr 2020 aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss der Gesellschaft haben wir daraufhin in unserer Sitzung am 11. März 2021 gebilligt. Der Jahresabschluss 2020 ist damit festgestellt.

Auch den Vorschlag des Vorstands, den Bilanzgewinn für die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 1,90 € pro dividendenberechtigter Stammaktie und 1,92 € pro dividendenberechtigter Vorzugsaktie zu verwenden, haben wir geprüft. Wir halten diesen Vorschlag für angemessen und schließen uns diesem deshalb an.

Der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat haben auch die zusammengefasste nichtfinanzielle (Konzern-)Erklärung zum 31. Dezember 2020 behandelt, die vom Vorstand erstmals als Teil des Integrierten Berichts erstellt wurde. Der Vorstand hat die Erklärung in den Sitzungen ausführlich erläutert. Vertreter des Prüfers stellten wesentliche Ergebnisse ihrer Prüfung vor und beantworteten ergänzende Fragen der Aufsichtsratsmitglieder. Die Prüfung seitens PwC mit dem Maßstab „limited assurance“ wurde mit der Erteilung eines uneingeschränkten Vermerks abgeschlossen, unterzeichnet durch den Wirtschaftsprüfer Herrn Andreas Fell und durch die Wirtschaftsprüferin Frau Nicolette Behncke. Der Aufsichtsrat hat die zusammengefasste nichtfinanzielle (Konzern-)Erklärung des Vorstands zustimmend zur Kenntnis genommen.

Dank des Aufsichtsrats

Für die im Geschäftsjahr 2020 erbrachten beachtlichen Leistungen möchten wir den Mitgliedern des Vorstands und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der BMW Group weltweit unseren besonderen Dank aussprechen. Mit ihrer hohen Motivation, ihrer Anpassungsfähigkeit und einem starken Teamgeist haben sie unter erschwerten Bedingungen dieses Ergebnis möglich gemacht.

Wir sind zuversichtlich, dass der Vorstand und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit ihrem Mut zur Veränderung Ihrem Unternehmen einen Spitzenplatz auf dem Feld der nachhaltigen und digitalisierten Mobilität sichern.

München, März 2021

Für den Aufsichtsrat

NORBERT REITHOFER
Vorsitzender des Aufsichtsrats

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Den Startschuss für unsere **TECHNOLOGIE-OFFENSIVE** geben wir mit den **NEUEN VOLLELEKTRISCHEN** BMW Modellen **iX** und **i4** in diesem Jahr.

Oliver Zipse
Vorsitzender des Vorstands

VEREHRTE AKTIONÄRINNEN UND AKTIONÄRE,

der Klimawandel erfordert Antworten. Wie wir unsere Mobilität als gesamtgesellschaftliche Aufgabe neu ausrichten, ist eine davon – mit starker Wirkung und großer Signalwirkung. Die BMW Group ist ein global tätiges, digitalisiertes Hightechunternehmen für Premiummobilität. Mit diesem Selbstverständnis treiben und gestalten wir den Wandel in unserer Branche. Dabei setzen wir auf technologische Innovation in allen relevanten Feldern – bei nachhaltigen Antrieben, beim autonomen Fahren und bei der intelligenten Integration von Hardware und Software, bei der digitalisierten Automobilproduktion der Zukunft bis hin zu Blockchain-Technologie und künstlicher Intelligenz.

Solch fundamentale Veränderungen wie die nachhaltige Mobilität, die wir Schritt für Schritt mit den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft verbinden, erfordern Zusammenarbeit in einem viel größeren Kontext. Die BMW Group bringt sich als Partner und Vordenker in industrieübergreifende Technologieallianzen und Plattformen ein. Wir sind überzeugt: Technologische Innovation in Verbindung mit verantwortungsvollem Handeln schafft unternehmerischen wie volkswirtschaftlichen und gleichzeitig den notwendigen ökologischen Fortschritt. Unser gemeinsames Ziel: die klimaneutrale Gesellschaft.

Erster Integrierter Bericht der BMW Group

Wir zeigen, wie wirksam wir auf dem Weg zur Klimaneutralität unterwegs sind. Mit dem Übergang zur Integrierten Berichterstattung dokumentieren wir, wie wir die BMW Group konsequent und integriert nach finanziellen und nachhaltigen Zielen steuern. Für Sie, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, aber auch für die Stakeholder des Unternehmens wollen wir nachprüfbar unsere Fortschritte aufzeigen. Wir gehen damit nicht nur im Vergleich zu den Kernwettbewerbern voran. Die BMW Group verfolgt schon lange einen breiten Stakeholderansatz. Wir wollen Vorbild sein. Darum verringern wir konsequent und umfassend unseren ökologischen Fußabdruck. Wir schaffen volle Transparenz. Und natürlich veröffentlichen wir diesen Bericht nur online.

ÖKOLOGISCHER FORTSCHRITT gelingt durch TECHNOLOGIE – dafür steht die BMW Group.

Robust und flexibel. Wandelbar und innovativ – Ihr Unternehmen in der Corona-Pandemie

Die rasante Ausbreitung von SARS-CoV-2 rund um den Erdball traf die BMW Group mitten in ihrer multidimensionalen Transformation. Im Rückblick steht fest: In einem schwierigen Umfeld mit unvorhersehbaren Entwicklungen hat Ihr Unternehmen bewiesen, wie robust und flexibel, wie wandelbar und innovativ es ist. Wir sind über weite Strecken auf Sicht gefahren. Der realistische Blick war unsere größte Stärke, die Flexibilität der Menschen im Unternehmen so nötig wie nie. Unsere angepassten Ziele, die wir zu einem frühen Zeitpunkt der Pandemie formuliert hatten, haben wir erreicht. Gleichzeitig haben wir im Vorstand weitreichende Entscheidungen getroffen und die Transformation der BMW Group deutlich beschleunigt.

Weltweiten Marktanteil in der Pandemie gesteigert

Unsere Fahrzeuge haben vielen Menschen in der Pandemie ein sicheres Gefühl gegeben. Das Automobil war beliebter denn je. Unsere Kunden haben über 2,3 Millionen Fahrzeuge der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce gekauft. Das sind zwar 8,4 Prozent weniger als im Rekordjahr 2019. Aber die BMW Group hat damit ihren weltweiten Marktanteil im Jahr 2020 erhöht. BMW Motorrad hat das zweitbeste Absatzergebnis aller Zeiten erzielt. Für die BMW M GmbH war es das erfolgreichste Jahr überhaupt.

CO_2-Grenzwert in der EU für 2020 deutlich unterschritten

Trotz Corona-Pandemie haben wir rund ein Drittel mehr elektrifizierte BMW und MINI Fahrzeuge ausgeliefert als im Vorjahr. Unsere Plug-in-Hybride waren sehr begehrt; die neuen vollelektrischen Modelle BMW iX3* und MINI Cooper SE* ebenso. Weil wir uns rechtzeitig vorbereitet haben, konnten wir den uns zugewiesenen CO_2-Grenzwert um rund 5 g/km sogar deutlich unterschreiten. Daran hatten wir nie einen Zweifel. Unser EU-Flottenwert liegt bei 99 g/km. Auch die Vorgaben für 2021 wollen und werden wir erreichen.

Die Dinge nehmen, wie sie sind, und das Beste daraus machen

Im Lockdown mussten wir in kürzester Zeit die Produktion in unserem weltweiten Netzwerk herunterfahren. Ein Novum in der Geschichte von BMW. Schon wenig später sind wir – gestaffelt und extrem zügig – wieder angelaufen. So konnten wir der differenzierten Entwicklung der Märkte punktgenau folgen.

* Siehe ↗ Verbrauchs- und CO_2-Angaben.

Hören Sie, was CEO OLIVER ZIPSE zum abgelaufenen Geschäftsjahr berichtet. ↗

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben die Vorgaben mit Engagement und Disziplin umgesetzt – und sie tun dies bis heute. Jeder einzelne Fahrzeuganlauf kam wie geplant. Unsere Lieferkette hat zu jeder Zeit funktioniert und den Stresstest des Corona-Jahres gemeistert. Mit unseren Kundinnen und Kunden waren wir stets in Verbindung – persönlich und digital. Dank unseres neuen Mobile Sales Office funktionieren Beratung und Verkauf in über 60 Märkten auch kontaktlos.

Unser Dank gebührt allen Kundinnen und Kunden – unser Lob den 120.726 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern

Ich bedanke mich persönlich und im Namen des Vorstandsteams bei allen Kundinnen und Kunden für ihr Vertrauen. In meinen Dank beziehe ich unsere Handelsorganisation und die Lieferanten ausdrücklich mit ein. Besonders herzlich danke ich unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. 2020 war ein sehr anspruchsvolles Jahr, voller Emotionen, Hoffnung und Rückschläge. Der BMW Teamgeist hat sich bewährt. Unternehmen und Arbeitnehmervertretung haben gemeinsam Lösungen gefunden – ganz im Sinne von Herbert Quandt.

Phase I unserer Transformation – Pionier der E-Mobilität

An großen Wendepunkten hat BMW schon oft durch mutige Entscheidungen den Wandel eingeleitet.

In der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise 2008/2009 hat Ihr Unternehmen den Weg zur Elektromobilität bereitet. Der besonders nachhaltige BMW i3* war seiner Zeit weit voraus. Er ist bis heute im Markt erfolgreich.

Phase II unserer Transformation – strategischer Fokus Elektrifizierung, Digitalisierung, Kompetenzaufbau

Mit unserem breiten Produkt- und Antriebsangebot erschließen wir aktuell das volle Potenzial einer weltweit differenzierten Nachfrage. Nach dem beliebten BMW X3 werden auch die volumenstarken BMW Modelle 5er, X1 und 7er mit vier Antriebsarten erhältlich sein. Unsere Werke sind in der Lage, verschiedene Antriebe auf derselben Fertigungslinie zu bauen. Bis Ende 2022 wird jedes unserer deutschen Fahrzeugwerke mindestens ein vollelektrisches Fahrzeug produzieren. Flexibilität bei BMW! Unsere Mannschaft befähigen wir, indem wir Kompetenzen auf- und umbauen. Wir nehmen alle mit. Allein in diesem Jahr schulen wir 75.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Zukunftsthemen und neuen Kompetenzfeldern wie Robotik, Data Analytics, agile Softwareentwicklung, KI, autonomes Fahren und natürlich E-Mobilität.

Wir setzen BMW unter Strom

Entlang der wachsenden Nachfrage beschleunigen wir die Elektromobilität. Unsere Roadmap ist ambitioniert: Bis Ende 2021 will Ihr Unternehmen mehr als eine Million Fahrzeuge mit batterieelektrischem oder Plug-in-Hybrid-Antrieb ausgeliefert haben. 2023 werden wir 25 elektrifizierte Modelle auf der Straße haben. Hier haben wir speziell die großen Volumenmodelle im Blick. Bis 2025 sollen elektrifizierte Fahrzeuge mindestens ein Viertel unseres Absatzvolumens ausmachen. Potenzial sehen wir auch in der Brennstoffzelle. In Deutschland unterstützen wir den Aufbau der Wasserstoff-Infrastruktur. Ab 2022 planen wir eine Kleinserie des BMW i Hydrogen NEXT.

BMW iX und i4 werden 2021 den Markt revolutionieren

Viele Kunden erwarten mit Spannung die neuen vollelektrischen BMW Modelle iX* und i4. Beides sind hoch emotionale Fahrzeuge tief aus dem Herzen der Marke BMW. Im iX haben wir Hardware und Software im Sinne von Shy Tech perfekt integriert. Wie es unsere Kundinnen und Kunden von uns erwarten dürfen: auf eine einfache, intuitive und präzise Art. Wir wollen mit Innovationen begeistern und gleichzeitig inspirieren. Mit dem neuen BMW iDrive wird der iX* – so wie jedes künftige BMW Modell – zu einem digitalen Kraftpaket.

Phase III unserer Transformation – was macht einen BMW im Jahr 2030 aus?

Mindestens sieben Millionen elektrifizierte Fahrzeuge wollen wir bis 2030 ausgeliefert haben. Parallel zum nächsten Schub der E-Mobilität startet ab Mitte des Jahrzehnts unsere neue Cluster-Architektur – kompromisslos zentriert auf vollelektrische Antriebe. Den Auftakt macht unser neues Werk in Ungarn. Eng damit verbunden ist für uns die nächste Dimension der digitalen Vernetzung – im Fahrzeug, in der Produktion und unseren Unternehmensprozessen.

Roter Faden: Nachhaltigkeit

Wenn wir konsequent nachhaltig handeln, entsteht daraus ein Wettbewerbsvorteil. 2012 hatten wir zehn strategische Nachhaltigkeitsziele bis 2020 formuliert. Mission erfüllt. Drei Beispiele:

1. Die CO_2-Emissionen unserer EU-Neuwagenflotte haben wir von 1995 bis 2020 halbiert.
2. Unsere Werke weltweit beziehen ausschließlich Grünstrom. Ab 2021 produzieren sie sogar vollständig bilanziell CO_2-neutral.
3. Unser Frauenanteil in Führungsfunktionen liegt in der BMW Group über dem Zielkorridor.

* Siehe ↗ Verbrauchs- und CO_2-Angaben.

Wir machen nicht Nachhaltigkeit bei BMW. Wir machen BMW nachhaltig

Jetzt befinden wir uns auf der nächsten Wegstrecke – unserem nachweisbaren und stetigen Pfad zur Klimaneutralität bis 2050. Im Juli 2020 haben wir unsere integrierte Nachhaltigkeitsstrategie verabschiedet mit konkreten, wissenschaftsbasierten Zielen in einem ersten Schritt bis 2030. Was unterscheidet uns von anderen? Ganz eindeutig: Wir reduzieren unseren CO_2-Fußabdruck substanziell über die gesamte Wertschöpfungskette. Um mindestens ein Drittel sollen die CO_2-Emissionen je Fahrzeug über den Lebenszyklus sinken. Das geschieht durch Innovation, nicht Kompensation. So drastisch verringern wir im Vergleich zu 2019 den CO_2-Abdruck pro Fahrzeug bis 2030:

— in der Produktion um 80 Prozent

— in der Nutzungsphase um mehr als 40 Prozent

— in der Lieferkette um mindestens 20 Prozent

In der Lieferkette würde die Zunahme der E-Mobilität ohne Gegenmaßnahmen sogar zu einem Drittel mehr CO_2-Emissionen führen. Wir leiten stattdessen eine Trendumkehr ein und senken die Emissionen. Unser Ziel: die nachhaltigste Lieferkette unserer Industrie. Mit unseren Lieferanten haben wir vereinbart, dass sie bei der Produktion von Batteriezellen ausschließlich Grünstrom verwenden. Allein diese Maßnahme bedeutet in den nächsten zehn Jahren rund 10 Millionen Tonnen CO_2 weniger.

Klimaneutrales Geschäftsmodell über die gesamte Wertschöpfungskette bis 2050

Wir denken schon jetzt wieder weit voraus. So wollen wir die Wertstoffkreisläufe weiter schließen, etwa indem wir den Anteil an Sekundärmaterial in unseren Fahrzeugen erhöhen. Im Vergleich zu Primärmaterial lassen sich dadurch die CO_2-Emissionen noch einmal erheblich senken. Einen Ausblick, wie wir in Richtung Kreislaufwirtschaft steuern, geben wir auf der IAA 2021.

Unser klarer Anspruch lautet: Das GRÜNSTE ELEKTROAUTO kommt VON BMW. Wir senken die CO_2-Emissionen je Fahrzeug über die gesamte Wertschöpfungskette. Das zeichnet die BMW Group aus.

Verehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

die Corona-Pandemie hat deutlich gemacht, wie wichtig den Menschen das Auto ist. Die Nachfrage soll insgesamt weiter steigen. Schon in diesem Jahr wollen wir beim Absatz wieder das Niveau vor Corona erreichen. Unsere Perspektive ist immer langfristig. Dabei zielen unsere Entscheidungen auf Wertsteigerung, Profitabilität und Wachstum in enger Verbindung mit Nachhaltigkeit, Klimaschutz und sicheren Arbeitsplätzen. Auf diesem Fundament bleibt Ihr Unternehmen ein Werte schaffendes, sicheres und zugleich attraktives Investment.

Unternehmerisch eigenständig zu sein, ist für uns ein hohes Gut. Aus dieser Position heraus schaffen wir eine neue Mobilität für unsere Kundinnen und Kunden. Bis 2025 investieren wir mehr als 30 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung – und damit in die Zukunft Ihres Unternehmens. Allein das zeigt unsere starke Zuversicht.

Starten Sie durch mit uns in ein vielversprechendes Jahrzehnt!

OLIVER ZIPSE
Vorsitzender des Vorstands

DIALOG MIT DEN STAKEHOLDERN

STAKEHOLDERENGAGEMENT

Die BMW Group ist ein global tätiges Unternehmen und agiert in einem komplexen Umfeld mit großen Abhängigkeiten. Die Geschäftsaktivitäten haben Auswirkungen auf das Unternehmensumfeld und berühren die Interessen zahlreicher, auch unterschiedlicher Stakeholder. Umgekehrt haben gesamtgesellschaftliche Entwicklungen direkten und indirekten Einfluss auf die Geschäftsaktivitäten des Unternehmens. Vor diesem Hintergrund steht die BMW Group mit ihren Stakeholdern in allen wichtigen Märkten in einem regelmäßigen Dialog zu unterschiedlichen Themen.

Ziel dabei ist es, die Positionen der einzelnen Stakeholder besser zu verstehen und umgekehrt ein besseres Verständnis für die Aktivitäten der BMW Group zu schaffen. In diesem Zusammenhang weicht die BMW Group auch kritischen Themen und Debatten nicht aus, sondern sucht gemeinsam mit Stakeholdern in einem konstruktiven Austausch nach Lösungsansätzen in beiderseitigem Interesse.

Im Rahmen ihres Stakeholderengagements nutzt die BMW Group eigene Dialogformate, beteiligt sich aber zugleich auch konstruktiv an öffentlichen Debatten. So ist die BMW Group unter anderem seit vielen Jahren auf den UN-Klimakonferenzen vertreten.

Grundlage des eigenen Stakeholderengagements der BMW Group ist die unternehmenseigene **Stakeholder Engagement Policy**. Darin sind die Dialogziele definiert, die Kriterien zur Identifizierung und Priorisierung der Stakeholder festgelegt sowie verschiedene geeignete Dialogformate und Kommunikationsformen vorgegeben.

BMW GROUP DIALOGUES

Eines der zentralen Stakeholderformate der BMW Group sind die **BMW Group Dialogues**, die das Unternehmen seit 2011 regelmäßig veranstaltet. Im Vordergrund steht hierbei, aktuelle und anstehende strategische Entscheidungen des Unternehmens mit der Erwartung wichtiger Stakeholder abzugleichen. Inhaltliche Themen der vergangenen Jahre waren unter anderem Elektromobilität, Energiestrategie, soziales Engagement, urbane Mobilität sowie Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette.

Die BMW Group Dialogues finden in der Regel jährlich in den für die BMW Group wichtigsten Absatzregionen Nordamerika, Europa und Asien statt. Die Rückmeldungen der Stakeholder werden dabei dokumentiert und fließen – neben anderen Faktoren – in die weiteren strategischen Überlegungen des Unternehmens ein.

POLITISCHE MEINUNGSBILDUNG UND ZUSAMMENARBEIT IN VERBÄNDEN

Die BMW Group führt einen aktiven, offenen und transparenten Dialog mit politischen Entscheidungsträgern, Vertretern von Gewerkschaften, Verbänden und Nichtregierungsorganisationen. Ziel ist es, die politischen Rahmenbedingungen unserer Geschäftstätigkeit konstruktiv und transparent mitzugestalten. In diesem Zusammenhang bringt die BMW Group ihre Kompetenz und Expertise ein, um für alle Beteiligten einen fairen Wettbewerb zu fördern und tragfähige Lösungen zu finden.

Die politischen Büros unter anderem in Berlin, Brüssel, Washington D.C. und Peking vertreten die BMW Group weltweit zu umwelt-, finanz- und sozialpolitischen Themen. Dabei hat das Unternehmen stets eine klare Position, die transparent nach außen vertreten wird – unabhängig vom Adressatenkreis.

Über die eigenen Aktivitäten im Rahmen politischer Meinungsbildung hinaus ist die BMW Group auch Mitglied in zahlreichen Verbänden in unterschiedlichen Ländern. In der Regel beteiligt sich die BMW Group dabei auf freiwilliger Basis. Die Beteiligung kann in Einzelfällen aber auch auf gesetzlichen Vorgaben beruhen.

Die BMW Group bringt ihre Positionen in die Meinungsbildung der jeweiligen Verbände ein. Dies bedeutet allerdings nicht, dass die Positionen der BMW Group uneingeschränkt den Positionen der Verbände entsprechen. Bei wesentlichen Abweichungen prüft das Unternehmen, welche Handlungsoptionen zur Verfügung stehen. **BMW Group Cooperation Policy**

Zu Beginn des Jahres 2021 übernahm die BMW Group die Präsidentschaft der Vereinigung europäischer Automobilhersteller ACEA (European Automobile Manufacturers' Association). Der Verband ACEA arbeitet mit einer Vielzahl institutioneller, nicht staatlicher Forschungs- und Zivilgesellschaftspartner sowie mit einer Reihe von Industrieverbänden zusammen. 2021 wird für die Automobilindustrie in der EU ein entscheidendes Jahr beim Übergang zu nachhaltiger Mobilität. Aktuelle Schwerpunkte der ACEA-Agenda betreffen daher unter anderem Themen wie Klimaschutz, Emissionen, das vernetzte und automatisierte Fahren, Nachhaltigkeit, Forschung und Innovation, Wirtschaftlichkeit sowie Sicherheit.

Für alle Mitgliedschaften gilt: Im Sinne einer erhöhten Transparenz legt die BMW Group ihre wichtigsten Mitgliedschaften in Verbänden auf ihrer Website offen. **BMW Group Mitgliedschaften** Des Weiteren sind alle Themen, die auf EU-Ebene diskutiert werden, im EU Transparency Register öffentlich einsehbar. **EU Transparency Register**

ALS NACHHALTIGER AKTEUR IM FINANZMARKT AUFTRETEN

Der regelmäßige und intensive Dialog mit dem Kapitalmarkt hatte für die BMW Group schon immer einen hohen Stellenwert. Nachhaltigkeit ist in kürzester Zeit zu einem sehr wichtigen Treiber am Finanzmarkt geworden. Investoren und Analysten betrachten Umwelt-, Sozial- und Governance-Aspekte (ESG) zunehmend in ihren Anlageempfehlungen und -entscheidungen. Seit Jahren bestätigen Spitzenplätze in renommierten Kapitalmarktratings zur Nachhaltigkeit die führende Rolle der BMW Group unter den Automobilherstellern. So errang die BMW Group im Jahr 2020 zum Beispiel den ersten Platz in den Dow Jones Sustainability Indizes World und Europe im Bereich Automobile. Das Unternehmen legt zudem auch besonderen Wert auf den direkten Austausch mit Investoren und Analysten. Im Zentrum dieser Dialoge stehen die BMW Group Strategie, aktuelle Fortschritte in der Nachhaltigkeit sowie die ambitionierten Ziele zur CO_2-Reduzierung über die gesamte Wertschöpfungskette des Unternehmens. Die Themen werden in persönlichen Treffen und Gesprächen sowie auf (virtuellen) Roadshows und Konferenzen in den internationalen Finanzzentren diskutiert.

Abgeleitet aus dem Pariser Klimaabkommen verfolgt auch die europäische Politik in zunehmendem Maße die Themen Klimaschutz und Nachhaltigkeit in einem ganzheitlichen Ansatz. So hat der EU-Aktionsplan für ein nachhaltiges Finanzwesen das Ziel, Kapitalströme in nachhaltige ökonomische Aktivitäten umzuleiten. Ferner sind finanzielle Risiken, die sich unter anderem durch Klimawandel, Ressourcenverknappung und Umweltzerstörung ergeben, verstärkt ins Blickfeld zu nehmen und Ansätze zu erarbeiten, wie diese Risiken bewältigt werden können. Des Weiteren soll die Transparenz und Langfristigkeit der Finanz- und Wirtschaftstätigkeit gefördert werden.

Im Juni 2020 wurde als zentraler Bestandteil des EU-Aktionsplans die Verordnung zur Einführung einer einheitlichen Taxonomie vom EU-Parlament angenommen, mit der ein Klassifikationssystem (Taxonomie) für ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten in der EU eingeführt wird, um eine nachhaltige Kapitalallokation zu erreichen. Zusätzlich weitet die Taxonomie-Verordnung die Berichtspflichten auch für Unternehmen aus, die unter die Non-Financial Reporting Directive fallen. Sie müssen ab dem Berichtsjahr 2021 Angaben zu Umsatzerlösen sowie Investitions- und Betriebsausgaben bereitstellen, die im Zusammenhang mit ökologisch nachhaltigen Aktivitäten gemäß der Taxonomie stehen. Die BMW Group misst der EU-Taxonomie große Bedeutung bei und bereitet sich aktuell auf deren Anforderungen vor.

Nachhaltigkeit spielt für die BMW Group auch in der Anlage des Pensionsvermögens eine Rolle. Ende 2019 wurde im Unternehmen eine Richtungsentscheidung für die Anwendung von Nachhaltigkeitskriterien in der Investition des deutschen Pensionsvermögens getroffen. Im Mittelpunkt stehen die Messung des CO_2-Fußabdrucks für weite Teile des Pensionsvermögens und die damit verbundenen Risiken für die zukünftige Wertentwicklung des Vermögens.

Daneben wurden bei der Anlage liquider Vermögenswerte zahlreiche Standard-Benchmarks durch ESG-optimierte Indizes ersetzt. Im nicht liquiden Bereich des Pensionsvermögens wurde für die nächsten Jahre ein festgelegter Betrag für Investitionen reserviert, der über Renditegesichtspunkte hinaus auch messbare positive Auswirkungen auf Umwelt oder Gesellschaft haben soll (Impact Investments). Die bisher vorgenommenen Investitionen beziehen sich neben dem Klimaschutz auch auf weitere von der UN festgelegte Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs) wie Gesundheit und Wohlergehen, bezahlbare und saubere Energie sowie nachhaltigen Konsum und nachhaltige Produktion.

WESENTLICHE THEMEN 2020

Das Stakeholderengagement der BMW Group umfasst sowohl Themen, die von Stakeholdern an das Unternehmen herangetragen werden, als auch solche, bei denen die BMW Group aktiv mit Stakeholdern in Austausch tritt.

Wesentliche Themen, die 2020 von Stakeholdern an die BMW Group herangetragen wurden, waren:

— Klimaschutz, insbesondere CO_2-Emissionen

— Menschenrechte in der Lieferkette, insbesondere bei Rohstoffen für Elektromobilität

— Illegale Entwaldung

— Lobbying in Verbänden

— Sustainable Finance

Wesentliche Themen, mit denen die BMW Group mit Stakeholdern in Austausch trat, waren:

— Neue Ziele der Unternehmensstrategie der BMW Group

— Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette

— CO_2-Emissionen in der Lieferkette

— Förderung von Elektromobilität und konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur

— Politische Steuerung von Emissionsgrenzwerten ohne Diskriminierung einzelner Antriebstechnologien und Fahrzeugkonzepte

— Weiterentwicklung des regulativen Rahmens für autonomes Fahren und der digitalen Netze

— Unterstützung neuer Effizienztechnologien

— Realitätsgerechte Beziehung zwischen Emissionszielwerten und -messverfahren

— Konsistenz der angebots- und nachfrageseitigen Politikmaßnahmen zur Dekarbonisierung

— Sicherung einer ausreichenden Versorgung mit kritischen Rohstoffen

— Handelspolitik und Freihandelsabkommen

NÄCHSTE SCHRITTE

Die BMW Group plant, auch im Jahr 2021 den Austausch mit ihren Stakeholdern fortzusetzen. Dabei prüft das Unternehmen, inwieweit sich die vorhandenen eigenen Formate weiterentwickeln und ergänzen lassen. Auch an öffentlichen Formaten will sich die BMW Group im kommenden Jahr weiter konstruktiv beteiligen.

Ab 2021 soll der interne Dialog mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der BMW Group verstärkt werden, nachdem bereits bei den BMW Group Dialogues 2020 dieses Format erfolgreich eingesetzt wurde. Ziel ist, die Belegschaft des Unternehmens über die Erwartungen externer Stakeholder zu informieren und sie gleichzeitig in die Diskussion und neueste Entwicklungen einzubeziehen.

Der kontinuierliche und konstruktive Dialog mit Investoren und Analysten wird auch für die Socially Responsible Investments (SRI) weitergeführt. Neben dem täglichen Austausch ist geplant, auch 2021 wieder an SRI-Roadshows und Konferenzen in den globalen Finanzzentren teilzunehmen.

Offen ist, inwieweit die Corona-Situation auch im Jahr 2021 Auswirkungen auf den direkten Austausch mit Stakeholdern haben wird. Die BMW Group hat jedoch mit ihren digitalen Formaten positive Erfahrungen gesammelt und verfügt damit über Optionen, mit alternativen Konzepten und Formaten den Dialog fortzusetzen.

STAKEHOLDERGRUPPEN UND DIALOGFORMEN

BMW Group im Dialog

Dialog, Konferenzen und Technologieworkshops mit Investoren und Analysten	Kapitalmarkt
Dialog im Rahmen von Brancheninitiativen, gemeinsame Veranstaltungen, Schulungen, Vorträge, Supplier Risk Assessment	Lieferanten
Teilnahme von Experten des Unternehmens in Gremien und Arbeitsgruppen, Mitgliedschaften in Initiativen und Verbänden	Netzwerke und Verbände
Ansprechpartner für Fragen seitens der Politik, Informationsangebot an politische Entscheidungsträger zu relevanten Themen aus Sicht des Unternehmens	Politische Entscheidungsträger
Besuch von Hochschulen, Vorträgen, Diskussionen, Dialogveranstaltungen mit Studenten	Wissenschaft
Dialog im Rahmen von Pressereisen, Presseinformation, Informationsveranstaltungen zu neuen Produkten, Testfahrten, Messen	Medien
Dialog mit Handelsorganisationen der Märkte und Importeure	Geschäftspartner
Nachbarschaftsgespräche, Werksbesichtigungen, Pressetermine	Lokale Stakeholder
One-to-One-Meetings/Dialoge, Beantwortung von Anfragen	Zivilgesellschaft und NGOs
Dialoge mit Mitarbeitern sowie Führungskräften, Mitarbeiterbefragung Ideenmanagement, interne Medien	Mitarbeiter
Befragungen (u. a. Corporate Reputation Study), Social Media, Messen, Medien	Kunden

GRI 102-40, 102-43

BMW AKTIE UND KAPITALMARKT IM JAHR 2020

RATINGS WEITER AUF HOHEM NIVEAU

Die BMW Group verfügt unverändert über die besten Ratings unter allen europäischen Automobilherstellern.

Die erheblichen Auswirkungen der Corona-Pandemie im Jahr 2020 und die damit verbundenen Belastungen der Weltkonjunktur führten zu Rating-Neubewertungen auch für die Automobilbranche. Bereits seit einiger Zeit sehen die Agenturen für die gesamte Automobilindustrie allgemein große Herausforderungen. Die Ratingagenturen nahmen das Jahr 2020 zum Anlass, die Bonitätsbeurteilung für ihr gesamtes Portfolio der Automobilhersteller nochmals zu überprüfen und zu verschärfen. Dies spiegelt sich in einer Vielzahl von negativen Ausblicken beziehungsweise Herabstufungen in den vergangenen Monaten wider.

In diesem Zusammenhang senkte Moody's das Langfristrating für die BMW AG im März 2020 von A1 auf A2 und setzte gleichzeitig den Ausblick auf „under review for further downgrade", bevor dieser im Mai des Jahres auf „negativ" geändert wurde. Gleichfalls im März senkte die Ratingagentur Standard & Poor's (S&P) ihre Bonitätseinschätzung von A+ auf A und ließ in diesem Zusammenhang den Ausblick bei „negativ".

Die Herabstufung um eine Ratingstufe begründen beide Agenturen mit dem negativen Trend bei Profitabilität und Free Cashflow. Ferner werden in der Transformation der Automobilindustrie sowie einer Verschlechterung des Gesamtumfelds allgemein größere Herausforderungen gesehen.

Der negative Ausblick bei den Langfristratings spiegelt vor allem die allgemeine Ungewissheit über die weitere Entwicklung und die möglichen Folgen der Corona-Pandemie wider. Auch hier erwarten die Agenturen mögliche negative Effekte auf den Automobilabsatz sowie die Profitabilität und den Free Cashflow in der Automobilindustrie.

Die auf hohem Niveau liegenden Kurzfristratings für die BMW AG wurden hingegen sowohl bei Moody's (P-1) als auch bei S&P (A-1) bestätigt.

Die konsequente Steuerung des Working Capital und der Investitionen in der BMW Group zeigen positive Wirkung. So übertraf der Free Cashflow im Segment Automobile sowohl im vierten Quartal 2020 als auch für das Gesamtjahr die Markterwartungen. Auch die EBIT-Marge im Segment Automobile lag wieder nahe am strategischen Korridor von 8 bis 10 %.

Mit insgesamt überdurchschnittlichen Ratings verfügt die BMW Group über einen unverändert guten Zugang zu den internationalen Kapitalmärkten und profitiert auch von sehr attraktiven Refinanzierungsbedingungen.

Aktuelle Unternehmensratings	Moody's	Standard & Poor's
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	A2	A
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	P-1	A-1
Ausblick	negativ	negativ

SPITZENPLÄTZE IN NACHHALTIGKEITSRATINGS

Die BMW Group belegte im Jahr 2020 erneut Spitzenplätze in renommierten Ratings zur Nachhaltigkeit und sieht sich dadurch in ihrer Position bestätigt. So hat die BMW Group im Jahr 2020 zum Beispiel in den Dow Jones Sustainability Indizes World und Europe die Branchenführerschaft im Bereich Automobile errungen. Auch im CDP-Rating (ehemals Carbon Disclosure Project) liegt sie mit der Transparenz ihrer CO_2-Emissionen in der Spitzengruppe (Climate A List). Im britischen FTSE-4Good Index war die BMW Group im Jahr 2020 ebenfalls erneut gelistet. Auch bei MSCI, Sustainalytics und ISS-oekom ist die BMW Group vertreten und belegt in der Branche jeweils eine führende Position.

DIVIDENDE UNTER VORJAHRESNIVEAU – AUSSCHÜTTUNGSQUOTE STABIL

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn der BMW AG in Höhe von 1.253 Mio. € (2019: 1.646 Mio. €) zur Ausschüttung einer Dividende von 1,90 € je Stammaktie (2019: 2,50 €) und einer Dividende von 1,92 € je Vorzugsaktie (2019: 2,52 €) zu verwenden. Die Ausschüttungsquote für das Jahr 2020 beträgt damit 32,5 % (2019: 32,8 %).

DIE BMW AG AKTIE

	2020	2019	2018	2017	2016
STAMMAKTIE					
Anzahl der Aktien in 1.000 Stück	601.995	601.995	601.995	601.995	601.995
Börsenkurs in €[1]					
Jahresschlusskurs	72,23	73,14	70,70	86,83	88,75
Höchstkurs	76,68	77,75	96,26	90,83	92,25
Tiefstkurs	37,66	58,70	69,86	77,71	65,10
VORZUGSAKTIE					
Anzahl der Aktien in 1.000 Stück	57.689	56.867	56.127	55.605	55.114
Börsenkurs in €[1]					
Jahresschlusskurs	55,20	55,05	62,10	74,64	72,70
Höchstkurs	57,60	67,85	85,50	78,89	74,15
Tiefstkurs	32,50	47,54	60,70	67,29	56,53
KENNZAHLEN JE AKTIE IN €					
Dividende					
Stammaktie	1,90[2]	2,50	3,50	4,00	3,50
Vorzugsaktie	1,92[2]	2,50	3,52	4,02	3,52
Ergebnis je Stammaktie[3]	5,73	7,47	10,60[5]	13,07	10,45
Ergebnis je Vorzugsaktie[4]	5,75	7,49	10,62[5]	13,09	10,47
Free Cashflow Segment Automobile	5,15	3,90	4,12	6,78	17,45
Eigenkapital	93,26	90,92	88,26[5]	82,95	72,08

[1] Xetra-Schlusskurse
[2] Vorschlag der Verwaltung
[3] Gewichtung der Aktien im Jahresdurchschnitt
[4] Gewichtung der Aktien entsprechend der Dividendenberechtigung
[5] Die Zahlen aus dem Jahr 2018 wurden aufgrund der Änderung von Bilanzierungsmethoden im Rahmen der Einführung des IFRS 16 angepasst (siehe Geschäftsbericht 2019, Textziffer [6] im Konzernanhang).

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

36 Grundlagen des Konzerns
36 Kernwerte und Handlungsprinzipien
37 Organisation und Geschäftsmodell
41 Strategie, Ziele und Steuerungssystem
56 Wie die BMW Group Werte schafft
58 Compliance und Menschenrechte
62 Innovation und Kundenorientierung

69 Produkte und Dienstleistungen
73 Design und Produktsicherheit
76 CO_2- und Schadstoffemissionen
80 Elektromobilität
84 Mobilitätsverhalten

87 Produktion, Einkauf und Lieferantennetzwerk
91 Produktionsnetzwerk
95 Ressourcenverbrauch und Ressourceneffizienz
99 Erneuerbare Energien
100 Einkauf und Lieferantennetzwerk

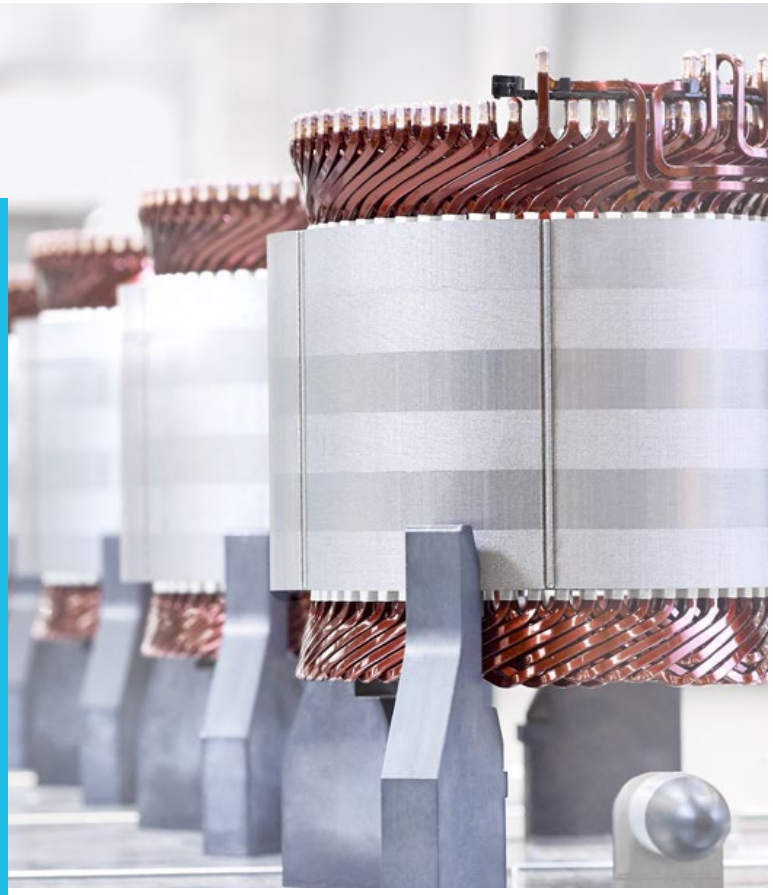
105 Mitarbeiter und Gesellschaft
109 Langfristige Mitarbeiterentwicklung und Arbeitgeberattraktivität
113 Gesundheit und Leistungsfähigkeit
116 Mitarbeitervielfalt
119 Gesellschaftliches Engagement

122 Wirtschaftsbericht
122 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen
126 Gesamtaussage zum Geschäftsjahr
127 Vergleich Prognose mit tatsächlicher Entwicklung
142 Geschäftsverlauf
142 Segment Automobile
148 Segment Motorräder
150 Segment Finanzdienstleistungen
153 Segment Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
154 Erläuterungen zur BMW AG

159 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht
159 Prognosebericht
164 Risiko- und Chancenbericht

179 Internes Kontrollsystem bezogen auf die Rechnungslegungsprozesse

180 Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen



GRUNDLAGEN DES KONZERNS

KERNWERTE UND HANDLUNGSPRINZIPIEN

LANGFRISTIGES DENKEN BILDET DIE BASIS FÜR UNSEREN WIRTSCHAFTLICHEN ERFOLG

Langfristig zu denken und verantwortungsvoll zu handeln gehört zum unternehmerischen Selbstverständnis der BMW Group. Das war und ist die Grundlage für unseren wirtschaftlichen Erfolg. Wir wollen die hohen Erwartungen unserer Kunden an unsere Produkte erfüllen und trennen dabei nicht zwischen Geschäftsmodell und Nachhaltigkeit, sondern verstehen beide als Einheit. Unser Anspruch ist, der erfolgreichste und zugleich nachhaltigste Premiumanbieter für individuelle Mobilität zu sein. Unsere Kundinnen und Kunden stehen dabei im Mittelpunkt.

Die BMW Group hat eine klare Haltung: Ökologische und soziale Nachhaltigkeit, Verantwortung für unsere Produkte sowie ein klares Bekenntnis zur Ressourcenschonung stehen im Zentrum der strategischen Ausrichtung. Dabei denken und steuern wir ganzheitlich: Wir beschränken beispielsweise unser Verständnis von ökologischer Nachhaltigkeit nicht auf die Emissionen unserer Fahrzeuge, sondern betrachten die gesamte Wertschöpfungskette: die Lieferkette, die Produktion, die Nutzungsphase und auch das Recycling. Wir verankern Nachhaltigkeit in allen Bereichen des Unternehmens. Unser Ziel ist es, Ökonomie, Ökologie und Gesellschaft miteinander in Einklang zu bringen und auf diese Weise einen ökologischen und gesellschaftlichen Beitrag zu leisten.

Globale Herausforderungen wie die zunehmende Urbanisierung oder die Endlichkeit natürlicher Ressourcen verstehen wir als Ansporn für die Entwicklung innovativer Produkte und Dienstleistungen. Insbesondere der Klimawandel gehört zu den größten Herausforderungen unserer Zeit. Wir haben uns klar dem Pariser Klimaabkommen verpflichtet. Wir leisten als BMW Group unseren Beitrag, indem wir uns auf die Neu- und Weiterentwicklung von Technologien und Dienstleistungen konzentrieren, die wirksam zur Reduzierung der globalen CO_2-Emissionen im Individualverkehr beitragen. Daraus entsteht unser Wettbewerbsvorteil: Wir bieten unseren Kunden emotionale, zukunftsweisende Mobilitätslösungen, die gleichzeitig nachhaltig sind.

UNSER HANDELN ALS UNTERNEHMEN WIRKT SICH POSITIV AUF WIRTSCHAFT UND GESELLSCHAFT AUS

Wir sind ein global tätiges Unternehmen. Als solches übernehmen wir eine Verantwortung, zum wirtschaftlichen Wohlstand der Länder beizutragen, in denen wir aktiv sind. Daher geht es uns nicht nur um ein dauerhaft profitables Wachstum für das Unternehmen, sondern wir wollen konkret zur wirtschaftlichen Entwicklung und Verbesserung der Lebensqualität an unseren Standorten beitragen.

Das Wachstum der BMW Group ermöglicht eine angemessene Rendite für Kapitalgeber und auch attraktive Gehälter für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Darüber hinaus leisten wir mit unseren Abgaben an die öffentliche Hand wie Zöllen und Steuern und mit unserem gesellschaftlichen, kulturellen und sozialen Engagement einen positiven Beitrag zur gesamtgesellschaftlichen Entwicklung an unseren Standorten. **Gesellschaftliches Engagement**

DER WANDEL DER MOBILITÄT UND DIE WACHSENDE DIGITALISIERUNG SIND CHANCEN

Das Mobilitätsverhalten weltweit und damit die gesamte Automobilindustrie befinden sich in einer Phase tief greifender Veränderung. Wir betrachten diesen Wandel als Gelegenheit, um in den Bereichen Elektrifizierung, Vernetzung und automatisiertes Fahren neue Industriestandards zu setzen und Innovationen auf den Weg zu bringen.

Digitalisierung bietet uns die Chance, unsere Produkte im Sinne unserer Kunden grundlegend weiterzuentwickeln. Wir reagieren nicht nur auf Kundenwünsche, sondern antizipieren sie auch durch unser besonderes Kundenverständnis. Zudem ermöglicht uns die Digitalisierung, die Prozesse im gesamten Unternehmen neu zu gestalten.

WIR GEHEN EIGENSTÄNDIG UNSEREN WEG IN DIE ZUKUNFT

Wenn sich gesellschaftliche Wertvorstellungen sowie demografische und technologische Gegebenheiten verändern, entstehen kontinuierlich neue Anforderungen an Mobilitätslösungen. Diese Wünsche und Bedürfnisse sind unser Ansporn. Wir sichern unsere Zukunftsfähigkeit, indem wir uns innovativ, nachhaltig und eigenständig weiterentwickeln.

ORGANISATION UND GESCHÄFTSMODELL

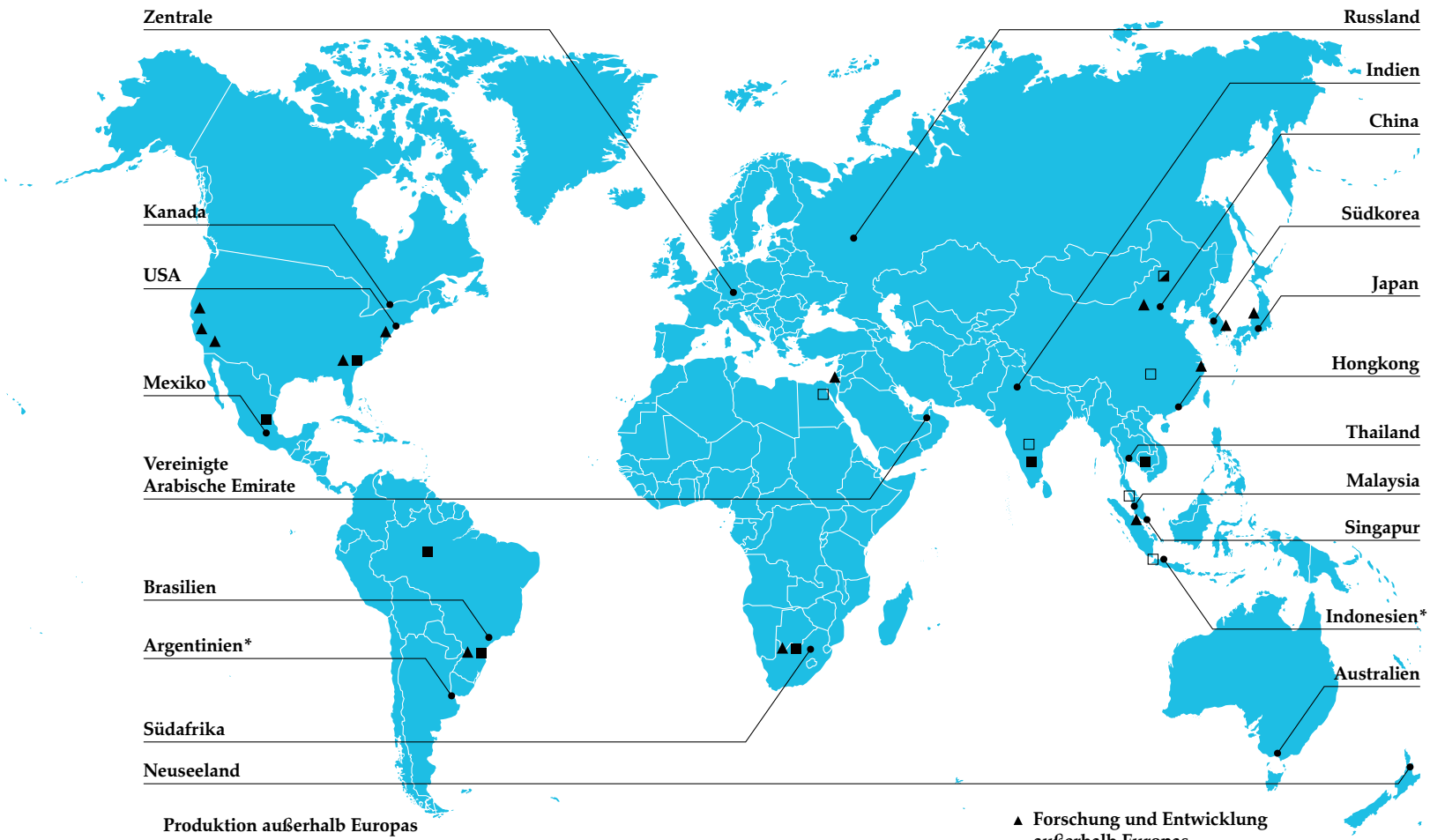
Nachfolgend sind die Grundlagen der BMW Group dargestellt. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich keine wesentlichen Änderungen in der Konzernstruktur ergeben. Die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) mit Sitz in München ist das Mutterunternehmen des BMW Konzerns (BMW Group).

Ausgangspunkt der Unternehmensstrategie der BMW Group ist ein konsequent kundenorientiertes, nachhaltiges Handeln. Dabei liegen die Schwerpunkte bei der Entwicklung von Produkten, Marken und Dienstleistungen auf neuen Technologien wie emissionsfreien Antrieben, Digitalisierung und Vernetzung sowie dem autonomen Fahren.

Die BMW Group ist im Premiumsegment weltweit einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern. Sie verfügt mit BMW, MINI und Rolls-Royce über drei der bekanntesten Premiummarken in der Automobilbranche. Zudem hält das Unternehmen eine starke Marktposition im Premiumsegment des Motorradgeschäfts. Die BMW Group setzt sich klare Ziele für eine nachhaltige, individuelle Mobilität, eine ressourceneffiziente Wertschöpfung, die Weiterentwicklung des Potenzials ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ihren gesellschaftlichen Beitrag. Nachhaltigkeit ist fester Bestandteil des Geschäftsmodells der BMW Group und sichert die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Die BMW Group ist global tätig und beschäftigte zum Ende des Jahres weltweit 120.726 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im Jahr 2020 festigte die BMW Group ihre Position als einer der attraktivsten Arbeitgeber weltweit. Eine führende Rolle in der Nachhaltigkeit trägt zudem zur Bindung an die BMW Group bei.

Die BMW Group umfasst neben der BMW AG sämtliche Tochtergesellschaften, auf die die BMW AG direkt oder indirekt beherrschenden Einfluss ausüben kann. Zudem übernimmt die BMW AG die Steuerung im Konzern, der sich in die operativen Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen gliedert. Hinzu kommt das Segment Sonstige Gesellschaften, das sich im Wesentlichen aus Gesellschaften zur Holding- und Konzernfinanzierung zusammensetzt.

BMW GROUP STANDORTE WELTWEIT



42
Vertriebsstandorte und Standorte Finanzdienstleistungen weltweit

31
Produktionsstandorte

13
Länder mit Forschungs- und Entwicklungsstandorten

Vertriebsstandorte und Standorte Finanzdienstleistungen

* 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 (Joint Venture – 3 Werke)

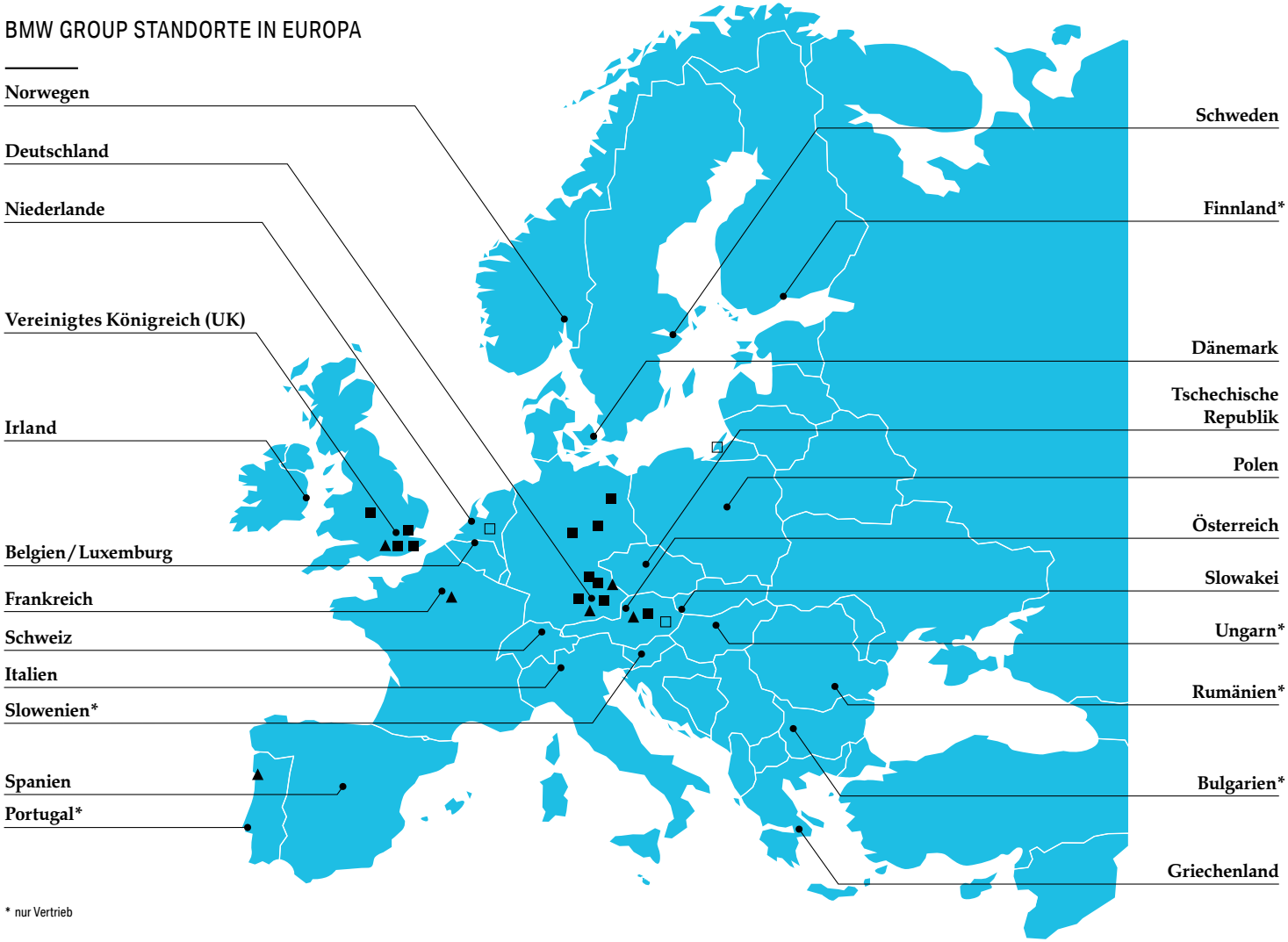
Partnerwerke außerhalb Europas

- Partnerwerk, Chongqing, China
- Partnerwerk, Hosur, Indien
- Partnerwerk, Jakarta, Indonesien
- Partnerwerk, Kairo, Ägypten
- Partnerwerk, Kulim, Malaysia

Forschung und Entwicklung außerhalb Europas

- BMW Group Designworks, Newbury Park, USA
- BMW Group Technology Office USA, Mountain View, USA
- BMW Group Engineering and Emission Test Center, Oxnard, USA
- BMW Group ConnectedDrive Lab China, Shanghai, China, und BMW Group Designworks Studio Shanghai, China
- BMW Group Technology Office, Shanghai, China
- BMW Group Entwicklung China, Peking, China
- BMW Group Entwicklung Japan, Tokio, Japan
- BMW Group Entwicklung USA, Woodcliff Lake, USA
- BMW Group IT Technology Office, Greenville, USA
- BMW Group IT Technology Office, Singapur
- BMW Group IT DevOps Hub, Rosslyn, Südafrika
- BMW do Brasil, Araquari, Brasilien
- BMW Group Technology Office Tel Aviv, Tel Aviv, Israel
- BMW Group R&D Center Seoul, Seoul, Südkorea

BMW GROUP STANDORTE IN EUROPA



* nur Vertrieb

■ **Produktion in Europa**

BMW Group Werk Berlin
BMW Group Werk Dingolfing
BMW Group Werk Eisenach
BMW Group Werk Landshut
BMW Group Werk Leipzig
BMW Group Werk München
BMW Group Werk Regensburg
BMW Group Werk Wackersdorf
BMW Group Werk Steyr, Österreich
BMW Group Werk Hams Hall, UK
BMW Group Werk Oxford, UK
BMW Group Werk Swindon, UK
Rolls-Royce Manufacturing Plant, Goodwood, UK

□ **Partnerwerke in Europa**

Partnerwerk, Born, Niederlande
Partnerwerk, Graz, Österreich
Partnerwerk, Kaliningrad, Russland

▲ **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, Portugal
BMW France, S. A. S., Montigny, Frankreich
Rolls-Royce Motor Cars Ltd., Goodwood, UK

SEGMENTDARSTELLUNG

Um einen besseren Einblick in das Unternehmen zu ermöglichen, enthält der vorliegende Bericht auch eine Darstellung der operativen Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen.

SEGMENT AUTOMOBILE

Die Marke BMW deckt ein breites Feld an Kundenwünschen ab. Das Modellportfolio umfasst ein weites Angebot von Automobilen, angefangen von der Premium-Kompaktklasse über die Mittelklasse im Premiumsegment bis hin zur absoluten Luxusklasse. Es enthält neben rein elektrischen Modellen wie zum Beispiel dem 2020 neu eingeführten BMW iX3* auch moderne Plug-in-Hybride und hocheffiziente Verbrennungsmotoren. Zusammen mit der sehr erfolgreichen Familie der X Modelle und den Hochleistungsautomobilen der Marke BMW M erfüllt die BMW Group weltweit die unterschiedlichen Erwartungen und Wünsche ihrer Kunden.

Die Marke MINI verspricht Fahrspaß im Premium-Kleinwagensegment und bietet neben effizienten Verbrennungsmotoren ebenfalls den Plug-in-Hybrid- und den rein elektrischen Antrieb an. Rolls-Royce ist die stärkste Marke in der absoluten Luxusklasse und hat eine weit über einhundertjährige Tradition. Rolls-Royce Motor Cars ist auf besondere Kundenwünsche spezialisiert und bietet höchstes Qualitäts- und Serviceniveau.

Das weltweite Vertriebsnetz für das Automobilgeschäft umfasst gegenwärtig über 3.500 BMW, mehr als 1.600 MINI und circa 140 Rolls-Royce Handelsbetriebe.

SEGMENT MOTORRÄDER

Im Motorradgeschäft konzentriert sich die BMW Group mit ihrem Angebot ebenfalls auf das Premiumsegment. Die Modellpalette umfasst derzeit Fahrzeuge aus den Segmenten Sport, Tour, Roadster, Heritage, Adventure und Urban Mobility. Zudem bietet BMW Motorrad zahlreiche Ausstattungsmöglichkeiten an, die die Sicherheit und den Komfort beim Fahren erhöhen. Das Vertriebsnetz im Motorradgeschäft ist ähnlich wie der Automobilvertrieb organisiert. BMW Motorräder werden aktuell in über 90 Ländern von mehr als 1.200 Händlern und Importeuren verkauft.

SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Das Unternehmen zählt zu den führenden Finanzdienstleistern im Automobilsektor. Finanzdienstleistungen werden über Gesellschaften und Kooperationen mit lokalen Finanzdienstleistern und Importeuren in rund 60 Ländern weltweit angeboten. Das größte Geschäftsfeld bilden dabei die Kreditfinanzierung und das Leasing von Automobilen und Motorrädern der Konzernmarken durch Privatkunden. Darüber hinaus können Kunden aus einer Vielzahl von ausgewählten Versicherungs- und Bankprodukten wählen.

Unter der Markenbezeichnung Alphabet bietet die BMW Group im internationalen markenübergreifenden Flottengeschäft die Fuhrparkfinanzierung von Großkunden sowie das umfassende Management von Firmenflotten in über 20 Ländern an. Dazu zählt auch, Kunden beim nachhaltigen und klimafreundlichen Management ihrer Flotten zu unterstützen.

Die Finanzierung des Fahrzeugbestands in den Händlerbetrieben dient der Unterstützung der Handelsorganisation und rundet das Leistungsspektrum des Segments ab. ↗ **Produkte und Dienstleistungen**

* Siehe ↗ Verbrauchs- und CO_2-Angaben.

STRATEGIE, ZIELE UND STEUERUNGSSYSTEM

STRATEGISCHE AUSRICHTUNG DER BMW GROUP

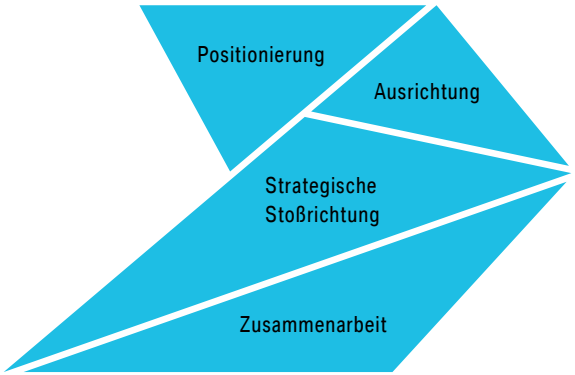
Individuelle Mobilität, wie sie die BMW Group versteht, ist untrennbar damit verbunden, die natürlichen Ressourcen zu schonen. Die BMW Group orientiert sich bei ihrem Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung unseres Planeten an wissenschaftsbasierten Kriterien. Auf diese Weise verbindet sie in ihrem Handeln ökologische und gesellschaftliche Aspekte mit der langfristigen Zukunftssicherung. Die BMW Group sieht in der Verbindung von Fahrfreude und der Verantwortung für nachhaltiges Handeln ein klares Differenzierungsmerkmal. So erleben Kundinnen und Kunden innovative Produkte eines auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Unternehmens.

Das ist für die BMW Group der Ausgangspunkt: Nachhaltigkeit wird noch stärker in die Unternehmensstrategie integriert. Die Strategie schafft die Voraussetzungen, mit einem großen Produktangebot sowohl die Wünsche der Kundinnen und Kunden als auch die regulatorischen Vorgaben zu Emissionen in den einzelnen Märkten zu erfüllen. Klarer Anspruch ist, dass alle Bereiche des Unternehmens grundsätzlich nachhaltig denken, steuern und nachweisbar so handeln.

Daraus resultiert die konsequente strategische Entscheidung, künftig für die BMW Group keine gesonderte Nachhaltigkeitsstrategie und keinen separaten Nachhaltigkeitsbericht mehr zu erstellen. Nachhaltiges Handeln ist Grundmuster der BMW Group Strategie: Die Aktivitäten und Planungen sollen von Anfang an auf die ökonomischen, aber auch ökologischen und sozialen Effekte durchleuchtet und Entscheidungen integriert getroffen werden. Ab dem Geschäftsjahr 2020 berichtet das Unternehmen deshalb integriert. Ein solcher Konzernbericht dokumentiert wesentliche Aspekte und soll die Wechselwirkungen transparent aufzeigen. Damit stellt sich die BMW Group bewusst einer externen Prüfung und Überprüfbarkeit auch ihrer Nachhaltigkeitsaktivitäten.

DER STRATEGIEPFEIL – WEGWEISER IN DIE ZUKUNFT

Die BMW Group Strategie besteht aus vier wesentlichen Elementen. Sie sind in einem Strategiepfeil zusammengefasst, der in die Zukunft gerichtet ist.



POSITIONIERUNG – WOFÜR STEHT DIE BMW GROUP?

Die BMW Group steht für erstklassige individuelle Mobilität und für nachhaltige Verantwortung. Dazu gehören Transparenz und Verlässlichkeit für die Anteilseigner und Investoren, für die Partner in der Lieferkette sowie im Produktions- und Vertriebssystem, aber auch für alle gesellschaftlichen Stakeholder, politischen Entscheidungsträger, Medien und die Öffentlichkeit.

Die BMW Group sieht sich als Vordenker und setzt Maßstäbe für die individuelle Mobilität von morgen. Sie verbindet Freude und Verantwortung und ist zusammen mit ihren Partnern bei Umwelt-, Sozial- und Integrationsstandards führend in der Industrie. Die BMW Group verpflichtet sich, das Pariser Klimaabkommen zu erfüllen – mit einem nachweisbaren stetigen Verbesserungspfad. Das Unternehmen treibt die Kreislaufwirtschaft im Unternehmen und gemeinsam mit seinen Partnern voran – von der Lieferkette über die Produktion und die Nutzungsphase bis hin zum Recycling der Produkte.

AUSRICHTUNG – WAS TREIBT DIE BMW GROUP AN?

Produkte anbieten, die Kunden begeistern – heute und in Zukunft. Das treibt die BMW Group an. Gleichzeitig strebt die BMW Group nach einer hohen Ertragskraft, um die unternehmerische Eigenständigkeit zu sichern und unabhängig die Mobilität der Zukunft zu gestalten. Die Integration von ökologischen und gesellschaftlichen Belangen in die gesamte Wertschöpfung gewährleistet die Zukunftsfähigkeit der BMW Group.

Starke Marken und emotionale Produkte sind das Fundament der BMW Group. Die BMW Group schärft im zunehmend intensiver werdenden Wettbewerb die Markenprofile weiter und bringt dies unter anderem in charakteristischen Designsprachen zum Ausdruck. Design weckt Emotion und aus Emotion wird Begehrlichkeit. Für die BMW Group entsteht hervorragendes Design dabei stets aus der Funktion. Die Niere des BMW iX zum Beispiel übernimmt künftig eine Aufgabe als Intelligenzfläche, hinter der sich nicht nur neue Technologien verbergen, sondern deren Oberfläche durch den Einsatz innovativer Materialien auch über die Fähigkeit zur Selbstheilung verfügt und leichte Kratzer von selbst wieder verschwinden lässt. **Innovation und Kundenorientierung**

Die Produkte müssen halten, was ihr Design verspricht: Sportlichkeit, Qualität, Emotionalität. Das gilt für alle Antriebstechnologien gleichermaßen. Die BMW Group ist dabei ein führender Anbieter von elektrifizierten Fahrzeugen. Das Fundament dafür legte frühzeitig das project i mit dem vollelektrischen BMW i3 im Jahr 2013. Derzeit befindet sich die BMW Group mitten in der zweiten Phase: Parallel zur wachsenden Marktnachfrage erweitert das Unternehmen das Angebot elektrischer Antriebe auf alle Segmente. Mit flexiblen Plattformen und dem selbst entwickelten vollelektrischen Antriebsstrang der fünften Generation ermöglicht die BMW Group ihren Kundinnen und Kunden weltweit ein breites und reifes Produktangebot. So sind im Berichtsjahr 2020 der vollelektrische MINI Cooper SE* und der BMW iX3* gestartet. Es folgen 2021 der BMW i4 und der BMW iX*.

Modelle wie die volumenstarken BMW 5er und X1 sowie der BMW 7er werden künftig mit vier Antriebsarten verfügbar sein – vollelektrisch, als Plug-in-Hybrid, Benziner und Diesel. Auf die dritte Phase der Transformation bereitet sich die BMW Group mit einer neuen Fahrzeugarchitektur ab der Mitte 2020er-Jahre vor. In zehn Jahren sollen mehr als sieben Millionen elektrifizierte Fahrzeuge der BMW Group auf der Straße sein – mindestens zwei Drittel davon vollelektrisch.

Dazu baut die BMW Group ihr Angebot konsequent weiter aus und entwickelt Technologien und Fahrzeugarchitekturen weiter. Die neuen Architekturen zentrieren dabei kompromisslos auf vollelektrische Antriebe. Gleichzeitig macht das Unternehmen damit einen weiteren großen Schritt in der digitalen Vernetzung sowohl im Fahrzeug als auch in den Unternehmensprozessen.

Im Rahmen ihres Performance Programms arbeitet die BMW Group auch kontinuierlich daran, ihr hohes Effizienzniveau noch weiter zu entwickeln, um die hohen Vorleistungen für Zukunftstechnologien zu kompensieren. Profitabilität und Free Cashflow haben in der Unternehmenssteuerung der BMW Group eine hohe Priorität. Alle Maßnahmen und Initiativen zielen daher darauf ab, die starke wirtschaftliche Basis der BMW Group weiterzuentwickeln.

* Siehe Verbrauchs- und CO_2-Angaben.

Als Ausdruck für die Bedeutung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Unternehmens hat sich die BMW Group im Rahmen der Neuausrichtung der Strategie auch ambitionierte finanzwirtschaftliche Ziele gesetzt. Künftig werden die bereits in der jährlichen Unternehmensprognose eingeführten finanziellen und steuerungsrelevanten Kennzahlen

1. Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse für das Segment Automobile (EBIT-Marge Segment Automobile) und

2. Return on Capital Employed für das Segment Automobile (RoCE Segment Automobile)

auch auf strategischer Ebene als Zielgrößen berichtet. Für die BMW Group ist die Zielmarke, die EBIT-Marge im Segment Automobile kontinuierlich wieder auf 8 bis 10 % zu steigern und künftig einen RoCE im Automobilgeschäft von mindestens 40 % zu erzielen.

Ergänzt werden die beiden segmentbezogenen Profitabilitätsgrößen um die Kennzahl

3. Konzernergebnis vor Steuern bezogen auf die Konzernumsatzerlöse (EBT-Marge BMW Group).

So beabsichtigt die BMW Group, eine EBT-Marge im Konzern von mehr als 10 % zu erwirtschaften. Die Konzern-EBT-Marge findet in der Unternehmenssteuerung unter den bedeutendsten Leistungsindikatoren ihre Entsprechung im Konzernergebnis vor Steuern (EBT). ↗ **Steuerungssystem** und ↗ **Prognosebericht**

Mit Blick auf den Free Cashflow konzentriert sich die BMW Group insbesondere auf die Investitionen und ein konsequentes Management des Working Capital.

Noch schnellere, digitalisierte Prozesse und schlanke Strukturen sind dabei wichtige Voraussetzungen, um Effizienzen konsequent zu erschließen. Die Fortschritte in der Digitalisierung des Unternehmens ermöglichten es im Corona-Jahr 2020 zum Beispiel, trotz der Lockdowns weltweit, direkten Kontakt zu den Kundinnen und Kunden zu halten. Aber auch der Entwicklungsprozess für neue Fahrzeugmodelle wird durch die Digitalisierung um bis zu ein Drittel kürzer. Wenn die BMW Group ab 2021 zu den weiterentwickelten intelligenten Fahrzeugarchitekturen übergeht, werden die klassischen Antriebsvarianten durch elektrifizierte Antriebe mit Mild Hybrid oder Plug-in-Hybrid und vollelektrische Fahrzeuge weitgehend abgelöst. Diese Ergebnisse werden bereits ab 2022 zur Wirkung kommen.

Regelmäßig bewertet das Unternehmen im Rahmen seiner Effizienzinitiativen auch, wie Komplexität sinnvoll zu reduzieren ist. Komplexität entsteht aus steigenden und weltweit heterogenen regulatorischen Anforderungen. Zum unternehmensweiten Performance Programm gehört es außerdem, Synergie und Effizienzen im indirekten Einkauf sowie bei den Material- und Fertigungskosten zu nutzen. Und selbstverständlich stärkt die BMW Group mit attraktiven neuen Modellen gezielt ihre Leistungsseite – insbesondere in renditestarken Segmenten.

STRATEGISCHE STOSSRICHTUNG – WOHIN ENTWICKELT SICH DIE BMW GROUP?

Im Mittelpunkt stehen für die BMW Group die Kundinnen und Kunden und ihre weltweit unterschiedlichen Ansprüche. Zukunftsweisende Technologien, emotionale Produkte und individuelle Kundenbetreuung verschmelzen in der BMW Group und sollen für die Kunden zu einem einzigartigen Gesamterlebnis werden.

Daher ist die BMW Group Strategie dynamisch: Einerseits ist das Umfeld der BMW Group von stabilen Trends geprägt. So sieht das Unternehmen die Nachfrage der Menschen nach individueller Mobilität als unverändert stark und in der Zukunft sogar noch zunehmend. Andererseits muss auf ungewisse Entwicklungen flexibel und mit Augenmaß reagiert werden. Dazu zählen zum Beispiel (geo-)politische Entwicklungen, aber auch unerwartet auftretende Ereignisse wie die Corona-Pandemie. 2020 hat der Vorstand die Kernelemente der BMW Group Strategie neu justiert und auf die wichtigen Zukunftsfelder ausgerichtet.

Neue Technologien sind der Schlüssel zur Zukunft der Mobilität. Die BMW Group plant, bis 2025 mehr als 30 Mrd. € für Forschung und Entwicklung zu investieren, um die Rolle als Innovationsführer weiter auszubauen. Das ist auch Ausdruck der Zuversicht für die zukünftige Geschäftsentwicklung. Von entscheidender Bedeutung ist dabei die Fähigkeit, unterschiedlichste Technologien in ein Gesamtsystem zu integrieren: Unternehmen, die Hardware und Software gleichermaßen beherrschen und zusammenführen, werden nachhaltig die Zukunft des Automobils gestalten.

ZUSAMMENARBEIT – WIE ERREICHT DAS DIE BMW GROUP?

Um strategische Ziele zu erreichen, muss das Team aus weltweit rund 121.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zusammen die Strategie umsetzen. Diese Zusammenarbeit basiert auf den Werten Verantwortung, Wertschätzung, Transparenz, Vertrauen und Offenheit. Dazu arbeitet die BMW Group mit internen und externen Partnern Hand in Hand. Das Ziel: maximale Wirksamkeit und gemeinsamer Erfolg.

Das Unternehmen muss sich dafür gleichermaßen den unternehmerischen, ökologischen und gesellschaftlichen Herausforderungen stellen. Entscheidungen sind auf ihre Wechsel- und Folgewirkungen im Gesamtzusammenhang zu prüfen. Erfolg ist nicht selbstverständlich. Er muss vielmehr Tag für Tag neu erarbeitet werden. Für „ihr“ Unternehmen arbeiten alle mit Höchstleistung an der gemeinsamen Zielsetzung. Denn der Erfolg als Unternehmen ist immer der gemeinsame Erfolg aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group gemeinsam mit ihren Partnern. Daher ist es ein zentraler Anspruch der BMW Group, ein attraktiver Arbeitgeber zu sein.

NACHHALTIGKEIT RÜCKT INS ZENTRUM DER UNTERNEHMENSAUSRICHTUNG

In der strategischen Ausrichtung der BMW Group ist Nachhaltigkeit ein fester Bestandteil. Ende Juli 2020 hat der Vorstand der BMW AG die ersten Details dieser Ausrichtung bekannt gegeben und Zielvorgaben vorgestellt, denen sich das Unternehmen für den Zeitraum bis zum Jahr 2030 verpflichtet. Dabei baut die BMW Group auf einem starken Fundament auf: Das Unternehmen hat in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten auch in der Nachhaltigkeit immer wieder Standards gesetzt, die auch von externen, unabhängigen Stellen anerkannt werden: So hat die BMW Group im Jahr 2020 zum Beispiel in den Dow Jones Sustainability Indizes World und Europe die Branchenführerschaft im Bereich Automobile zurückerlangt. Sie belegt damit den Spitzenplatz unter den Automobilherstellern. Dialog mit den Stakeholdern Auch im CDP-Rating liegt sie mit der Transparenz ihrer CO_2-Emissionen in der Spitzengruppe. Zentral für die Strategie der BMW Group war und ist das Prinzip der kontinuierlichen Verbesserung.

Die BMW Group bekennt sich zur Klimaneutralität über die gesamte Wertschöpfungskette bis spätestens 2050. Aufgrund der Langfristigkeit und des aus heutiger Sicht noch unsicheren technologischen und ökonomischen Weges leitet die BMW Group ihre Ziele jeweils pro Dekade ab. So hat sich das Unternehmen im Jahr 2020 konkrete, wissenschaftsbasierte Ziele für das Jahr 2030 gesetzt. Mit den Science Based Targets der gleichnamigen Initiative (SBTI) sind neue wissenschaftsbasierte Ziele entstanden. Diese entsprechen den Anforderungen aus dem Pariser Klimaabkommen und bringen die BMW Group auf den Pfad zur Klimaneutralität.

Die CO_2-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus von der Lieferkette über die Produktion bis zum Ende der Nutzungsphase sollen je Fahrzeug um mindestens ein Drittel gesenkt werden. Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette sollen sowohl bei allen Lieferanten als auch entlang kritischer Rohstofflieferketten abgesichert werden. Die BMW Group hat den Anspruch, damit die nachhaltigste Lieferkette der Branche sicherzustellen.

Der neue Zielrahmen schließt konsequent an die bereits im Jahr 2012 formulierten zehn strategischen Nachhaltigkeitsziele an, die bislang im Zeitraum von 2012 bis 2020 verfolgt wurden. Diese Nachhaltigkeitsziele gliederten sich in drei große Handlungsfelder:

1. **Produkte und Dienstleistungen**
   Durch die zunehmende Elektrifizierung der Flotte sowie die konsequente Weiterentwicklung der Verbrennungsmotoren konnte unter Berücksichtigung regulatorischer Vorgaben und Regelungen im Berichtszeitraum 2020 der von der EU vorgegebene CO_2-Flottengrenzwert unterschritten werden. Damit wurde auch das von der BMW Group im Jahr 2012 selbst gesteckte Ziel erreicht, die CO_2-Emissionen in der europäischen Neufahrzeugflotte im Zeitraum von 1995 bis 2020 zu halbieren.
   CO_2- und Schadstoffemissionen

2. **Produktion und Wertschöpfung**
   Die BMW Group bezieht seit 2020 weltweit ihren gesamten produktionsbezogenen, extern erzeugten Strom aus erneuerbaren Energien. Dies entspricht ihren selbst gesetzten Vorgaben. **Erneuerbare Energien**

3. **Mitarbeiter und Gesellschaft**
   Der Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft der BMW Group lag im Berichtszeitraum bei 19,5 % (BMW AG: 15,9 %) und damit über dem für 2020 selbst gesetzten Zielkorridor von 15 bis 17 %. Der Anteil von Frauen in Führungsfunktionen lag in der BMW Group zum Ende des Berichtsjahres 2020 mit 17,8 % (BMW AG 16,2 %) ebenfalls über dem Zielkorridor. Der hohe Anteil von Frauen in den Nachwuchsprogrammen bildet die Basis für einen weiter steigenden Anteil von Frauen in Führungsfunktionen.
   Mitarbeitervielfalt

NEUER UND AMBITIONIERTER ZIELRAHMEN BIS 2030

Die BMW Group ist davon überzeugt: Gerade der Kampf gegen den Klimawandel und der verantwortungsvolle Umgang mit Ressourcen entscheiden über die Zukunft unserer Gesellschaft – und damit auch der BMW Group. Besonders als Premiumhersteller hat die BMW Group den Anspruch, beim Thema Nachhaltigkeit voranzugehen. Deshalb übernimmt das Unternehmen auch hier Verantwortung.

Das bedeutet zudem, sich den Herausforderungen der Zukunft zu stellen, aber auch Chancen, die sich in der Zukunft ergeben werden, konsequent zu nutzen. Dazu setzt das Unternehmen auf die Leistungsfähigkeit und Vielfalt in der Belegschaft und definiert den Frauenanteil in Führungsfunktionen der BMW Group als eine bedeutende Steuerungsgröße für die Zukunft.

Und die BMW Group geht konsequent den nächsten Schritt: Das Unternehmen hat sich neue anspruchsvolle Nachhaltigkeitsziele bis 2030 gesetzt. Sie sind fester Bestandteil der strategischen Steuerung und beziehen neben der vorgelagerten Lieferkette die eigene Produktion und die Nutzungsphase beim Kunden ein.

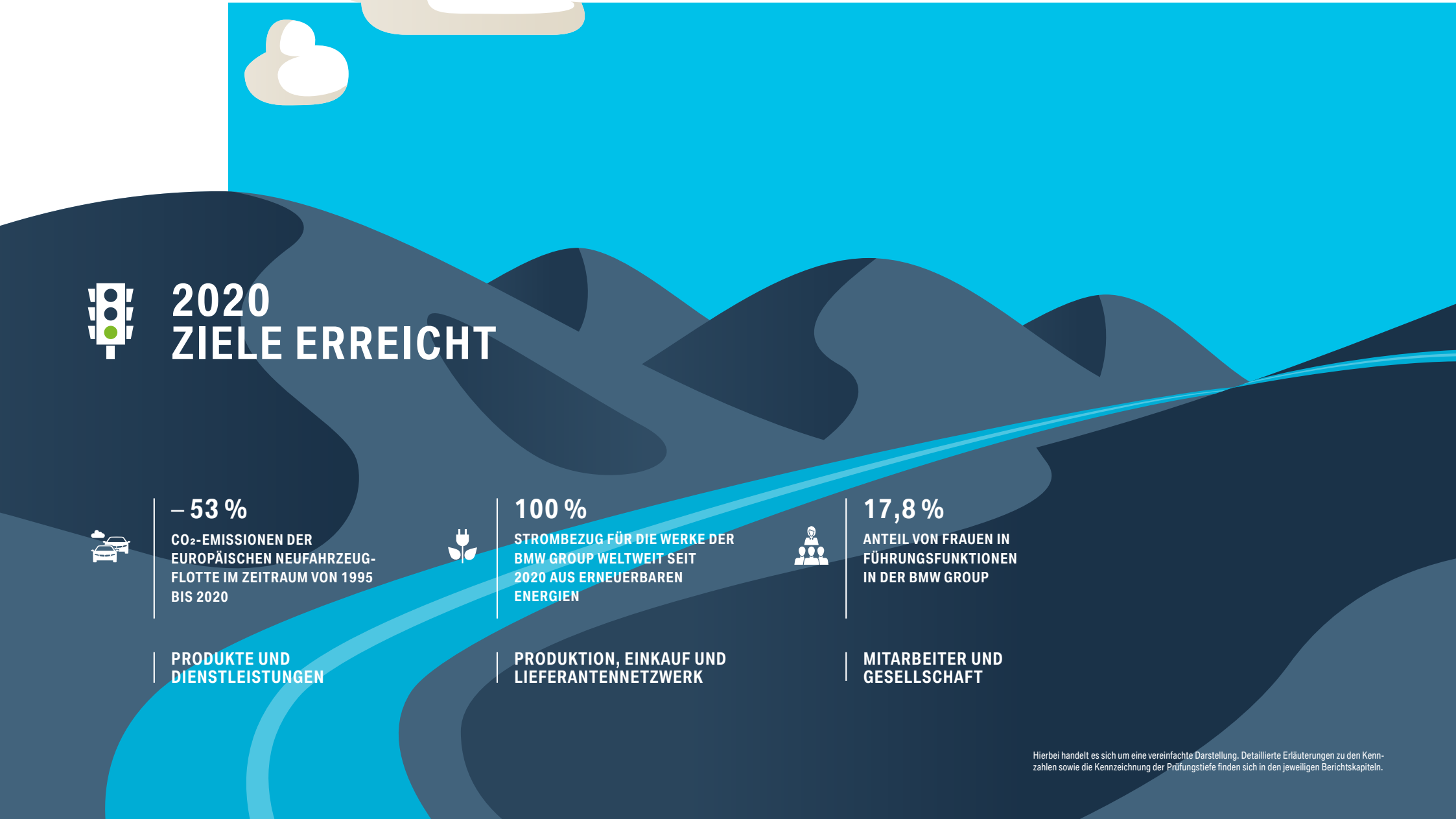
Die dazugehörigen wesentlichen nichtfinanziellen Steuerungsgrößen sind:

1. CO_2-Emissionen je produziertes Fahrzeug
2. CO_2-Emissionen Neuwagenflotte*
3. Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen

Zukünftig werden die Steuerungsgrößen um die Kennzahl CO_2-Emissionen in der Lieferkette ergänzt. Die damit verbundene strategische Ausrichtung wird in allen Bereichen des Unternehmens verankert.

* EU einschließlich Norwegen und Island

Strategieziele 2020



Hierbei handelt es sich um eine vereinfachte Darstellung. Detaillierte Erläuterungen zu den Kennzahlen sowie die Kennzeichnung der Prüfungstiefe finden sich in den jeweiligen Berichtskapiteln.

CO_2-ZIELE FÜR DIE NUTZUNGSPHASE DES FAHRZEUGS

Bis 2030 sollen die CO_2-Fahrzeugemissionen um mehr als 40 % je gefahrenen Kilometer reduziert werden. Die BMW Group arbeitet seit vielen Jahren erfolgreich daran, die CO_2-Emissionen ihrer Neuwagenflotte weltweit zu senken. Das Unternehmen ist über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus auch stets seinen freiwilligen Selbstverpflichtungen gerecht geworden. Der frühzeitige Einsatz von Efficient Dynamics Technologien seit 2007 und die fortschreitende Elektrifizierung von Fahrzeugen bilden zusammen die Grundlage, um auch künftig gesetzlich vorgegebene CO_2- und Verbrauchsgrenzwerte einzuhalten.

Die BMW Group gilt als einer der Vorreiter der Elektromobilität und baut ihr Angebot deutlich aus. Ende 2021 will das Unternehmen mehr als eine Million Fahrzeuge mit vollelektrischem oder Plug-in-Hybrid-Antrieb auf die Straße bringen. Dann werden die Kundinnen und Kunden der BMW Group bereits fünf vollelektrische Serienmodelle zur Wahl haben.

Im Jahr 2023 wird die BMW Group den eigenen Planungen zufolge bereits 25 elektrifizierte Modelle auf der Straße haben. Grundlage dafür sind flexible Fahrzeugarchitekturen und Produktionssysteme, die ermöglichen, dass ein Modell sowohl vollelektrisch wie auch als Plug-in-Hybrid oder mit einem Verbrennungsmotor gefertigt und angetrieben werden kann. Damit ist das Unternehmen flexibel in der Lage, eine veränderte Marktnachfrage oder regulatorische und infrastrukturelle Unterschiede in den Märkten bestmöglich zu berücksichtigen. Bis 2021 wird sich den Planungen zufolge der Absatz elektrifizierter Fahrzeuge gegenüber 2019 bereits verdoppeln. Bis 2025 soll der Anteil von elektrifizierten Automobilen an den Gesamtauslieferungen auf mindestens 25 % steigen. Doch die Zielsetzungen bei der Senkung von CO_2-Emissionen reichen weiter: Bis zum Jahr 2030 will die BMW Group die CO_2-Emissionen aus der Nutzungsphase des Fahrzeugs je gefahrenen Kilometer im Vergleich zu 2019 um mehr als 40 % senken (Scope 3-Downstream). **CO_2- und Schadstoffemissionen** Dieses Ziel liegt innerhalb des Korridors, der nach den Berechnungen der SBTI durch die Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 bis 1,75 Grad Celsius definiert wird.

CO_2-EMISSIONEN IN DER PRODUKTION UND AN DEN STANDORTEN UM 80 % REDUZIEREN

Die BMW Group hat auf die CO_2-Emissionen ihrer eigenen Werke und Standorte unmittelbaren Einfluss. Daher ist sie in diesem Bereich bereits seit Jahren führend in der Ressourceneffizienz. Dahinter steht ein noch ambitionierterer Anspruch, als es der international ausgegebenen Absichtserklärung, die Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen, entspricht. Nachdem die BMW Group die CO_2-Emissionen je Fahrzeug in der Produktion seit 2006 bereits um mehr als 70 % gesenkt hat, beabsichtigt das Unternehmen, die CO_2-Emissionen je produziertes Fahrzeug, die direkt durch eigene Verbrennungsprozesse (Scope 1) und indirekt durch externen Energiebezug (Scope 2) entstehen, bis zum Jahr 2030 um weitere 80 % zu reduzieren (Basisjahr 2019). Im Vergleich zu 2006 würden damit im Jahr 2030 weniger als 10 % der CO_2-Emissionen verbleiben. **Ressourcenverbrauch und Ressourceneffizienz**

Parallel zum Bezug von Strom, der seit 2020 zu 100 % aus regenerativen Energiequellen* stammt (Grünstrom) **Erneuerbare Energien**, wird die BMW Group konsequent in die Optimierung ihrer Energieeffizienz investieren – und dabei auch die Möglichkeiten der Digitalisierung nutzen. Schon heute verfügt die BMW Group über eine hocheffiziente Produktion – indem zum Beispiel im Karosseriebau der Umfang von Ausschussteilen auf ein Minimum reduziert oder die laufende Instandhaltung von Maschinen vorausschauend geplant wird. Zudem wird das Unternehmen den Ausbau erneuerbarer Energiequellen an seinen Standorten weltweit prüfen. Eine wichtige Rolle kann dabei auch die Nutzung von regenerativ erzeugtem Wasserstoff zur Energiegewinnung spielen.

* Strom aus regenerativen Eigenerzeugungsanlagen, Direktlieferverträgen für Grünstrom sowie auch zertifizierte Herkunftsnachweise.

CO_2 IN DER LIEFERKETTE: TRENDUMKEHR UND DEUTLICHE REDUZIERUNG

Durch den steigenden Anteil der Elektromobilität ist bei der Verringerung von CO_2-Emissionen künftig eine sehr viel größere Aufmerksamkeit auch auf die vorgelagerte Wertschöpfung zu richten – etwa angesichts der energieintensiven Herstellung von Hochvoltbatterien. Ohne Gegenmaßnahmen würden in der Lieferkette der BMW Group die CO_2-Emissionen je Fahrzeug durch den erhöhten Elektrifizierungsanteil bis 2030 um mehr als ein Drittel steigen. Zugleich steigt mit der Reduzierung der CO_2-Emissionen in der Nutzungsphase der Anteil der Lieferkette an den gesamten CO_2-Emissionen, die dem Unternehmen zuzurechnen sind. Dies erfordert für die BMW Group eine eigene strategische Zielsetzung.

Die BMW Group will den Anstieg der CO_2-Emissionen, der ohne Gegenmaßnahmen in der Lieferkette zu erwarten wäre (Scope 3-Upstream), nicht nur aufhalten, sondern beabsichtigt, bis 2030 die CO_2-Emissionen je Fahrzeug sogar um mindestens 20 %* zu verringern (Basisjahr 2019). Dazu etabliert die BMW Group unter anderem den CO_2-Fußabdruck der Lieferkette als Entscheidungskriterium bei der Auftragsvergabe. Das Unternehmen hat dazu im Berichtszeitraum bereits den Dialog mit ihren für den CO_2-Fußabdruck wichtigsten Lieferanten aufgenommen. Damit nimmt die BMW Group eine Vorbildrolle mit dokumentierten und messbaren CO_2-Zielen für ihre Lieferkette ein.

Ein konkretes Beispiel: Die BMW Group hat mit ihren Zellherstellern vertraglich bereits vereinbart, dass bei der Produktion der fünften Generation von Batteriezellen nur noch Grünstrom eingesetzt wird. Das soll innerhalb der nächsten zehn Jahre zu einer Einsparung von insgesamt rund 10 Millionen Tonnen CO_2 führen.

Darüber hinaus ist das Unternehmen dabei, die organisatorischen Voraussetzungen dafür zu schaffen, den CO_2-Fußabdruck der Lieferkette verlässlich erfassen und dokumentieren zu können. Dies wiederum ist die zentrale Voraussetzung dafür, in der Folge Maßnahmen zur Senkung zu ergreifen und wirksam zu steuern. Das versteht die BMW Group unter kontinuierlicher Verbesserung.
Einkauf und Lieferantennetzwerk

Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)

Bei der Berichterstattung orientiert sich die BMW Group auch an den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) für eine transparente unternehmerische Berichterstattung zu Klimarisiken und -chancen im Rahmen der Geschäfts- und Finanzberichterstattung. Das Unternehmen berichtet dazu einerseits in seinem Integrierten Bericht, andererseits auch im CDP-Rating, das die TCFD-Empfehlungen bereits im Jahr 2018 in seinen Fragebogen integriert hat. Der CDP-Fragebogen 2020 der BMW Group ist über die **BMW Group Website** zugänglich. Der **TCFD-Index** im Anhang bietet einen kompakten Überblick über die wesentlichen Aussagen in den vier TCFD-Kernelementen sowie deren Verortung im BMW Group Bericht und CDP-Fragebogen.

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

VERANTWORTUNGSVOLLER UMGANG MIT RESSOURCEN – EINSTIEG IN DIE KREISLAUFWIRTSCHAFT

Nicht nur die Verringerung von CO_2-Emissionen, sondern auch der verantwortungsvolle Umgang mit Ressourcen spielt für die BMW Group eine zentrale Rolle. In der Praxis bedeutet dies zunächst einmal, Abfall zu vermeiden beziehungsweise auf ein Mindestmaß zu verringern. Da Ressourcen jedoch knapp und zahlreiche Rohstoffe nur begrenzt verfügbar sind, gewinnt die Wiederverwendung von Material und (Roh-)Stoffen (Sekundärmaterial) für zukünftige Produktionsprozesse eine zunehmend große Bedeutung.

Der Ausbau der Elektromobilität weltweit zum Beispiel kann langfristig nicht ausschließlich über Primärmaterial abgedeckt werden. Dabei besteht eine hohe Synergie zwischen der Schonung von Primärressourcen und der Vermeidung von CO_2-Emissionen. Die zugrunde liegenden Ressourcenströme müssen deshalb unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten verändert werden. Ziel der BMW Group ist es, durch mehr Transparenz in der Verwertungskette qualitativ hochwertiges Sekundärmaterial zu gewinnen und gleichzeitig die Weiterverwendung von (Sekundär-)Rohstoffen im Kreislauf nachvollziehen zu können.

Das Ziel ist klar: Die BMW Group will die Wertstoffkreisläufe durch einen noch effizienteren Einsatz von Rohstoffen weiter schließen, um die endlichen Ressourcen der Natur zu schützen.

Fahrzeuge müssen heute bereits zu 95 % recyclingfähig sein – der Anteil an Sekundärmaterial in neuen Fahrzeugen ist jedoch noch vergleichsweise niedrig. Deswegen plant die BMW Group, diesen Anteil in ihren Fahrzeugen bis 2030 deutlich zu erhöhen – und prüft dabei auch sehr weitreichende Szenarien. Der Einsatz von Sekundärmaterial reduziert die CO_2-Emissionen gegenüber Primärmaterial nochmals deutlich: bei Aluminium zum Beispiel um bis zu 80 %. Die Neugewinnung auf ein Minimum zu reduzieren, schützt die (Rohstoff-)Bestände. Bei kritischen Rohstoffen kommt hinzu, dass bei etwaigen politischen Konflikten in den Förderländern für die Beschaffung der BMW Group auch Risiken entstehen können. Diese Risiken können durch den Einsatz von Sekundärmaterial reduziert werden.

Gerade mit Blick auf die Hochvoltbatterien elektrifizierter Fahrzeuge mit ihren teils kritischen Rohstoffen kommt der Kreislaufwirtschaft eine entscheidende Rolle zu. Die BMW Group hat gemeinsam mit dem deutschen Recyclingspezialisten Duesenfeld ein Verfahren entwickelt, mit dem eine Recyclingquote von bis zu 96 % erreicht werden kann – einschließlich Grafit und Elektrolyten. Die BMW Group bietet bereits heute allen Kundinnen und Kunden, deren Fahrzeug eine Hochvoltbatterie enthält, an, diese kostenfrei zurückzunehmen. Dies gilt auch für Regionen, wo dies nicht gesetzlich verpflichtend ist.

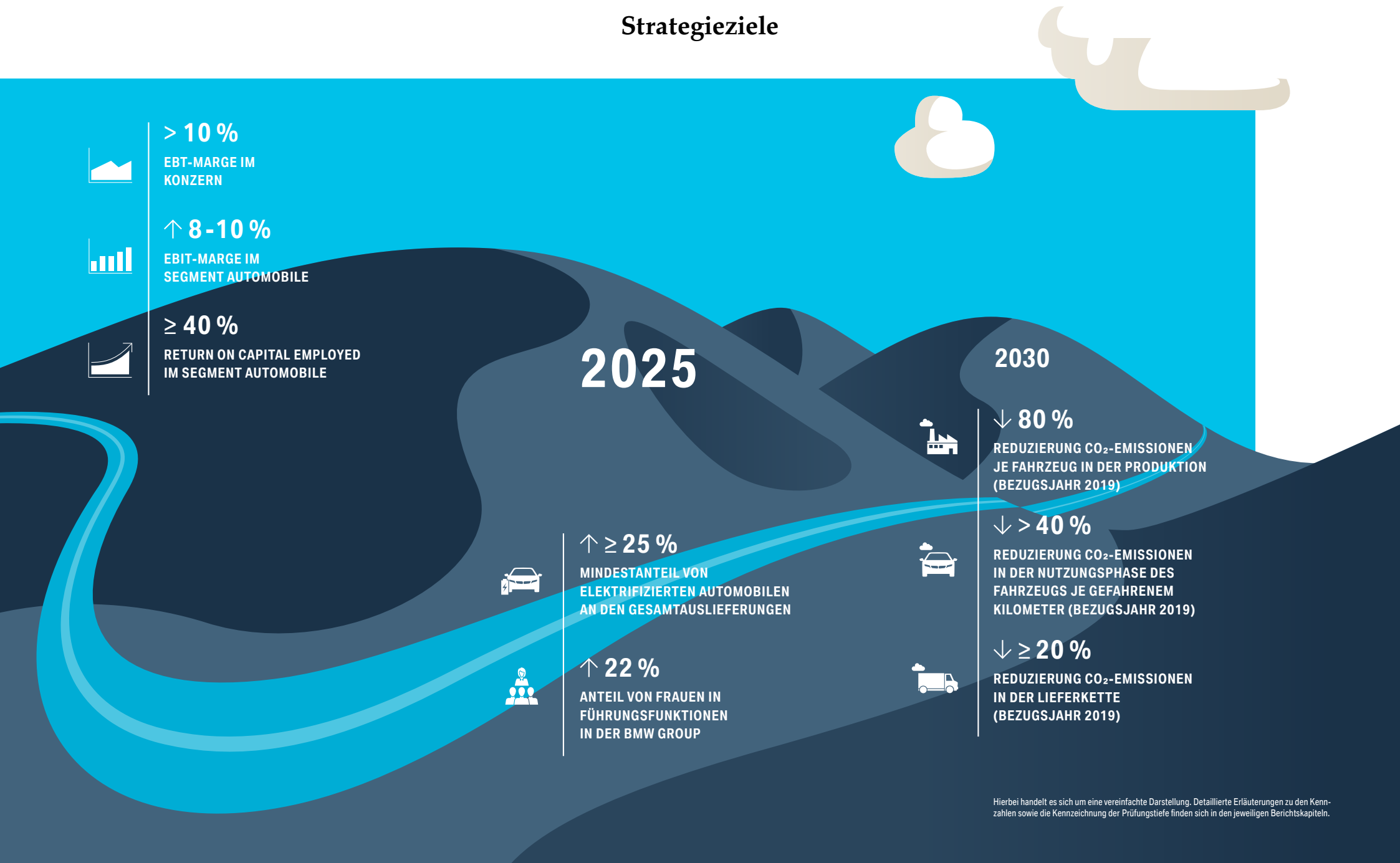
Um Warenströme auch weltweit nachverfolgen und verifizieren zu können, setzt die BMW Group in Pilotverfahren auch auf digitale Instrumente bis hin zur Blockchain-Technologie. So ermöglicht etwa das Projekt PartChain eine jederzeit überprüfbare und manipulationssichere Erfassung von Daten in der Lieferkette. Langfristig könnten damit speziell kritische Rohstoffe von der Mine bis zur Schmelze vollständig zurückverfolgt werden. **Ressourcenverbrauch und Ressourceneffizienz**

LANGFRISTIGEN ERFOLG SICHERN

Um einen Mehrwert für die BMW Group sowie für Umwelt und Gesellschaft zu erzielen, ist Nachhaltigkeit in die gesamte Wertschöpfungskette und in die zugrunde liegenden Prozesse integriert. Und die Belege für die Umsetzung der BMW Group Strategie zeigen: Sie ist konkret wirksam. Sie macht klare Vorgaben und gibt die Richtung vor, wie die BMW Group die individuelle Premium-Mobilität von morgen gestalten will. Das Unternehmen wird dabei unverändert seinen eigenständigen Weg gehen und sich nachhaltig und zukunftssicher sowie langfristig profitabel weiterentwickeln.

Die strategischen Ziele der BMW Group bis 2025 beziehungsweise bis 2030 sind nachfolgend zusammenfassend dargestellt:

Strategieziele



Hierbei handelt es sich um eine vereinfachte Darstellung. Detaillierte Erläuterungen zu den Kennzahlen sowie die Kennzeichnung der Prüfungstiefe finden sich in den jeweiligen Berichtskapiteln.

Steuerung von Nachhaltigkeit

Die langfristige Ausrichtung der BMW Group Strategie wird im Vorstand festgelegt. Der Gesamtvorstand verantwortet damit auch die Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele. Das gesonderte Format des Nachhaltigkeitsboards wurde bereits im Jahr 2019 vollständig in die regulären Vorstandssitzungen integriert. Dadurch ist das Thema Nachhaltigkeit noch konsequenter in die Entscheidungsabläufe des Unternehmens eingebunden. Seitdem werden Nachhaltigkeitsthemen wie alle anderen Sachverhalte behandelt und bei Bedarf in der Vorstandssitzung besprochen. Zudem ist es verpflichtend, dass alle dem Vorstand vorgelegten konkreten Entscheidungsbedarfe unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit bewertet werden. Die Entscheidungen des Vorstands werden im sogenannten Strategie- und Strukturkreis vorbereitet. Er setzt sich aus dem Topmanagement der Unternehmensressorts zusammen und befasst sich gleichfalls mit Nachhaltigkeitsthemen.

Die Grundsätze der Unternehmensführung der BMW Group werden ausführlich in der **Erklärung zur Unternehmensführung** dargelegt. **GRI 102-18, 102-19, 102-20, 102-26, 102-27, 102-31, 102-33**

Schließlich wird das Konzernziel Nachhaltigkeit auf Geschäftsfeldebene und auf Ebene der einzelnen Ressorts angewendet. Das hat unter anderem zur Folge, dass die persönlichen Zielvereinbarungen der verantwortlichen Führungskräfte Nachhaltigkeitsaspekte und -kriterien zur Festlegung der leistungsabhängigen Vergütung enthalten. **GRI 102-19, 102-28**

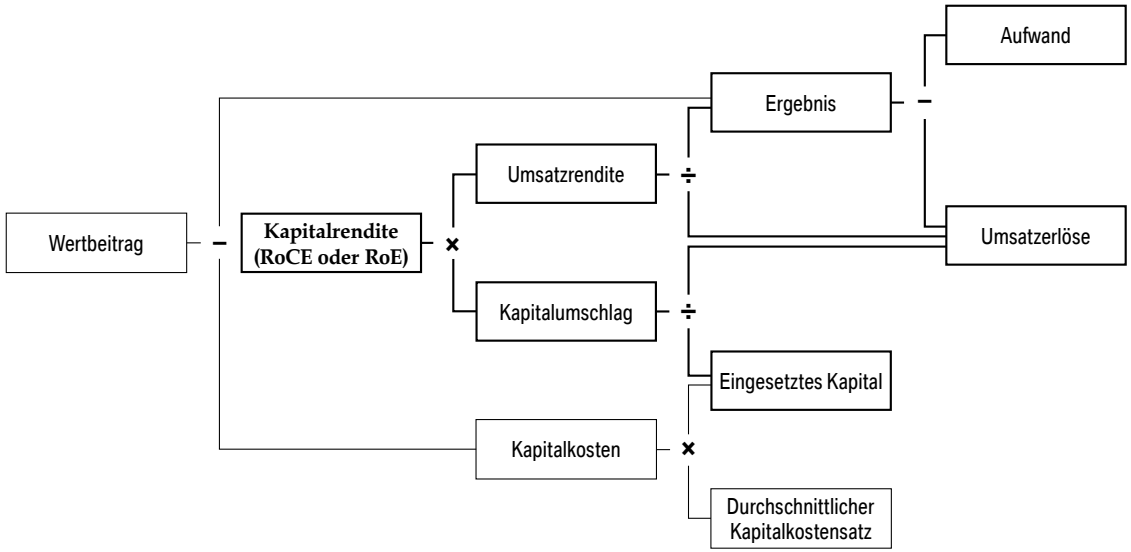
Die Festlegung der **Vorstandsvergütungen** erfolgt durch den Aufsichtsrat und ist an einer nachhaltigen Entwicklung der BMW Group ausgerichtet. So beinhaltet die Tantieme einen Leistungsanteil, der sich vorwiegend an qualitativen Kriterien orientiert. Dazu zählen ökologische Innovationen, die zum Beispiel zur Reduzierung von CO_2-Emissionen beitragen, aber auch Führungsleistung und die Fähigkeit, Veränderungsprozesse zu leiten. Weitere Kriterien sind darüber hinaus das Engagement für die Attraktivität als Arbeitgeber, Fortschritte bei der Umsetzung des Diversity-Konzepts sowie Aktivitäten, die das gesellschaftliche Engagement der BMW Group unterstützen. **GRI 102-27, 102-28, 102-35**

STEUERUNGSSYSTEM

Mit dem betriebswirtschaftlichen Steuerungssystem verfolgt die BMW Group einen wertorientierten Ansatz, bei dem Profitabilität, ein stetiges Wachstum, die Wertsteigerung für die Kapitalgeber, Nachhaltigkeit und Klimaschutz sowie die Sicherung von Arbeitsplätzen die Schwerpunkte bilden. Kapital ist dann rentabel eingesetzt, wenn der erwirtschaftete Gewinn die Kosten des zur Verfügung gestellten Eigen- und Fremdkapitals dauerhaft übersteigt. So wird die angestrebte unternehmerische Eigenständigkeit auch langfristig gesichert.

Das konzerninterne Steuerungssystem der BMW Group ist mehrstufig aufgebaut. Die operative Steuerung erfolgt vorwiegend auf Segmentebene. Zur Steuerung der langfristigen Unternehmensentwicklung und zur Beurteilung strategischer Belange werden auf Konzernebene darüber hinaus zusätzliche Kennzahlen im Steuerungssystem berücksichtigt. In diesem Zusammenhang dient unter anderem der Wertbeitrag als Indikator für den im Geschäftsjahr geleisteten Beitrag zum Unternehmenswert. Dieser Anspruch wird auf Konzern- sowie auf Segmentebene durch bedeutsamste finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren (Werttreiber) operationalisiert. Der vereinfachte Zusammenhang zwischen dem Wertbeitrag und seinen relevanten Werttreibern ist nachfolgend abgebildet.

BMW GROUP – WERTTREIBER



Aufgrund des sehr hohen Aggregationsniveaus ist eine betriebswirtschaftliche Steuerung auf Basis des Wertbeitrags nicht praktikabel. Daher wird diese Kennzahl als Berichtsgröße verwendet. Ergänzend sind für jede Steuerungsebene relevante Werttreiber definiert, die wesentlichen Einfluss auf den Unternehmenserfolg und schließlich die Entwicklung des Unternehmenswerts haben. Im Rahmen der betriebswirtschaftlichen Steuerung handelt es sich bei diesen finanziellen und nichtfinanziellen Werttreibern um die bedeutsamsten Leistungsindikatoren im Unternehmen. Bei Projektentscheidungen stimmt das Zielsystem mit einer projektorientierten Steuerungslogik auf der Basis von Kapitalwert- und Renditekennzahlen überein. Sie bilden damit eine wesentliche Entscheidungsgrundlage.

OPERATIVE STEUERUNG AUF SEGMENTEBENE

Auf Segmentebene erfolgt die aggregierte operative Steuerung auf der Grundlage von Kapitalrenditen. Je nach Geschäftsmodell werden die Segmente dabei nach Gesamt- oder Eigenkapitalrendite gemessen. Spezifische Renditekennzahlen sind für die Segmente Automobile und Motorräder der Return on Capital Employed (RoCE) sowie für 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 stärksten verdichtete Kennzahl für das Segment Automobile ist die Gesamtkapitalrendite RoCE. Sie liefert Informationen über die Rentabilität des eingesetzten Kapitals beziehungsweise des operativen Geschäfts. Durch Werttreiberanalysen lassen sich die Ursachen einer Veränderung des RoCE interpretieren und daraus geeignete Maßnahmen zur Einflussnahme auf seine Entwicklung ableiten. Der RoCE berechnet sich aus dem Segmentergebnis vor Finanzergebnis und dem durchschnittlich eingesetzten operativen Kapital im Segment. Der strategische Zielwert für den RoCE beträgt 40 %.

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

RETURN ON CAPITAL EMPLOYED

	Ergebnis vor Finanzergebnis in Mio. €		Durchschnittlich eingesetztes Kapital in Mio. €		Return on Capital Employed in %	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Automobile	2.162	4.499	17.026	15.513	12,7	29,0

Beim eingesetzten Kapital handelt es sich um die Summe aller kurz- und langfristigen operativen Vermögenswerte, bereinigt um das Abzugskapital. Das Abzugskapital entspricht Kapitalanteilen, die dem operativen Geschäft weitestgehend zinslos zur Verfügung stehen. Dazu zählen beispielsweise Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Rückstellungen.

Aufgrund seiner besonderen Bedeutung für den Gesamtkonzern 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 Anzahl der Auslieferungen sowie die operative Umsatzrendite (EBIT-Marge: segmentbezogenes Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf den Segmentumsatz) als Kennzahl für die Profitabilität im Segment.

Des Weiteren wird die Einhaltung von CO_2-Flottenvorgaben in regulierten Märkten gesteuert. Dazu zählt auch der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen. Da die Erfüllung regulatorischer Vorgaben einen signifikanten Einfluss auf den Unternehmenserfolg hat, werden betriebswirtschaftliche Entscheidungen zu Fahrzeugprojekten auch unter Berücksichtigung von CO_2-Flottenvorgaben getroffen. Zur Berücksichtigung der zunehmenden Relevanz von CO_2-Emissionen über den Lebenszyklus wurde im Berichtszeitraum 2020 eine Steuerungslogik für die Herstellphase (Lieferantennetzwerk, Logistik, Produktion) verabschiedet.

SEGMENT MOTORRÄDER

Das Segment Motorräder wird analog zum Segment Automobile auf Basis der Gesamtkapitalrendite RoCE gesteuert. Die Ermittlung des eingesetzten Kapitals entspricht der Vorgehensweise für das Segment Automobile. Der strategische Zielanspruch für den RoCE im Segment Motorräder beträgt wie im Segment Automobile 40 %.

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

RETURN ON CAPITAL EMPLOYED

	Ergebnis vor Finanzergebnis in Mio. €		Durchschnittlich eingesetztes Kapital in Mio. €		Return on Capital Employed in %	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Motorräder	103	194	687	660	15,0	29,4

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

SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Die Steuerung im Segment Finanzdienstleistungen erfolgt, wie im Bankensektor üblich, über die Eigenkapitalrendite RoE. Sie ist 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 EQUITY

	Ergebnis vor Steuern in Mio. €		Durchschnittliches Eigenkapital in Mio. €		Return on Equity in %	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Finanzdienstleistungen	1.725	2.272	15.343	15.146	11,2	15,0

STRATEGISCHE STEUERUNG AUF KONZERNEBENE

Die strategische Steuerung und die Quantifizierung der finanziellen Auswirkungen auf Basis der langfristigen Unternehmensplanung erfolgen im Wesentlichen auf Konzernebene. Bedeutsamste Leistungsindikatoren sind hier zum Beispiel das Konzernergebnis vor Steuern und die Mitarbeiterzahl im Konzern am Jahresende. Das Konzernergebnis vor Steuern bietet einen umfassenden Blick auf den gesamten Unternehmenserfolg nach Konsolidierungseffekten und ermöglicht einen transparenten (Zeitreihen-)Vergleich.

Die Informationen, die die Leistungsindikatoren liefern, 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 zur Erzielung des Ergebnisses benötigte Kapital. Ein positiver Wertbeitrag bedeutet, dass eine Kapitalrendite oberhalb des Kapitalkostensatzes erzielt werden konnte.

WERTBEITRAG GROUP

	Ergebnisgröße		Kapitalkosten (EK + FK)		Wertbeitrag Group	
in Mio. €	2020	2019	2020	2019	2020	2019
BMW Group	5.464	7.369	8.061	7.812	–2.597	–443

Wertbeitrag Group = **Ergebnisgröße – Kapitalkosten**

= **Ergebnisgröße – (Kapitalkostensatz × Eingesetztes Kapital)**

Das eingesetzte Kapital besteht aus dem durchschnittlich eingesetzten Konzerneigenkapital, den Finanzverbindlichkeiten der Segmente Automobile und Motorräder sowie den Pensionsrückstellungen – jeweils 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 stellt die Mindestrenditeforderung der Kapitalgeber für die Bereitstellung des eingesetzten Kapitals dar. 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 mittels marktüblicher Verfahren ermittelt. Der durchschnittliche gewichtete Kapitalkostensatz der BMW Group betrug im Jahr 2020 wie im Vorjahr 12 % vor Steuern.

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 %	2020	2019
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 beträchtlichen Einfluss auf die zukünftige Geschäftsentwicklung. Projektentscheidungen sind daher wichtige Bestandteile der finanziellen Steuerung in der BMW Group.

Die Grundlage für Projektentscheidungen stellen Projektrechnungen dar, die aus den prognostizierten Zahlungsströmen des einzelnen Projekts abgeleitet werden. Der Betrachtungszeitraum dieser Berechnungen entspricht jeweils der Projektlaufzeit, das heißt den künftigen Jahren, in denen aus dem Projekt Zahlungsströme zu erwarten sind. Die Projektentscheidungen werden auf 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 eigenen Kapitalkosten hinaus zu leisten. Ein Projekt mit positivem Kapitalwert erhöht die künftigen Wertbeiträge des Unternehmens und somit auch den Unternehmenswert. Die interne Rendite des Projekts zeigt die durchschnittliche Verzinsung des im Projekt eingesetzten Kapitals. Insofern bestehen konzeptionelle Zusammenhänge zwischen der internen Rendite und dem mehrjährigen Durchschnitt der Kapitalrendite RoCE.

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. Insgesamt ergibt sich so ein stringentes Steuerungsmodell.

WIE DIE BMW GROUP WERTE SCHAFFT

Die Wertschöpfung in der BMW Group ist ein Gesamtprozess, an dem viele unterschiedliche wertschaffende Faktoren beteiligt sind, die in teils komplexen Wechselbeziehungen ineinandergreifen. Diese Faktoren können finanzieller und nicht finanzieller Art sein und sich auf materielle und nicht materielle Werte beziehen. Sie sind darauf ausgerichtet, aus knappen Ressourcen Mehrwert zu schaffen. Die Inputfaktoren bilden dabei die Grundlage, auf der die Gesamtleistung der BMW Group entsteht.

Dem Input-Output-Modell des IIRC-Framework entsprechend, gliedern sich die Faktoren sowohl auf der Input- als auch auf der Outputseite in sechs unterschiedliche Kapitalarten, die sich wie folgt unterscheiden lassen:

1. Finanzkapital
2. Humankapital
3. Intellektuelles Kapital
4. Beziehungskapital
5. Produziertes Kapital
6. Natürliches Kapital

Beispielgebend für das Finanzkapital der BMW Group stehen das Eigenkapital und das Gesamtvermögen, das sich aus der Bilanzsumme ableitet. Eine angemessen hohe Eigenkapitalquote (Eigenkapital bezogen auf das Gesamtvermögen) leistet einen wichtigen Beitrag, die unternehmerische Eigenständigkeit der BMW Group zu sichern, und bildet die solide Basis für hohe Ergebnisse und daher stabile Ausschüttungen an die Aktionärinnen und Aktionäre.

Untrennbar verbunden mit der wirtschaftlich soliden Basis sind in der BMW Group das Humankapital und das intellektuelle Kapital. Beide bilden den zentralen Erfolgsfaktor der BMW Group und mit Blick auf die Herausforderungen der Zukunft spielen sie eine Schlüsselrolle. In diesen beiden Kapitalien bündeln sich Wissen, Fähigkeiten und Fertigkeiten sowie Stärken und Talente der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group. Sie zählen zu den bedeutendsten Wertfaktoren für die BMW Group.

In ihrem internationalen F&E-Netzwerk bietet die BMW Group ihren innovationsorientierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern beste Bedingungen, um an den Lösungen von morgen zu arbeiten. Die in der Gesamtbelegschaft verankerte hohe (Innovations-)Motivation und Leistungsbereitschaft finden unter anderem in der regen Beteiligung am unternehmensweiten Ideenmanagement wie auch in der hohen Mitarbeiterzufriedenheit gleichermaßen ihren Ausdruck. Diesen Erfolgsfaktor gezielt weiterzuentwickeln ist eine wichtige Aufgabe in der Personalentwicklung der BMW Group. Neben zahlreichen anderen Instrumenten wird hier auf die persönliche Förderung des Einzelnen auch im Rahmen der Weiterbildung großer Wert gelegt.

Für die BMW Group bedeutet Innovation, konsequent jeweils den nächsten Schritt zu gehen. Dazu arbeitet das Unternehmen auch mit seinen Partnern im Lieferantennetzwerk zusammen. Die über zum Teil lange Zeit gewachsenen, stabilen Beziehungen haben ein Kapital entstehen lassen, dessen Wert sich nicht zuletzt im Pandemiejahr 2020 gezeigt hat. Selbst unter den herausfordernden Bedingungen des weltweiten Lockdowns im Jahr 2020 hielten die Lieferketten der BMW Group. Das ist nur möglich, wenn die Partner gemeinsame Normen und Werte teilen und sich aufeinander verlassen können.
↗ **Einkauf und Lieferantennetzwerk**

Das Rückgrat des produzierten Kapitals bilden die weltweit 31 Werke des Produktionsnetzwerks der BMW Group, in denen im Berichtszeitraum 2020 insgesamt 2,26 Mio. Fahrzeuge hergestellt wurden. Bereits in 13 dieser Werke (>40 %) werden gleichzeitig elektrifizierte Automobile gefertigt.

Das natürliche Kapital umfasst alle erneuerbaren und nicht erneuerbaren Ressourcen, die im Herstellungsprozess genutzt werden. Die BMW Group ist ein effizienzorientiertes Unternehmen. Daher ist der schonende Umgang auch mit natürlichen Ressourcen für die BMW Group und ihre Mitarbeiter seit jeher eine Selbstverständlichkeit. Die durchweg positive Entwicklung der Kapitalindikatoren in den letzten Jahren unterstreichen dieses Selbstverständnis. Dies belegen auch Auswertungen unabhängiger Ratingagenturen.
↗ **BMW AG Aktie und Kapitalmarkt im Jahr 2020**

Diese Aspekte bilden in ihrer Summe die Erfolgsbasis der BMW Group. Selbst kleine Änderungen bei einzelnen Faktoren können das Ergebnis auch unmittelbar beeinflussen. Der ganzheitliche Ansatz der BMW Group soll gewährleisten, dass die zur Verfügung stehenden Ressourcen verantwortungsbewusst eingesetzt werden.
↗ **Wertschöpfungsrechnung**

Wie die BMW Group Werte schafft

Input

Finanzkapital

216.658 Mio. € Gesamtvermögen

61.520 Mio. € Eigenkapital

Humankapital

120.726 Mitarbeiter zum Jahresende

279 Mio. € Aufwendungen für Aus- und Weiterbildung

Intellektuelles Kapital

1.561 umgesetzte Mitarbeiterideen aus Ideenmanagement CRE8

6.279 Mio. € F&E-Leistungen

Beziehungskapital

79 Anteil produktionsrelevantes Einkaufsvolumen im CDP-Supply-Chain-Programm (in %)

55,5 Mrd. € Einkaufsvolumen

Produziertes Kapital

31 Anzahl der Werke

davon 13 Anzahl der Werke mit Produktion elektrifizierter Fahrzeuge

Natürliches Kapital

2,12 Energieverbrauch je produziertes Fahrzeug (in MWh)

100 Fremdstromanteil aus erneuerbaren Energien (in %)

BMW GROUP

Output

Finanzkapital

1.253 Mio. € Dividendensumme (Vorschlag zur Hauptversammlung)

4.830 Mio. € Ergebnis vor Finanzergebnis (EBIT)

Humankapital

12.244 Mio. € Löhne/Gehälter/Sozialversicherungsbeiträge

82 Mitarbeiterzufriedenheit (in %)

Intellektuelles Kapital

18,2 Mio. € Erstjahresnutzen aus umgesetzten Mitarbeiterideen (CRE8)

6,3 F&E-Quote (in %)

Beziehungskapital

60 Anteil Lieferanten an der Wertschöpfung (in %)

35 Anteil der Lieferanten im CDP-Supply-Chain-Programm mit Bewertung von mindestens B (in %)

Produziertes Kapital

2,33 Mio. Fahrzeugauslieferungen

192.662 Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge

Natürliches Kapital

−56,7 Verbesserung Ressourcenverbrauch und Emissionen der Fahrzeugproduktion seit 2006 (in %, im Durchschnitt)

−53 Entwicklung CO_2-Emissionen EU-Neuwagenflotte seit 1995 (in %)

Bei der Darstellung handelt es sich um einen exemplarischen Überblick über wichtige Kennzahlen im Bericht. Detaillierte Erläuterungen zu den Kennzahlen sowie die Kennzeichnung der Prüfungstiefe finden sich in den jeweiligen Berichtskapiteln.

Mehr dazu auf bericht.bmwgroup.com

COMPLIANCE UND MENSCHENRECHTE

Verantwortungsvolles und rechtmäßiges Handeln ist eine der Grundvoraussetzungen für den unternehmerischen Erfolg der BMW Group. Compliance ist ein fester Bestandteil unserer Unternehmenskultur und bildet die Basis für das Vertrauen, das uns Aktionärinnen und Aktionäre, Kundinnen und Kunden, Geschäftspartner und auch die Öffentlichkeit entgegenbringen. Der Vorstand und alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group sind zu verantwortungsbewusstem Verhalten und zur Einhaltung geltender Vorschriften verpflichtet. Die BMW Group erwartet ein entsprechendes Verhalten auch von ihren Geschäftspartnern entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Im Deutschen Institut für Compliance e.V. (DICO) bringt sich die BMW Group als aktives Unternehmensmitglied in die praxisbezogene Förderung und Weiterentwicklung des Compliance Managements in Deutschland ein.

COMPLIANCE ALS UNTERNEHMENSAUFGABE

Das Compliance Management System der BMW Group zielt darauf ab, an allen Unternehmensstandorten rechtmäßiges Handeln der BMW Group, ihrer Organe, Führungskräfte sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sicherzustellen. Die Schwerpunkte liegen dabei auf Maßnahmen zur Vermeidung von Kartellrechts-, Korruptions- und Geldwäscherisiken sowie zur Einhaltung der Menschenrechte. Gesteuert und überwacht werden die Aktivitäten zur Vermeidung von Rechtsverstößen vom BMW Group Compliance Committee. Zu diesen Aktivitäten gehören beispielsweise Legal Monitoring, interne Compliance-Regelungen, Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen, Beschwerde- und Case Management, ein Compliance-Berichtswesen sowie Compliance-Kontrollen und das Nachhalten bei der Sanktionierung von Rechtsverstößen.

REGELMÄSSIGER COMPLIANCE-BERICHT AN DEN VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Das BMW Group Compliance Committee überprüft fortlaufend die Effektivität und Effizienz des Compliance Management Systems. Es berichtet an den Vorstand und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats regelmäßig und auch fallbezogen über alle Compliance-relevanten Themen. Neben den Fortschritten bei der Weiterentwicklung des BMW Group Compliance Management Systems gehören hierzu etwa durchgeführte Untersuchungen, bekannt gewordene Verstöße und deren Sanktionen sowie Korrektur- und Präventionsmaßnahmen. Damit ist auch sichergestellt, dass dem Vorstand und dem Aufsichtsrat etwaige besonders relevante Vorgänge sofort zur Kenntnis gebracht werden. Auf dieser Grundlage verfolgt und analysiert der Vorstand Entwicklungen sowie Trends im Bereich Compliance und veranlasst erforderliche Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Compliance Management Systems. Im Jahr 2020 wurden dazu unter anderem folgende Maßnahmen umgesetzt:

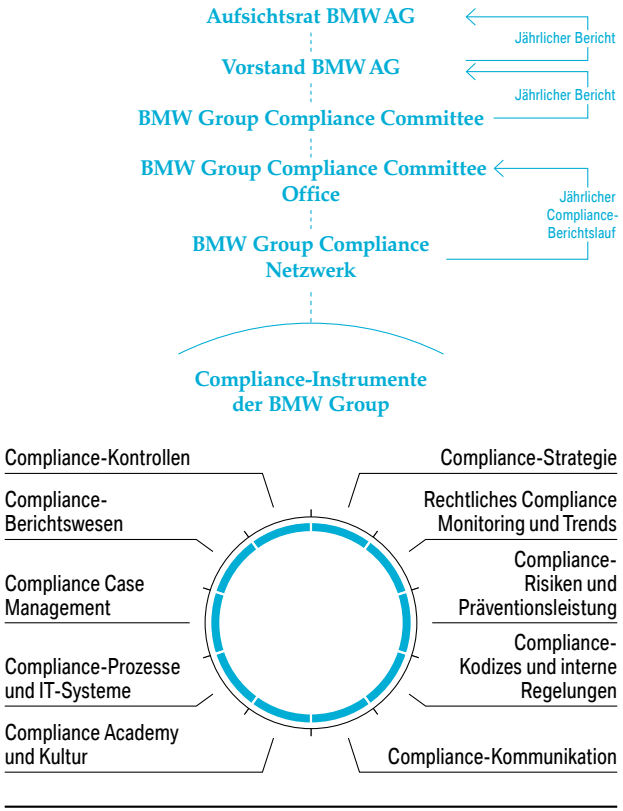
— Vorstandsbeschluss am 15. Dezember 2020 zur Etablierung eines Chief Compliance Officers in der BMW Group mit Wirkung zum 1. Januar 2021 zur weiteren Intensivierung des Compliance Managements in der BMW Group

— die Einrichtung von sechs neuen Compliance-Funktionen in den Vorstandsressorts der BMW AG, inklusive eines mehrtägigen Onboarding-Programms für die neuen Compliance Officers

— die Intensivierung von Kartellrechts-Compliance-Maßnahmen

— eine konzernweite Tone-from-the-Top-Kommunikationsinitiative als Ausdruck der Compliance Führungskultur in der BMW Group. GRI 102-33

BMW GROUP COMPLIANCE MANAGEMENT SYSTEM



KONZERNWEITES COMPLIANCE-NETZWERK

Die Entscheidungen des BMW Group Compliance Committee werden im BMW Group Compliance Committee Office konzeptionell vorbereitet und operativ umgesetzt. Das BMW Group Compliance Committee Office ist mit seinen über 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern organisatorisch dem Ressort des Vorstandsvorsitzenden zugeordnet. Bei der operativen Umsetzung der Compliance-Themen wird es durch ein konzernweites Compliance-Netzwerk aus rund 240 BMW Group Compliance Verantwortlichen (Leiter der lokalen Einheiten) sowie über 80 lokalen Compliance Officers (Leiter der lokalen Compliance-Funktionen) unterstützt. Die spezifischen Compliance-Aktivitäten im Finanzdienstleistungsgeschäft werden von einer eigenen Compliance-Fachstelle im Geschäftsbereich Finanzdienstleistungen gesteuert. Die BMW Group Compliance Organisation war im Jahr 2020 trotz der besonderen Anforderungen aufgrund der Corona-Situation vollumfänglich arbeitsfähig.

Compliance Management im Geschäftsbereich Finanzdienstleistungen

Das Finanzdienstleistungsgeschäft beinhaltet aufgrund seiner Produkte und Prozesse spezifische Risiken. Der Fokus liegt dabei auf den Themen Geldwäscheverhinderung, Einhaltung von Finanzsanktionen, Informations- und Datenschutz, Betrugsprävention, legislatives und regulatorisches Monitoring sowie Schutz von Verbrauchern. Zur Berücksichtigung der Risiken in diesen Themenbereichen wurde die Fachstelle Compliance-Koordination in der Sparte Finanzdienstleistungen als delegierte Funktion des BMW Group Compliance Committee Office eingerichtet. Sie identifiziert auf Grundlage einer jährlichen Trendanalyse neue oder veränderte Regelungsbedarfe im Bereich Finanzdienstleistungen und legt daraus resultierende notwendige Maßnahmen fest. Die Umsetzung durch die weltweiten Finanzdienstleistungsgesellschaften der BMW Group wird quartalsweise nachgehalten. Compliance ist Bestandteil des Zielmanagementprozesses im Bereich Finanzdienstleistungen. Die Integration spezifischer Ziele in der strategischen Steuerung unterstreicht die Bedeutung des Themas und unterstützt die Kontrolle der Umsetzung. Zusätzlich wird ein Managementsystem zur frühzeitigen Erkennung von Risiken der Nichteinhaltung interner und externer Regeln angewendet.

COMPLIANCE MANAGEMENT SYSTEM ZUR KONZERNWEITEN ABSICHERUNG RECHTMÄSSIGEN VERHALTENS

Die einzelnen Bestandteile des BMW Group Compliance Management Systems sind in der Grafik auf der vorhergehenden Seite dargestellt **BMW Group Compliance Management System** und gelten weltweit für alle Organisationseinheiten der BMW Group. Die Kernstücke bilden der BMW Group Verhaltenskodex und der BMW Group Menschenrechtskodex, die durch eine interne Regelungslandschaft ergänzt werden. Die strategischen Vorgaben des BMW Group Compliance Managements, deren Grundlagen und Prämissen sowie die Umsetzung in den Fachbereichen sind verbindlich im BMW Group Grundsatz Compliance geregelt. Besonders hervorzuheben ist der BMW Group Grundsatz Kartellrechts-Compliance, der für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group verbindliche Verhaltensregeln zur Vermeidung von unzulässigen Wettbewerbsbeschränkungen vorgibt und im Jahr 2020 durch zusätzliche Leitfäden ergänzt wurde. Die Regelungen im BMW Group Grundsatz Korruptionsvermeidung sowie die BMW Group Anweisung Corporate Hospitality und Geschenke erläutern den rechtmäßigen Umgang mit Zuwendungen und legen angemessene Bewertungsmaßstäbe sowie Genehmigungsabläufe fest. Die BMW Group Anweisung Geldwäscheprävention definiert konzernweite Standards zur Geldwäscheprävention für den Güterhandel und Finanzdienstleistungsbereich.

Die Ausgestaltung und Priorisierung der Compliance-Maßnahmen erfolgen auf der Grundlage einer regelmäßigen, konzernweiten Compliance-Risikobewertung, die unter anderem auf datenbasierte Risikoindikatoren und Transaktionsvalidierungen zurückgreift.

Um die Belegschaft der BMW Group umfassend für Compliance-Themen zu sensibilisieren, werden verschiedene interne Medien und Kommunikationsmittel eingesetzt, beispielsweise Newsletter, Mitarbeiterzeitungen und die Compliance-Homepage im BMW Group Intranet, wo die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group alle Informationen und Trainingsangebote finden. Um das Bewusstsein der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für eine von Transparenz und Vertrauen geprägte Kultur weiter zu erhöhen, wurde im Jahr 2020 eine Compliance-Tone-from-the-Top-Initiative mit dem Titel Walk-the-Talk durchgeführt. In diesem Rahmen hielt das Topmanagement in Foren und Mitarbeiterversammlungen Keynotes zu diversen Compliance-Themen.

Die Schulungsangebote der BMW Group Compliance Academy werden kontinuierlich und zielgruppenspezifisch weiterentwickelt. Neben der Wissensvermittlung tragen die dort verfügbaren Online- und Präsenzschulungen mit ihren unternehmensspezifischen Fallbeispielen auch maßgeblich zur Stärkung von Compliance in der Unternehmenskultur bei. Die Online-Schulungen müssen von den verpflichteten Zielgruppen alle zwei Jahre wiederholt werden und enthalten einen Abschlusstest, dessen erfolgreiches Bestehen mit einem Zertifikat bestätigt wird. Darüber hinaus stehen die Schulungen auch allen anderen Beschäftigten zur Verfügung.

Derzeit sind weltweit über 42.800 Führungskräfte und Mitarbeiter zu den Grundlagen von Compliance, die die Inhalte des Verhaltenskodex inklusive des Themas Korruptionsvermeidung behandeln, geschult und besitzen ein gültiges Trainingszertifikat. Dabei ist die erfolgreiche Teilnahme für alle Führungskräfte der BMW Group verpflichtend. Es wird sichergestellt, dass bei Neueinstellungen von Führungskräften und bei Beförderungen das Compliance-Training absolviert wird. Die Online-Schulung Kartellrechts-Compliance ist für Führungskräfte verpflichtend, ebenso für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die aufgrund ihrer Funktion oder aus bestimmten Anlässen mit entsprechenden Risiken in Berührung kommen. Derzeit sind weltweit über 38.300 Führungskräfte und Mitarbeiter zu Kartellrechts-Compliance mit gültigem Zertifikat geschult. Darüber hinaus werden Präsenz- und virtuelle Schulungen sowie mehrtägige Market-Coachings zu allen Compliance-Fokusthemen durchgeführt. Einen Schwerpunkt bilden dabei fachbereichsspezifische Kartellrechtsschulungen, die im Jahr 2020 deutlich ausgebaut wurden. **GRI 205-2**

Bei Fragen und Hinweisen zu Compliance-relevanten Themen können sich alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an ihre Führungskräfte und an die zuständigen Fachstellen der BMW Group wenden, insbesondere an das BMW Group Compliance Committee Office, die Rechtsabteilung und die Konzernrevision. Ergänzend hierzu gibt es den BMW Group Compliance Contact als weitere Anlaufstelle, der externen Personen als Hinweisgebersystem zur Verfügung steht. Auf Wunsch können Mitteilungen an den BMW Group Compliance Contact auch anonym erfolgen. Darüber hinaus bietet die BMW Group ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weltweit die Möglichkeit, Hinweise auf mögliche Rechtsverstöße im Unternehmen in mehreren Sprachen anonym und vertraulich über die BMW Group SpeakUP Line abzugeben. Die BMW Group sichert Hinweisgebern zu, dass sie im Falle einer anonymen Meldung keinerlei Schritte unternimmt, den Hinweisgeber zu identifizieren. Ausgenommen hiervon ist eine missbräuchliche Nutzung. Alle Compliance-Anfragen und -Hinweise werden im BMW Group Compliance Committee Office mithilfe eines elektronischen Case Management Systems dokumentiert und bearbeitet. Erforderlichenfalls werden für die Fallbearbeitung die Konzernrevision, die Konzernsicherheit, die rechtsberatenden Fachstellen oder der Betriebsrat zur Unterstützung herangezogen, um mögliche Missstände zu beheben.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group werden bei der Bewertung, Genehmigung und Dokumentation von Compliance-relevanten Vorgängen durch verschiedene IT-Systeme unterstützt. So müssen beispielsweise alle Austauschaktivitäten mit Wettbewerbern in einem speziellen Compliance-IT-System dokumentiert und genehmigt werden. Das Gleiche gilt für die Prüfung der rechtlichen Zulässigkeit von Zuwendungen und deren Dokumentation, insbesondere im Rahmen von Corporate Hospitality. Um die Verlässlichkeit ihrer Geschäftsbeziehungen abzusichern, verfügt die BMW Group außerdem über ein IT-gestütztes Business-Relations-Compliance-Programm, mit dem relevante Geschäftspartner untersucht und hinsichtlich möglicher Compliance-Risiken bewertet werden. Auf dieser Grundlage werden Maßnahmen zur Vorbeugung von Compliance-Risiken getroffen. Ein weiteres IT-System unterstützt die bei der Geldwäscheprävention erforderliche Integritätsprüfung von Kunden. IT-Lösungen zum automatisierten Reporting von Compliance-Trainingsmaßnahmen und zur Dokumentation aller von den Unternehmenseinheiten durchgeführten Compliance-Aktivitäten befanden sich im Berichtsjahr in der Erstellung.

Im Rahmen des konzernweiten Compliance-Berichtswesens informieren die Compliance Verantwortlichen aller Organisationseinheiten das BMW Group Compliance Committee fortlaufend und erforderlichenfalls ad hoc über den Compliance-Status ihrer jeweiligen Einheiten, möglicherweise festgestellte Rechtsrisiken oder -verstöße sowie ergriffene Sanktions-, Korrektur- beziehungsweise Präventivmaßnahmen.

Die Beachtung und Umsetzung der Compliance-Regelungen und -Prozesse ist Gegenstand regelmäßiger Prüfungen der Konzernrevision sowie von Kontrollmaßnahmen des BMW Group Compliance Committee Office. Die Konzernrevision führt hierzu im Rahmen ihrer regulären Tätigkeit Vor-Ort-Prüfungen durch. Darüber hinaus beauftragt das BMW Group Compliance Committee die Konzernrevision mit der Durchführung von Compliance-spezifischen Prüfungen und erforderlichenfalls die Konzernsicherheit mit der Aufklärung von Verdachtsfällen. Ergänzend wurden im Jahr 2020 zwei BMW Group Compliance Spot Checks (Stichproben-Audits, die speziell auf die Identifizierung möglicher Korruptionsrisiken ausgelegt sind) und eine Kartellrechtsvalidierung (zur Aufdeckung und Überprüfung möglicher Kartellrechtsrisiken) durchgeführt. Die zu prüfenden Organisationseinheiten werden auf Grundlage der konzernweiten Compliance-Risikobewertung ausgewählt. **GRI 205-1**

In einem Kartellverfahren wirft die EU-Kommission fünf deutschen Automobilherstellern Absprachen vor, deren Ziel gewesen sein soll, den Innovationswettbewerb in Bezug auf bestimmte Abgasreinigungssysteme für Diesel-und Benzin-PKW zu beschränken. Die laufenden Untersuchungen betreffen allein mögliche Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht. Für weitere Details siehe **Rechtliche Risiken** im Risiko- und Chancenbericht sowie im Anhang Konzernabschluss **Textziffer [10]**.

BESONDERE COMPLIANCE-VORBILDFUNKTION DER FÜHRUNGSKRÄFTE

Bei der Vermeidung von Rechtsverstößen kommt den Führungskräften eine besondere Verantwortung und Vorbildfunktion zu. Hierzu bekennen sich alle Führungskräfte der BMW Group durch eine schriftliche Erklärung und verpflichten sich, ihre Belegschaft für Rechtsrisiken zu sensibilisieren. Führungskräfte haben aus eigener Initiative regelmäßig die Beachtung des geltenden Rechts zu überprüfen. Sie signalisieren ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, dass sie Compliance-Risiken ernst nehmen und entsprechende Hinweise von großem Wert sind. Die Führungskräfte sind dabei offen für Diskussionen und berücksichtigen auch abweichende Meinungen. Falls es Anhaltspunkte für Rechtsverstöße gibt, ist ihnen konsequent und umsichtig nachzugehen.

SANKTIONSMANAGEMENT

Compliance in der BMW Group setzt zwingend voraus, dass alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die für sie relevanten Rechtspflichten kennen und einhalten. Die BMW Group ist nicht bereit, etwaige Rechtsverstöße hinzunehmen. Schuldhafte Rechtsverletzungen ziehen arbeitsrechtliche Sanktionen nach sich und können eine persönliche Haftung der Mitarbeiterin oder des Mitarbeiters zur Folge haben.

ZUSAMMENARBEIT VON COMPLIANCE UND ARBEITNEHMERVERTRETUNG

Compliance ist auch ein wesentlicher Faktor für die Zukunftssicherung der Beschäftigten der BMW Group. Aus diesem Grund hat sich die Unternehmensleitung mit den nationalen und internationalen Arbeitnehmervertretungen der BMW Group verbindlich auf gemeinsame Grundsätze für rechtmäßiges Handeln verständigt. Die Arbeitnehmervertretung wird regelmäßig in die laufende Weiterentwicklung des Compliance Managements in der BMW Group eingebunden.

WELTWEITE UMSETZUNG VON ARBEITSNORMEN UND ACHTUNG DER MENSCHENRECHTE

Als Maßstab für Umwelt- und Sozialkriterien in der gesamten Wertschöpfungskette der BMW Group dienen verschiedene international anerkannte Richtlinien. Dies betrifft insbesondere die **Leitsätze für multinationale Unternehmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD)**, die **UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte**, die Inhalte der **ICC Business Charter for Sustainable Development** und die **Cleaner Production Declaration des Umweltprogramms der Vereinten Nationen (UNEP)**. Dabei konzentriert sich die BMW Group auf Themen und Handlungsfelder, in denen sie ihren Einfluss als Wirtschaftsunternehmen geltend machen kann. **GRI 102-12, 102-16**

Mit Unterzeichnung des UN Global Compact durch den Vorstand der BMW AG im Jahr 2001 und der Verabschiedung der Gemeinsamen Erklärung über Menschenrechte und Arbeitsbedingungen in der BMW Group im Jahr 2005, die 2010 aktualisiert wurde, bekennt sich die BMW Group zur Achtung der international anerkannten Menschenrechte, insbesondere der ILO-Kernarbeitsnormen. Zur weiteren Präzisierung wurde 2018 der BMW Group Kodex zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen veröffentlicht und vom Vorstand sowie von der Arbeitnehmervertretung ratifiziert. Dieser bekräftigt das Bekenntnis der BMW Group zur Achtung der Menschenrechte und beschreibt, wie Menschenrechte gefördert und insbesondere die ILO-Kernarbeitsnormen in ihrer Geschäftstätigkeit weltweit umgesetzt werden. Der Kodex war auch ein Bestandteil der Compliance-Kommunikationsinitiative Walk-the-Talk. Zum Thema Menschenrechte führt die BMW Group spezifische Schulungen durch. So wurden beispielsweise die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Einkauf besonders zu Menschenrechtsthemen geschult. **GRI 412-2**

Im jährlichen Compliance-Berichtslauf werden alle Organisationseinheiten der BMW Group unter anderem zur lokalen Risikoeinschätzung von möglichen Menschenrechtsverletzungen befragt. Die betreffenden Rückmeldungen werden für die Ableitung weiterer Maßnahmen herangezogen, um Risiken zu minimieren. **GRI 412-1**

Aufgrund der Länder und Kontinente übergreifenden arbeitsteiligen Wertschöpfungsprozesse in der Automobilindustrie bestehen besondere Menschenrechtsrisiken in der Lieferkette. Daher hat die BMW Group die Achtung der Menschenrechte in ihren Nachhaltigkeitsstandard für das **Lieferantennetzwerk** integriert und wendet einen entsprechenden Risikomanagementprozess an. Neben den internationalen Einkaufsbedingungen beinhalten auch die Händler- und Importeursverträge der BMW Group eine Klausel zu Compliance und Menschenrechten. Zudem werden Menschenrechtsanforderungen auch bei der Standortauswahl und bei wesentlichen Investitionsentscheidungen berücksichtigt. **GRI 412-3**

Um den steigenden Anforderungen im Bereich Menschenrechte nachzukommen, beteiligt sich die BMW Group über Verbände und Initiativen an der Diskussion zu verschiedenen Gesetzesinitiativen auf deutscher und europäischer Ebene und nimmt am Branchendialog Automotive im Rahmen des Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte der deutschen Bundesregierung teil. Vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales wurde ein Praxisbeispiel der BMW Group auf der **Webseite zu CSR** aufgenommen. Im Rahmen der Leitung des Arbeitskreises **CSR/Menschenrechte** des Deutschen Instituts für Compliance (DICO) wurden verschiedene Aspekte des Human Rights Management in Unternehmen mit den Mitgliedern diskutiert und im Rahmen des **DICO Forum** im Oktober 2020 vorgestellt.

INNOVATION UND KUNDENORIENTIERUNG

Nach Innovation, nach Neuem und Besserem zu streben, ist tief in der Unternehmenskultur der BMW Group verankert – im Denken der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, in den Prozessen und auch im Selbstverständnis der Konzernmarken. Maßstab und Ziel ist es, die Wünsche der Kundinnen und Kunden weltweit bereits im Voraus zu erkennen sowie Trends und Transformation aktiv mitzugestalten. Dies wird sichtbar in Technologieträgern wie dem BMW iX*. In der Entwicklung setzt die BMW Group zwei Schwerpunkte: Zum einen neue digitale Lösungen, die den Menschen den Alltag erleichtern und zugleich die Umwelt schonen; zum anderen sieht es die BMW Group als ihre Verpflichtung als Premiumanbieter ihrer Branche, ein vielfältiges Angebot an maßgeschneiderten und effizienten Antriebstechnologien für ihre Kundinnen und Kunden vom vollelektrischen Antrieb über Plug-in-Hybride bis zu hocheffizienten Verbrennungsmotoren bereitzuhalten. Dazu zählt auch die Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie, die aus Sicht des Unternehmens langfristig eine Option werden kann.

Am tiefsten verankert ist die Innovationskultur der BMW Group im weltweiten Forschungs- und Entwicklungsnetzwerk. Aber Innovation ist für die BMW Group mehr: Im gesamten Unternehmen ist sie die Basis und zugleich Antrieb für das Streben, das Gute durch das Bessere abzulösen. Aus innovativen Lösungen entsteht in mehrfacher Hinsicht ein Nutzen für die Gesellschaft: wirtschaftlich, ökologisch und sozial.

SCHWERPUNKT ANTRIEBSTECHNOLOGIEN

Die Dynamik der Märkte, auf denen sich die BMW Group bewegt, wird maßgeblich von den Erwartungen ihrer Kundinnen und Kunden und damit der Nachfrage bestimmt. Für die BMW Group bedeutet das, deren Wünsche und Bedürfnisse in den Mittelpunkt zu stellen. Die Erwartungen in den Märkten haben unmittelbare Rückwirkung auf das Angebot. Wie groß soll das Fahrzeug sein? Welcher Antrieb passt zum eigenen Lebensstil? Die BMW Group bietet deshalb ein breites Spektrum an Antriebsformen. Ziel ist, in allen Marken und in jeder Baureihe entsprechende elektrifizierte Modelle anzubieten. Denn ein Geschäftsmodell ist dann langfristig und nachhaltig erfolgreich, wenn es durch maßgeschneiderte Lösungen die in ihrer Kaufentscheidung souveränen Kundinnen und Kunden überzeugt. Seit 2020 setzt der BMW X3 hier den Maßstab, er ist nunmehr in allen Antriebsvarianten erhältlich: als iX3* mit vollelektrischem Antrieb, als Plug-in-Hybrid oder als Modell mit hocheffizienten Diesel- und Benzinmotoren.

* Siehe Verbrauchs- und CO_2-Angaben.

DIE FÜNFTE GENERATION ELEKTROANTRIEB: EIN GROSSER SPRUNG BEI PRODUKTION UND NACHHALTIGKEIT

Kundenorientierte Innovationen beginnen häufig mit Grundlagenforschung. Die über Jahre aufgebaute Kompetenz der BMW Group macht nachhaltige Lösungen möglich. Der neue, selbst entwickelte Elektromotor enthält keine Seltenen Erden. Die neueste Batteriegeneration benötigt zwei Drittel weniger Kobalt im Vergleich zur Vorgängergeneration. Auch beim eingesetzten Kobalt achtet die BMW Group auf Nachhaltigkeit: Das Metall wird transparent und im Rahmen eines zertifizierten Prozesses erworben und den Produzenten der Batteriezellen zur Weiterverarbeitung zur Verfügung gestellt. Details dazu finden sich im Kapitel ↗ **Einkauf und Lieferantennetzwerk**. Die BMW Group hat mit den Lieferanten der Batteriezellen für die fünfte Generation ihres E-Antriebs eDrive vertraglich vereinbart, dass in der Produktion ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energien zum Einsatz kommt. Das soll rund 10 Millionen Tonnen CO_2 über die nächsten zehn Jahre einsparen. In der fünften Generation des Elektroantriebs sind Elektromotor, Getriebe und Leistungselektronik außerdem auf kompaktem Bauraum zusammengefasst. Der günstige Wirkungsgrad der Antriebskomponenten und die hohe Energiedichte der Hochvoltbatterie ermöglichen Reichweiten, die herkömmliche Elektrofahrzeuge nur mit deutlich größeren und entsprechend schwereren Batterien und damit geringerer Effizienz realisieren können. Erstmals im Einsatz ist dieser elektrische Antrieb im BMW iX3*, der 2020 auf den Markt kam. Ab 2021 nutzen weitere vollelektrische Modelle wie zum Beispiel der BMW iX* oder der BMW i4 diese neueste Technologie.

* Siehe ↗ Verbrauchs- und CO_2-Angaben.

DIE BMW GROUP DECKT DIE GESAMTE PROZESSKETTE DES ELEKTRISCHEN ANTRIEBS AB

Elektromotor, Hochvoltbatterie, Ladetechnologie, Leistungselektronik – bei allen Bestandteilen der eDrive Technologie hat die BMW Group seit 2011 umfangreiche Erfahrungen gesammelt und setzt dabei auf Eigenentwicklungen. Bis Ende 2022 werden alle deutschen Fahrzeugwerke mindestens ein vollelektrisches Fahrzeug produzieren. Das Produktionssystem ist in der Lage, sowohl Fahrzeuge mit Verbrennungs- als auch Elektroantrieben auf einer Linie zu fertigen und kann damit auch hinsichtlich der Antriebsformen flexibel auf Kundenwünsche eingehen. So kann die flexible Produktion der BMW Group den Erwartungen der Kunden bestmöglich entsprechen. Im Batterieforschungszentrum der BMW Group stehen bei den Arbeiten an der Batteriezelle derzeit Funktionen mit hohem Kundenwert im Vordergrund: Energiedichte, Spitzenleistung, Lebensdauer, Ladeeigenschaften, Kosten, Verhalten bei unterschiedlichen Temperaturen und nicht zuletzt die Sicherheit. Parallel dazu baut die BMW Group in der Nähe von München ein Pilotwerk für Lithium-Ionen-Batteriezellen. Damit wird die BMW Group zum ersten Automobilhersteller, der die gesamte Prozesskette des elektrischen Fahrens abdeckt und technologisch selbst beherrscht.

WASSERSTOFF-BRENNSTOFFZELLE ALS BAUSTEIN DER ZUKUNFT?

Die BMW Group investiert auch in die Weiterentwicklung der Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie. Der auf dem X5 basierende BMW i Hydrogen NEXT weckte bereits auf der IAA 2019 großes Interesse bei den Besuchern. Die Wasserstofftechnologie kann langfristig zu einer weiteren Säule im Antriebsportfolio der BMW Group werden. Ist die Versorgung mit regenerativ erzeugtem Wasserstoff sichergestellt, ist diese Technologie eine attraktive Möglichkeit, emissionsfreie Mobilität mit Langstreckentauglichkeit sowie kurzen Tankzeiten zu verbinden. Die BMW Group ist überzeugt, dass auch künftig verschiedene Antriebsformen nebeneinander existieren werden, weil den Erwartungen der Kunden international nicht mit einer einzigen Lösung entsprochen werden kann. Ab 2022 wird die BMW Group eine Kleinserie des BMW i Hydrogen NEXT mit der zweiten Generation des Wasserstoff-Brennstoffzellenantriebs vorstellen. Dazu arbeitet die BMW Group bereits seit 2013 erfolgreich mit der Toyota Motor Corporation zusammen. Kombiniert wird die neue Antriebstechnologie mit der fünften Generation des E-Antriebs, der seine Energie dann aus der Brennstoffzelle statt aus der Hochvoltbatterie bezieht. Auch das Gesamtsystem ist eine Eigenentwicklung der BMW Group. Damit grüner Wasserstoff in hinreichenden Mengen und zu wettbewerbsfähigen Preisen zur Verfügung stehen kann, müssen die entsprechenden politischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Wasserstoff kann künftig ebenfalls eine wichtige Rolle im Antrieb von Schwerlast- und Nutzfahrzeugen spielen, um auch die Logistik CO_2-neutral zu gestalten. In den Werken Leipzig und Spartanburg kommen bereits seit vielen Jahren Transportmittel zum Einsatz, die mit regenerativ erzeugtem Wasserstoff betrieben werden.

DER BMW iX*: VON GRUND AUF ELEKTRISCH

Im November 2020 hat die BMW Group der Öffentlichkeit einen ersten Ausblick auf den BMW iX gegeben. Die ersten Kundenfahrzeuge werden noch 2021 ausgeliefert. Der BMW iX wurde von Anfang an ausschließlich für alltagstaugliche Elektromobilität konzipiert. Herzstück ist die fünfte Generation der BMW eDrive Technologie – eine Eigenentwicklung, bestehend aus zwei Elektromotoren, Leistungselektronik, Ladetechnologie und Hochvoltbatterie produziert ohne den Einsatz Seltener Erden. Vollelektrisch und allradangetrieben wird er Reichweiten bis über 600 km im WLTP-Zyklus ermöglichen. Durch eine neue Ladetechnologie und die hohe Effizienz des Antriebs lässt sich der BMW iX in nur 10 Minuten für über 120 km Reichweite aufladen. Die Niere des BMW iX hat durch die neuen Technologien eine neue Funktion als Intelligenzfläche: Kameratechnik, Radar- und weitere Sensorikfunktionen liegen hinter einer transparenten Fläche.

Die Oberfläche der Niere verfügt durch den Einsatz neuartiger Materialien außerdem über einen Selbstheilungseffekt, der leichte Kratzer von selbst wieder verschwinden lässt. Der BMW iX ist auch in Sachen Digitalisierung das zukünftige Technologie-Flaggschiff: Er wird das erste 5G-fähige Modell eines Premiumherstellers sein. Außerdem kommt erstmals Gigabit-Ethernet-Technologie zum Einsatz. Damit lassen sich extrem große Datenmengen von zum Beispiel Sensoren und Antennen in Sekundenbruchteilen im Fahrzeug übertragen, um anschließend in den zentralen Hochleistungsrechnern des Bordnetzes verarbeitet zu werden. Ein Teil dieser Daten wird außerdem an die Cloud übertragen, ausgewertet und situationsabhängig an die Fahrzeugflotte zurückgegeben. Es entstehen neue Services für die Kunden: Von den Fahrzeugen erkannte Gefahrenstellen wie Glatteis stehen damit der ganzen Flotte zur Verfügung, oder auch die Information, wo bei der Ankunft am wahrscheinlichsten ein freier Parkplatz zu finden ist. Die BMW Group legt beim Einsatz all dieser digitalen Technologieinnovationen besonderen Wert darauf, dass Fahrer und Mitfahrer neue Funktionen intuitiv, mühelos und ablenkungsfrei wahrnehmen und bedienen können – unabhängig davon, wie technisch komplex sie auch sind: Shy Tech, also Technologie, die nur dann sichtbar wird, wenn sie gebraucht wird.

KÜNSTLICHE INTELLIGENZ ALS BASIS FÜR AUTOMATISIERTES FAHREN UND INTERAKTION MIT DEM FAHRZEUG

Über 400 datengetriebene und KI-Anwendungen helfen der BMW Group schon Ende 2020 bei der Verarbeitung und Interpretation großer Datenmengen in allen relevanten Unternehmensbereichen. Auch wenn es darum geht, einen Algorithmus zu entwickeln, der sichere und vorausschauende automatisierte Fahrfunktionen möglich macht, kommt Künstliche Intelligenz zum Einsatz und unterstützt bei der Auswertung der rund 250 Millionen Kilometer „Erfahrung“ (Stand Oktober 2020). Bereits jetzt erleben die Kundinnen und Kunden der BMW Group in ihren Fahrzeugen die Fähigkeiten der KI-Technologien: Seit Ende 2018 unterstützt sie auf Wunsch ein Intelligent Personal Assistant. Ab der zweiten Jahreshälfte 2020 waren bereits über 70 % der produzierten BMW Fahrzeuge ab Werk mit dem BMW Intelligent Personal Assistant ausgestattet. Mithilfe von Kommandos in natürlicher Sprache ist der Fahrer beziehungsweise die Fahrerin in der komfortablen Lage, zahlreiche Funktionen des Fahrzeugs zu bedienen, ohne zum Beispiel die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen.

KUNDENZENTRIERTE ENTWICKLUNG

Über das internationale Entwicklungsnetzwerk fließen unterschiedliche regionale Bedürfnisse und Voraussetzungen unserer Kundinnen und Kunden weltweit in Konzeption, Forschung und Entwicklung ein. Unsere weltweiten Standorte sind in unmittelbarem Dialog mit ihrer Region: Allein im Bereich Anzeige- und Bedienkonzept führt die BMW Group durchschnittlich 70 Kundenstudien pro Jahr durch. Dazu kommen Dialogformate und Trendforschung.

* Siehe Verbrauchs- und CO_2-Angaben.

Im modernen Innovationsprozess setzt die BMW Group ihre Fähigkeit ein, bei Bedarf auch die Perspektive zu wechseln. Sie arbeitet dazu als erster Automobilhersteller mit Epic Games, einem Entwickler von Computerspielen, zusammen: Die BMW Group modifizierte die Spieletechnologien und passte sie für den Einsatz in der Fahrzeugentwicklung, aber auch in der Produktionsplanung und im Handel in der Kundenpräsentation an. In der Fahrzeugentwicklung lassen sich so neue Komponenten und Systeme in einer sehr frühen Phase intensiv testen, damit sie später vom Kunden im größtmöglichen Umfang einfach und intuitiv genutzt werden können. Technologien aus der Computerspielbranche wie Mixed Reality und Game Engines sind dabei Schlüsselelemente, die dazu einen wichtigen Beitrag leisten. International besetzte Teams aus Entwicklerinnen und Entwicklern arbeiten gleichzeitig und interaktiv miteinander, bevor Hardware-Prototypen ergänzend zur Verfügung stehen. In einer Mixed-Reality-Umgebung können technische Lösungen auf einer virtuellen Fahrt schon frühzeitig beurteilt werden, bevor erste Muster physisch zur Verfügung stehen. Das reduziert zudem den Erprobungsaufwand und verkürzt nicht zuletzt die Entwicklungszeit.

Damit Ideen schnell und ohne Umwege zu Innovationen für den Kunden werden können (Idea to Offer), verfügt die BMW Group über ein internationales Netz von Forschungs- und Entwicklungsstandorten. Hier herrschen optimale Umfeldbedingungen für kreatives Arbeiten in internationalen und vernetzten Teams und für Wissenstransfer sowie eine noch schnellere, integrierte und flexible Zusammenarbeit bei der Entwicklung großer Zukunftsthemen. Dieses Netzwerk aus gebündelter Forschungs- und Entwicklungskompetenz wird fortlaufend erweitert und kompetenzorientiert verstärkt.

GEBAUTE INNOVATIONSKULTUR: EIN NEUER ZENTRALER KNOTENPUNKT DES WELTWEITEN FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSNETZWERKS ENTSTEHT

Das Münchener Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) ist dabei der Hauptknotenpunkt im internationalen Netz der 14 Forschungs- und Entwicklungsstandorte. Für die Erweiterung des FIZ ging im Herbst 2020 der erste fertiggestellte Bauabschnitt in Betrieb. Auf dem FIZ Campus liegen die Schwerpunkte auf den Transformations- und Zukunftsthemen Elektrifizierung, Digitalisierung und Vernetzung. Mit über 90 Petabyte Speicherkapazität, 100 Prüfständen, 200 Laboren und dem unmittelbar benachbarten Prototypenbau ist das FIZ zu einem der größten Forschungs- und Entwicklungszentren in Europa gewachsen.

BMW Operating System 7 – Neuerungen der Version 07/20

Digital Key: Die BMW Group bietet als erster Automobilhersteller ihren Kundinnen und Kunden in Kooperation mit Apple die Möglichkeit, das iPhone als vollwertigen digitalen Autoschlüssel zu nutzen: Es entriegelt am Türgriff und der Motor lässt sich starten, wenn es im Smartphone-Fach platziert wird. Zugriffsrechte können mit weiteren Personen geteilt und dabei konfiguriert werden, zum Beispiel gibt es einen Modus für Fahranfänger.

Navigation/BMW Maps: Das cloudbasierte System hat viele Vorteile. Die Routenberechnung verbindet Echtzeitinformationen mit Vorhersagemodellen und agiert dadurch dynamischer und schneller. Zusätzliche Kontextinformationen wie Bewertungen, Geschäftsöffnungszeiten und Bilder zu interessanten Orten unterstützen unsere Kundinnen und Kunden. Die Zieleingabe ist dank Freitextfunktion über eine einzige Suchzeile und Vorschläge zu relevanten Suchbegriffen deutlich komfortabler.

Intelligent Personal Assistant: Die BMW Group hat das Erscheinungsbild des BMW Intelligent Personal Assistant erneuert und emotionaler gestaltet. Der Assistent unterscheidet zwischen der Ansprache des Fahrers und des Beifahrers, lernt dazu und neigt sich dem jeweiligen Gesprächspartner zu.

Apple Car Play ermöglicht die Anzeige von Navigationsinformationen von Apple Karten auf dem Head-Up Display und auf dem Info Display. Google Android Auto ist ebenfalls integriert: Kundinnen und Kunden können Funktionen ihrer Smartphones kabellos im Fahrzeug nutzen und per Touch-Bedienung auf ihre Apps zugreifen, ohne das Smartphone direkt zu bedienen. Navigationshinweise von Google Maps werden im Info Display und Head-Up Display angezeigt.

BMW eDrive Zones: Plug-in-Hybride erkennen über Geo-Fencing, wenn sie in eine Umweltzone oder einen Innenstadtbereich fahren. Sie schalten dort automatisch in den Elektrobetrieb, nachdem sie vorab dafür gesorgt haben, dass die Batterie maximal geladen ist. So fahren sie dort lokal emissionsfrei und nahezu lautlos, wo es die größte Wirkung hat.

Lademanagement: Elektrifizierte Modelle erhalten mithilfe von Connected Charging zusätzliche Informationen und Services. Öffentliche Ladesäulen und deren Verfügbarkeit werden angezeigt und zusätzliche Informationen kommen hinzu, zum Beispiel zu Anbietern, Öffnungszeiten oder Vorschlägen für Sehenswürdigkeiten und Cafés oder Restaurants in der Nähe.

Parkplatzsuche: Kundinnen und Kunden werden bei der Parkplatzsuche durch verschiedene Dienste unterstützt. Die On-Street-Parking Information beispielsweise errechnet, wo am wahrscheinlichsten ein Parkplatz frei ist.

IMMER AUF DEM NEUESTEN STAND DANK FUNKSCHNITTSTELLE

Die Funktion Remote Software Upgrade hält BMW Fahrzeuge immer auf dem neuesten Stand. Die Softwareaktualisierungen können ganz bequem zu Hause oder auch unterwegs ins Fahrzeug geladen werden und enthalten Verbesserungen oder sogar komplett neue Fahrzeugfunktionen. Im Herbst 2020 rollte die BMW Group das bisher umfangreichste Remote Software Upgrade in der Konzerngeschichte aus. Das kostenlose over the air Upgrade (Version 07/20) für das BMW Operating System 7 enthält zahlreiche Verbesserungen und neue Funktionen und wurde weltweit mehr als 750.000 BMW Fahrzeugen zur Installation bereit gestellt.

Außerdem ermöglichen Remote Software Upgrades, zusätzliche Sonderausstattungsfunktionen zu erwerben und freizuschalten. So lassen sich zum Beispiel der Fernlichtassistent oder die Aktive Geschwindigkeitsregelung mit Stop&Go-Funktion auch bei Fahrzeugen, die sich bereits in Kundenhand befinden, schnell und einfach over the air nachträglich installieren. Kundinnen und Kunden können damit die neuesten technologischen Entwicklungen nutzen und Funktionen, die beim Kauf noch nicht benötigt wurden, für einen bestimmten Zeitraum testen und anschließend erwerben.

Bereits seit dem Jahr 2013 bieten Apps den Kundinnen und Kunden eine mühelose Verbindung zwischen Smartphone und Fahrzeug. Seit Dezember 2020 ist in 30 europäischen Märkten sowie in China und Korea eine neue Generation der My BMW App verfügbar. Sie ist die neue universelle Schnittstelle ins Fahrzeug und ermöglicht je nach Ausstattung auch, ausgewählte Funktionen per Fernzugriff zu aktivieren. Dazu zählt zum Beispiel die Lokalisierung des Fahrzeugs.

INNOVATION IN DER PRODUKTION

In der Produktion können Innovationen in zweierlei Hinsicht wirken: Sie dienen dem Ziel, Ressourcen zu sparen und damit die Effizienz weiter zu erhöhen **Produktion, Einkauf und Lieferantennetzwerk**, sie können aber auch dabei unterstützen, neue Produktideen und neue Designmöglichkeiten zu verwirklichen. Die Digitalisierung eröffnet damit auch ganz neue Anwendungsmöglichkeiten, um Kundenwünsche nach Individualisierung ihres Fahrzeugs zu erfüllen, wie individuelle Ausstattungselemente bei MINI. Im Sommer 2020 hat die BMW Group dazu den Additive Manufacturing Campus eröffnet. Dort sind Produktion, Forschung und auch Weiterbildung zum Thema additive Fertigung (3-D-Druck) unter einem Dach gebündelt. Der Campus fertigt aber auch Komponenten für die Serienproduktion.

INSPIRATION UND KOOPERATION

Die besten Ideen entstehen oft dann, wenn unterschiedliche Partner zusammenarbeiten. Auf Innovationsfeldern wie Sensortechnologie, Künstliche Intelligenz, Batterietechnologie, Smart Materials, Natural User Interfaces und Smart Logistics suchen die regionalen BMW Group Technology Offices weltweit aussichtsreiche Jungunternehmen. Auch Kooperationen, in denen sich die Stärken der BMW Group mit denen etablierter Partner ergänzen, entwickeln die Innovationskraft der BMW Group weiter. **Kooperationen und Partnerschaften** Zur Pflege des Innovationsnetzwerks gehört für die BMW Group auch der intensive Austausch mit ausgewählten Hochschulen und Universitäten. Tausende Studierende kommen jährlich zur BMW Group, um ein Praktikum zu absolvieren oder wissenschaftliche Arbeiten zu schreiben. Zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind auch als Dozentinnen und Dozenten an Hochschulen tätig. Mit sechs Universitäten und Forschungseinrichtungen unterhält die BMW Group intensive Partnerschaften für gemeinsame Forschungsprojekte, die Wissenstransfer mit der Ausbildung hoch qualifizierter Nachwuchskräfte verbinden.

Kooperationen und Partnerschaften

Um den Erfolgskurs auch langfristig zu sichern, geht die BMW Group gezielt Kooperationen und Partnerschaften mit Unternehmen sowohl aus der Automobilbranche als auch mit Technologieführern aus anderen Branchen ein. Ziel des Zusammenspiels mit externen Partnern ist es, vor dem Hintergrund des schnellen technologischen Wandels Kompetenzen zu bündeln und Innovationen so schnell wie möglich unseren Kundinnen und Kunden zur Verfügung zu stellen.

BMW Brilliance Automotive (BBA)

BMW Brilliance Automotive Ltd. ist ein 50 : 50-Joint Venture der BMW Group und Brilliance China Automotive Holdings Ltd., gegründet im Jahr 2003. BMW Brilliance Automotive produziert im chinesischen Shenyang in einem Motorenwerk und zwei Automobilwerken Modelle der Marke BMW. Im Jahr 2020 begann dort die Produktion des BMW iX3*.

Die BMW Group beabsichtigt, ihren Anteil an BBA von 50 % auf 75 % zu erhöhen. Eine entsprechende Vereinbarung hat die BMW Group mit ihrem Partner Brilliance China Automotive Holdings Ltd. (CBA) bereits im Jahr 2018 unterzeichnet. Nach der Genehmigung durch die Hauptversammlung der CBA steht der Vollzug der Vereinbarung unverändert unter dem Vorbehalt behördlicher Genehmigungen.

Spotlight

Die Gesellschaft Spotlight Automotive Limited (Spotlight), die zusammen mit dem chinesischen Hersteller Great Wall Motors gemeinschaftlich geführt wird, wird neben elektrischen MINI Fahrzeugen auch elektrische Fahrzeuge für Great Wall Motors produzieren. Das Gemeinschaftsunternehmen umfasst außerdem die gemeinsame Entwicklung von batterieelektrischen Fahrzeugen. Nach Zustimmung der chinesischen Behörden erfolgte die Gründung von Spotlight am 27. Dezember 2019. Mittlerweile haben erste Baumaßnahmen begonnen.

Zusammen mit der beabsichtigten Erhöhung des Anteils an BBA baut die BMW Group ihre Präsenz in China deutlich aus und unterstreicht ihr dortiges Engagement.

HERE

Seit dem Erwerb des Kartendienstes HERE durch die BMW AG, die Daimler AG und die AUDI AG im Jahr 2015 arbeiten die Partner an hochpräzisen digitalen Karten, die mit Echtzeit-Fahrzeugdaten verbunden werden können. Die digitalen Karten schaffen die Grundlage für die nächste Generation ortsbezogener Dienste und markieren damit den nächsten wichtigen Schritt in der Entwicklung der individuellen Mobilität. Sie bilden außerdem die Basis für neue Assistenzsysteme. HERE ist als unabhängige Plattform für die Automobilbranche und darüber hinaus für weitere Partner immer zugänglich geblieben. Im Jahr 2020 haben die Mitsubishi Corporation (MC) und die Nippon Telegraph and Telephone Corporation of Japan (NTT) gemeinsam 30 % der Anteile des Unternehmens erworben. Damit hat die Standortdaten- und Technologieplattform nun neun direkte und indirekte Anteilseigner: Audi, Bosch, BMW Group, Continental, Intel, MC, Mercedes-Benz, NTT und Pioneer.

Toyota Motor Corporation (TMC)

Als starke, unabhängige Unternehmen kooperieren die BMW Group und TMC erfolgreich auf verschiedenen Gebieten bereits seit dem Jahr 2011. Dabei geht es unter anderem um Brennstoffzellentechnologie. Die Hauptverantwortung für eine gemeinsame Sportwagenplattform lag bei der BMW Group, die Serienproduktion der markenspezifischen Fahrzeuge läuft seit Ende 2018.

IONITY

Die BMW Group ist Gründungspartner des Joint Ventures IONITY zum Aufbau eines flächendeckenden und leistungsstarken High-Power-Charging (HPC)-Netzwerks für Elektrofahrzeuge. Dies ist ein wichtiger Schritt, um Elektromobilität auch auf langen Strecken zu gewährleisten und sie damit im Markt zu etablieren. Alle IONITY-Ladepunkte sind öffentlich zugänglich, markenunabhängig und nach dem europäischen Ladestandard Combined Charging System (CCS) ausgelegt. Die Gründungspartner BMW Group, Daimler AG, Ford Motor Company und der Volkswagen Konzern mit Audi und Porsche beteiligten sich zu gleichen Teilen. Im Jahr 2019 wurde die Hyundai Motor Group mit ihren Marken Hyundai und Kia als weiterer Gesellschafter aufgenommen. Das Gemeinschaftsunternehmen steht weiteren Partnern offen.

YOUR NOW

Unter dem Namen YOUR NOW bieten die BMW Group und die Daimler AG innovative und kundenfreundliche Lösungen für Geschäftspartner, Städte und Kommunen an, die ihre Mobilität effizienter und nachhaltiger gestalten wollen. Die Kooperation umfasst die Joint Ventures FREE NOW (Mitfahrdienste) mit REACH NOW (On-Demand-Mobilität und Multimodalität), PARK NOW (Parken) mit CHARGE NOW (Laden) sowie SHARE NOW (Carsharing). Weitere Informationen finden sich im Kapitel ↗ **Mobilitätsverhalten**.

* Siehe ↗ Verbrauchs- und CO_2-Angaben.

BMW GROUP KENNZAHLEN FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN

in %	2020	2019	Veränderung in %-Punkten
Verhältnis der Forschungs- und Entwicklungskosten zu den Umsatzerlösen	5,7	5,7	0,0
Forschungs- und Entwicklungsquote[1]	6,3	6,2	0,1
Aktivierungsquote[2]	36,6	33,2	3,4

in Mio. €	2020	2019	Veränderung in %
Forschungs- und Entwicklungskosten	5.689	5.952	–4,4
Aktivierung	2.300	2.134	7,8
Abschreibungen	–1.710	–1.667	2,6
Forschungs- und Entwicklungsleistungen[3]	**6.279**	**6.419**	**–2,2**

[1] Verhältnis der Forschungs- und Entwicklungsleistungen zu den Konzernumsatzerlösen
[2] Verhältnis der Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen
[3] Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bestehen aus Forschungs- und nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten, bereinigt um planmäßige Abschreibungen sowie aus Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten.

PRODUKTE UND DIENSTLEISTUNGEN

GESAGT

Wir wollen die CO_2-EMISSIONEN in der europäischen Neufahrzeugflotte zwischen 1995 und 2020 HALBIEREN.

GETAN

… und mit

MINUS 53 %

sogar übertroffen!

Pieter Nota
Mitglied des Vorstands
der BMW AG, Kunden,
Marken, Vertrieb

„Unser Anspruch: das beste Premium-Kundenerlebnis der Branche.

Premium definieren wir dabei auch über Nachhaltigkeit.

Deshalb unterstützen wir unsere Kunden nicht nur bei der besten sondern auch der verantwortungsvollsten Fahrzeugwahl – dazu gehört auch ein nahtlos integriertes, komfortables Ladekonzept für unsere E-Fahrzeuge."

„Wir in der BMW Group schaffen die digitale, emissionsfreie und fahrdynamische Zukunft.

Als Tech-Company beherrschen wir Freude am Fahren heute und morgen.

Dynamik, Qualität und Sicherheit für Mensch und Daten – das gibt es nur bei uns."

Frank Weber
Mitglied des Vorstands
der BMW AG, Entwicklung

Wir haben frühzeitig **RICHTIGE** Entscheidungen getroffen.

Christian Miedaner verantwortet das Thema CO_2-Strategie für die Produktnutzungsphase.

WARUM SIND DIE CO_2-EMISSIONEN DER EUROPÄISCHEN NEUFAHRZEUGFLOTTE DIE MESSGRÖSSE?

Die EU-Vorgaben gehören zu den strengsten und ambitioniertesten weltweit. Man kann es so ausdrücken: Wenn man Europa besteht, ist es deutlich leichter, die Anforderungen in anderen Märkten und Regionen zu erfüllen. Davon abgesehen ist Europa unsere größte Absatzregion.

WIE HAT DIE BMW GROUP DIE ZIELE 2020 ERREICHT?

Wir haben frühzeitig wichtige und richtige Entscheidungen getroffen: Wir bieten in jedem Segment elektrifizierte Fahrzeuge an. Und haben gleichzeitig die Effizienz bei den konventionellen Antrieben stetig verbessert. Letzten Endes haben wir die Ziele 2020 sogar übererfüllt. Und das ist gut so, es geht uns ja nicht um die Ziele an sich, sondern um unseren Beitrag zur ökologischen Verantwortung.

WERFEN SIE FÜR UNS EINEN BLICK IN DIE ZUKUNFT?

Für die Ziele 2021 sind wir auf einem sehr guten Weg. Die Ziele 2030 sind eine andere Hausnummer. Ich bin mir sicher, mit unserem Produktportfolio sind wir richtig und gut aufgestellt. Es müssen aber auch die Rahmenbedingungen passen. Dazu gehört, dass die Ladeinfrastruktur deutlich ausgebaut wird.

Mehr dazu auf bericht.bmwgroup.com

DESIGN UND PRODUKTSICHERHEIT

Die Fahrzeuge der BMW Group verbinden emotionales und funktionelles Design mit höchsten Sicherheitsstandards. Aktive und passive Sicherheitssysteme sorgen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr – für die Kundinnen und Kunden der BMW Group ebenso wie für alle anderen Verkehrsteilnehmer. Im Herstellungsprozess ihrer Produkte vermeidet die BMW Group die Verwendung gesundheitsgefährdender Stoffe. Zudem informiert sie ihre Kundinnen und Kunden über alle Sicherheitsaspekte ihrer Produkte und befähigt sie in Fahrsicherheitstrainings, Gefahrensituationen zu erkennen und zu meistern. Im Umgang mit den Daten ihrer Kundinnen und Kunden gewährleistet die BMW Group Transparenz, informationelle Selbstbestimmung und Datensicherheit.

ZUKUNFTSORIENTIERTES DESIGN

Die BMW Group steht für ein zukunftsorientiertes und emotionales Fahrzeugdesign, das Ästhetik mit modernster Technik verbindet. Sie strebt danach, über das Design ihrer Fahrzeuge Erlebnisse für ihre Kundinnen und Kunden zu schaffen. Ein gelungenes Design macht Fahrzeuge zu begehrten Produkten und wird den individuellen Bedürfnissen von Kundinnen und Kunden auf der ganzen Welt gerecht. Dabei verfolgen die Marken BMW, MINI, Rolls-Royce und BMW Motorrad eine eigenständige Formensprache. Das Design der BMW Group soll nicht nur den hohen gestalterischen Ansprüchen an einen weltweit führenden Premium-Automobilhersteller genügen, sondern gleichzeitig technische Innovationen funktionell und intuitiv nutzbar machen.

Um zukünftige Mobilitätsthemen bereits im frühesten Designstadium erlebbar zu machen, entwickelt die BMW Group verschiedene Arten von Prototypen: Konzeptfahrzeuge wie das im März des Berichtsjahres vorgestellte BMW Concept i4 dienen der gezielten Vorkommunikation künftiger Serienfahrzeuge. Visionsfahrzeuge wie der auf der BMW Group Veranstaltung #NEXTGen im November 2020 vorgestellte MINI Vision Urbanaut geben einen Ausblick darauf, wie zukünftige Mobilitätskonzepte der BMW Group gestaltet werden können.

Auch ist die global operierende Tochter Designworks Teil der BMW Group. Ein inspirierendes Studio, das Denkanstöße gibt und sowohl für die BMW Group als auch für externe Kunden arbeitet. In den drei Studios in Los Angeles, München und Shanghai entstehen ehrgeizige Zukunftsvisionen, die unsere Welt prägen und verbessern sollen.

DURCH SICHERHEITSTECHNIK RISIKEN MINIMIEREN

Die BMW Group strebt nicht nur danach, über ihr Design eine emotionale Verbindung zwischen Produkt und Kunde aufzubauen. Sie gestaltet und konstruiert ihre Fahrzeuge auch so, dass diese höchsten Sicherheitsanforderungen genügen. Denn in der Sicherheit ihrer Fahrzeuge sieht die BMW Group einen zentralen Bestandteil ihrer Produktverantwortung.

Durch zahlreiche Maßnahmen der aktiven und passiven Sicherheit kann die BMW Group das Unfall- und Verletzungsrisiko für Insassen des Fahrzeugs sowie für andere beteiligte Verkehrsteilnehmer reduzieren. Zu diesen Sicherheitsmaßnahmen gehören vor allem eine optimale Fahrwerksabstimmung, hochwirksame Bremssysteme, stabile Fahrgastzellen und Airbags, aber auch digitale Fahrerassistenzsysteme wie beispielsweise eine aktive Geschwindigkeitsregelung, Kollisionswarner, Spurführungs- und Notbremsassistenten.

SCHADSTOFFE REDUZIEREN

Bereits bei der Konzeption ihrer Fahrzeuge achtet die BMW Group darauf, Problemstoffe möglichst auszuschließen und Emissionen im Fahrzeuginnenraum auf ein Minimum zu reduzieren. Dadurch will sie sicherstellen, dass für jede Phase des Produktlebenszyklus – von der Entwicklung über die Nutzung bis hin zur Verwertung – gesetzliche Vorgaben in Bezug auf Produktsicherheit sowie den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt weltweit berücksichtigt werden. Zudem sind alle Fahrzeuge der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce serienmäßig mit Innenraumluftfiltern ausgestattet, die Schadstoffe und Partikel wie Staub oder Pollen aus der Außenluft zurückhalten.

Im Berichtsjahr 2020 setzte die BMW Group erstmals Innenraumfilter mit Nanofaser-Filtertechnologie ein, die neben Ultrafeinstaub auch bestimmte mikrobielle Partikel und Allergene vom Fahrzeuginneren fernhalten. Die Nanofaser-Filtertechnologie kam 2020 erstmals in einem Rolls-Royce serienmäßig zum Einsatz. Ab 2021 wird die Technologie schrittweise in zahlreichen weiteren Fahrzeugmodellen der BMW Group verfügbar sein.

ZU SICHERHEITSASPEKTEN UMFASSEND INFORMIEREN

Die BMW Group gibt ihren Kundinnen und Kunden Zugriff auf umfassende Informationen zum korrekten Gebrauch ihrer Produkte und Dienstleistungen. Informationen zur Sicherheit, zur richtigen Bedienung ihrer Fahrzeuge sowie zum Schutz der Gesundheit stehen in der integrierten Betriebsanleitung (IBA) zur Verfügung – sowohl in der Druckausgabe als auch in elektronischer Form per Smartphone-App oder über das Internet. Diese Angaben werden durch Hinweise und zusätzliche Hintergrundinformationen zu Services, Zubehör und Bauteilen am Fahrzeug ergänzt.

FAHRTRAININGS FÜR MEHR SICHERHEIT IM STRASSENVERKEHR

Die BMW Group bietet in über 30 Ländern Trainings mit Fahrzeugen von BMW, MINI sowie BMW Motorrad an. In der BMW und MINI Driving Experience sensibilisiert sie für Gefahrensituationen und trägt so auch allgemein zur Sicherheit im Straßenverkehr bei. Trotz der globalen Einschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie hat die Driving Experience im Jahr 2020 weltweit mehr als 70.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer an internationalen Standorten geschult.

DATENSCHUTZ IST EINE ZENTRALE AUFGABE

Die BMW Group sieht den Schutz von Daten als eine der zentralen Aufgaben der Digitalisierung. Bereits im frühen Stadium der Entwicklung von Funktionen und Services wird der Datenschutz berücksichtigt, um Transparenz, informationelle Selbstbestimmung und Datensicherheit für die Kundinnen und Kunden zu gewährleisten. Um dieses hohe Schutzniveau dauerhaft aufrechtzuerhalten, werden Produkte und Dienste stets nach Security-by-Design-Prinzipien entwickelt und über den gesamten Produktlebenszyklus fortwährend auf Sicherheitsaspekte (Cyber Security) geprüft.

Die Produktverantwortung der BMW Group schließt die sichere Übermittlung von Fahrzeugdaten an Dritte mit ein. So sind Fahrzeuge der BMW Group zum Beispiel nicht direkt mit dem Internet verbunden, sondern kommunizieren über eine sichere Verbindung in einem virtuellen privaten Netzwerk direkt und ausschließlich mit dem BMW ConnectedDrive Backend. Auf diese Weise wird das Risiko minimiert, dass sich unbefugte Dritte Zugriff auf das Fahrzeug oder auf personalisierte Daten des Fahrers verschaffen. Der Zugangspunkt zum Internet wird über ein sogenanntes Gateway geregelt. Die BMW Group sieht die Bereitstellung von Fahrzeugdaten über ein abgesichertes Backend (Extended-Vehicle-Ansatz nach ISO 20078) als die beste Lösung an, um die Datensicherheit und damit Datenschutz auf höchstem Niveau zu gewährleisten.

Die BMW Group hat zur sicheren Datenübermittlung an Dritte im Mai 2017 BMW und MINI CarData eingeführt. CarData ist bereits heute in allen europäischen Märkten für BMW und MINI Kunden verfügbar. Mit der Möglichkeit, die Einstellungen zur Privatsphäre ganz persönlich zu setzen – wahlweise im Fahrzeug oder auf dem BMW ConnectedDrive Portal –, behalten die Kunden ihr Recht auf informationelle Selbstbestimmung. Sie entscheiden jederzeit selbst, welche Daten sie für Serviceanbieter wie Werkstätten, Versicherungen oder Flottenmanager freigeben, um individuelle Dienstleistungsangebote zu erhalten. Dieses Angebot macht das Unternehmen seit April 2020 auch in den USA.

Darüber hinaus arbeitet die BMW Group eng mit den zuständigen Datenschutzaufsichtsbehörden zusammen, um grundsätzliche datenschutzrechtliche Fragen im Zusammenhang mit der zunehmenden Vernetzung des Fahrzeugs mit der Umwelt zu klären. So unterstützt die BMW Group als Mitglied im Verband der Automobilindustrie (VDA) und im europäischen Verband ACEA die dort verfassten Prinzipien zum Datenschutz. Diese stellen die Transparenz, informationelle Selbstbestimmung der Kunden und den technischen Schutz der Daten im Fahrzeug in den Mittelpunkt.

MIT QUALITÄTSMANAGEMENT SICHERHEIT GEWÄHRLEISTEN

Alle Fahrzeuge der BMW Group unterliegen in der Entwicklung und Herstellung strengen Prüfungen bezüglich der Fahrzeugsicherheit, die teilweise die gesetzlichen Anforderungen sogar übertreffen. Dabei endet das Qualitätsmanagement der BMW Group nicht am Werkstor, sondern erstreckt sich auch auf die Nutzung der Fahrzeuge in Kundenhand: Sollten Abweichungen vom Qualitätsstandard in den Märkten beobachtet werden, geht das Unternehmen diesen Hinweisen konsequent nach. Falls erforderlich, informiert die BMW Group umgehend die zuständigen Behörden und leitet alle notwendigen Maßnahmen ein.

Die BMW Group führt freiwillige technische Aktionen durch, selbst wenn keine unmittelbare Gefahr besteht. Dabei werden potenziell betroffene Fahrzeuge überprüft und im Falle eines Mangels die entsprechenden Komponenten ausgetauscht. Liegt ein Sicherheitsrisiko vor, führt die BMW Group in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden technische Maßnahmen durch. Sie hat hierfür entsprechende Gremien, Prozesse und Organisationen etabliert, die von der Hauptabteilung Produktbetreuung, Technische Aktionen und Gewährleistungskosten gesteuert werden. **GRI 416-1**

KONTINUIERLICHE WEITERENTWICKLUNG VON SICHERHEITSSYSTEMEN

Durch die konsequente Neu- und Weiterentwicklung von Sicherheitssystemen trägt die BMW Group dazu bei, das Unfall- und Verletzungsrisiko für alle Teilnehmer im Straßenverkehr zu verringern. Ein wichtiger Indikator hierfür ist das European New Car Assessment Programme (Euro NCAP), ein Bewertungsschema für die Crash-Sicherheit von Fahrzeugen. Die Ergebnisse der zuletzt bewerteten Fahrzeuge (vier Höchstbewertungen im Euro-NCAP-Rating für den BMW 1er, BMW 2er Gran Coupé, BMW 3er und BMW Z4) stellen auch bei der Fahrzeugsicherheit den Premiumanspruch der BMW Group erneut unter Beweis.

Auch in den kommenden Jahren wird die BMW Group kontinuierlich daran arbeiten, die Sicherheit ihrer Fahrzeuge noch weiter zu verbessern. Neben der beständigen Optimierung der passiven Sicherheit des einzelnen Fahrzeugs liegt dabei ein Schwerpunkt auf der Verbesserung der Verkehrssicherheit durch vernetztes und automatisiertes Fahren. Das gilt beispielsweise für den BMW iX*, der im Berichtsjahr vorgestellt wurde und 2021 in Serie geht. Dank einer leistungsfähigeren Sensorik wird er über neue und verbesserte automatisierte Fahr- und Parkfunktionen verfügen und neue Standards bei der BMW Group setzen.

* Siehe Verbrauchs- und CO_2-Angaben.

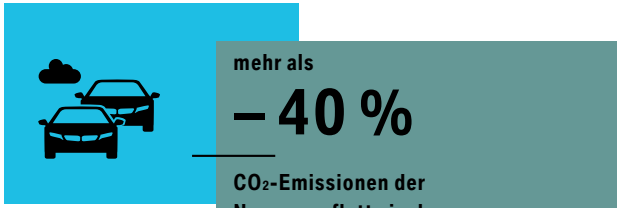
CO_2- UND SCHADSTOFF-EMISSIONEN

Der Kampf gegen den Klimawandel ist entscheidend für die Zukunft unserer Gesellschaft – und damit auch für die der BMW Group. Daher rückt sie die Nachhaltigkeit in das Zentrum ihrer Unternehmensstrategie. Das bedeutet, die BMW Group prüft künftig noch konsequenter, wie sich Unternehmensentscheidungen nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch und gesellschaftlich auswirken. Daher hat sich die BMW Group auch zur Erfüllung der für sie relevanten Anforderungen aus dem Pariser Klimaabkommen verpflichtet. Das Unternehmen hat sich vorgenommen, bis zum Jahr 2050 ein klimaneutrales Geschäftsmodell über die gesamte Wertschöpfungskette zu etablieren.

Die BMW Group hat 2020 den von der EU vorgegebenen herstellerspezifischen CO_2-Flottengrenzwert in Höhe von 104 g/km mit 99 g/km (interne Berechnungen) unterschritten. Zugleich wurde auch das im Jahr 2012 selbst gesteckte Ziel, die CO_2-Emissionen der europäischen Neufahrzeugflotte bis 2020 gegenüber 1995 zu halbieren, erreicht. Auch in Zukunft wird das Unternehmen erfolgreich daran arbeiten, die CO_2-Emissionen kontinuierlich zu senken. Anspruch der BMW Group ist, Kundinnen und Kunden weltweit auch unter Nachhaltigkeitsaspekten das beste Angebot zu machen. Daher ruht die Antriebstechnologie der BMW Group auf zwei Säulen: auf hocheffizienten Verbrennungsmotoren und auf Elektromobilität.

NEUE ZIELE ZUR CO_2-REDUKTION BIS 2030

Die BMW Group hat sich zu einer langfristigen CO_2-Neutralität bis 2050 verpflichtet. Mit diesem Leitbild ergreift sie umfangreiche Maßnahmen, die CO_2- und Schadstoffemissionen ihrer Fahrzeuge, wie schon in der Vergangenheit, substanziell weiter zu senken. Daher hat sich die BMW Group auf der Grundlage der Science Based Targets Initiative (SBTI) im Berichtsjahr konkrete neue Ziele gesetzt, die CO_2-Emissionen über das erreichte Maß hinaus weiter zu senken: Die BMW Group verfolgt dazu einen ganzheitlichen Ansatz. Sie beabsichtigt in diesem Zusammenhang, über alle von ihr verantworteten Aktivitäten hinweg einen Minderungskorridor zu erreichen, der dem definierten Ziel entspricht, das im Klimaabkommen von Paris 2015 formuliert wurde: die Erderwärmung auf 1,5 bis 1,75 Grad Celsius zu begrenzen. Dies umfasst innerhalb der Wertschöpfungskette alle drei sogenannten Scopes, die unter dem Dach der Science Based Targets Initiative (SBTI) definiert wurden: Bis 2030 möchte die BMW Group deshalb die durchschnittlichen CO_2-Emissionen ihrer Neuwagenflotte in der Nutzungsphase um mehr als 40 % gegenüber 2019 verringern (Scope 3-Downstream). Zusätzlich nimmt die BMW Group auch die gesamte Wertschöpfungskette in den Blick und strebt an, den CO_2-Ausstoß von der Lieferkette (Scope 3-Upstream) über die Produktion (Scope 1 und 2) bis zum Ende der Nutzungsphase deutlich zu reduzieren. Diese Ziele wurden bei der SBTI angemeldet und validiert.



mehr als

– 40 %

CO_2-Emissionen der Neuwagenflotte in der Nutzungsphase bis 2030

Erfassung von CO_2-Emissionen in Scope 1 bis Scope 3

Die CO_2-Emissionen eines Unternehmens werden in unterschiedlichen Kategorien 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 Scope 1-Emissionen innerhalb des 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. Scope 3-Emissionen fallen in den vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsstufen an, sowohl in der Lieferkette (upstream) als auch bei der Nutzung der Produkte und Dienstleistungen (downstream).

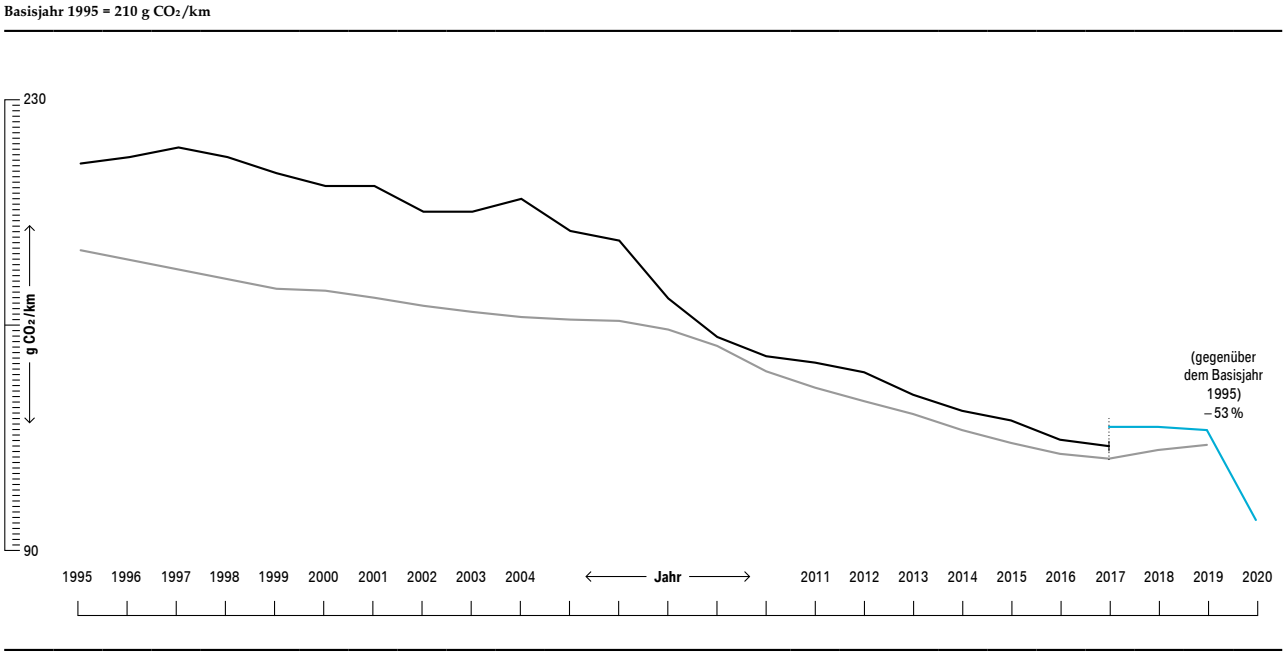
CO_2-EMISSIONEN DER FLOTTE WEITER REDUZIERT

Die Entwicklung nachhaltiger Produkte und Dienstleistungen gehört seit jeher zum Geschäftsmodell der BMW Group. Der frühzeitige flottenweite Einsatz von Efficient Dynamics Technologien (seit 2007) und die frühe Elektrifizierung von Fahrzeugen (seit 2013) senken die CO_2-Emissionen kontinuierlich und dauerhaft. Beides zusammen bildet die Grundlage dafür, dass gesetzlich vorgegebene CO_2- und Verbrauchsgrenzwerte eingehalten und sogar übertroffen werden.

Unter Berücksichtigung regulatorischer Vorgaben[1] betrugen die mittleren CO_2-Emissionen der Neuwagenflotte in der EU (einschließlich Norwegen und Island) nach NEFZ[2] im Berichtsjahr 99 g CO_2/km[3]. Damit hat das Unternehmen seine CO_2-Flottenemissionen gegenüber dem Vorjahr um 28 g CO_2/km verringert (2019: 127 g CO_2/km) und den für das Unternehmen gültigen Grenzwert von 104 g CO_2/km um rund 5 g CO_2/km unterschritten. Zwischen 1995 und 2020 wurden die CO_2-Emissionen um rund 53 % reduziert. Ein Erfolg, der durch die konsequente Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und die kontinuierliche Verbesserung der Effizienz von Verbrennungsmotoren erreicht wurde. **GRI 302-5, 305-5**

Weltweit reduzierte die BMW Group ihre durchschnittlichen CO_2-Flottenemissionen im Vergleich zum Vorjahr um 5 % auf 133 g CO_2/km[2] im Jahr 2020 (vereinfachte, interne BMW Group Berechnung für die Kernmärkte EU, USA, China, Japan und Korea) (2019: 140 g CO_2/km). **GRI 305-3, 305-5**

ENTWICKLUNG DER CO_2-EMISSIONEN DER BMW GROUP NEUWAGENFLOTTE IN DER EUROPÄISCHEN UNION



– Entwicklung der CO_2-Emissionen der BMW Group Neuwagenflotte in der EU von 1995 bis 2017 (auf Basis des NEFZ-Testzyklus)

– Entwicklung der CO_2-Emissionen der gesamten Neuwagenflotte in der EU (auf Basis des NEFZ-Testzyklus; vorläufiger Wert für 2018). Quelle: The International Council on Clean Transportation (ICCT), 1995 bis 2009; European Environment Agency (EEA), 2010 bis 2019

– Entwicklung der CO_2-Emissionen der BMW Group Neuwagenflotte in der EU von 2017 bis 2020 (auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt, zur Vergleichbarkeit auf NEFZ zurückgerechnet)[2]

[1] in den regulatorischen Vorgaben definierte Flexibilitäten: Phase-in mit 5 g/km, Supercredits BEV/PHEV mit 7,5 g/km und Öko-Innovationen mit 2,4 g/km

[2] Seit 2018 müssen alle Fahrzeuge in der EU nach dem neuen Typprüfzyklus WLTP zugelassen werden. Allerdings wird die Berechnung der CO_2-Flottenemissionen seitens der EU-Kommission erst 2021 auf WLTP umgestellt. Deshalb ist bis einschließlich 2020 zur Berichterstattung eine Rückrechnung der WLTP-Flottenemissionen auf NEFZ-Werte notwendig.

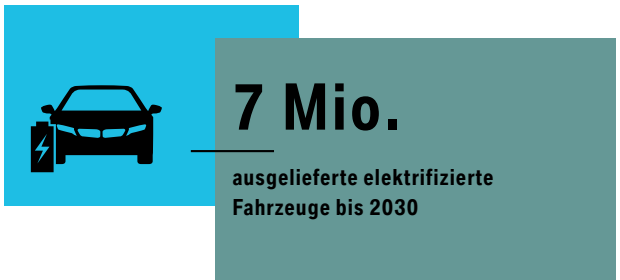
[3] Es handelt sich um eine vorläufige interne Berechnung mit einer potenziellen Schwankungsbreite von +/– 0,5 g CO_2/km, da nicht von allen EU-Staaten offizielle Zulassungszahlen der Behörden zur Verfügung gestellt werden. Offiziell von der EU-Kommission veröffentlichte Werte stehen voraussichtlich erst im November 2021 zur Verfügung.

In den USA lagen die durchschnittlichen Flottenemissionen[1] für das Modelljahr (MJ) 2020 bei 156 g CO_2/km für Passenger Cars (MJ 2019: 157 g CO_2/km) und bei 186 g CO_2/km für Light Trucks (MJ 2019: 188 g CO_2/km). Der flottengewichtete CO_2-Ausstoß in den USA betrug im Durchschnitt 167 g CO_2/km (MJ 2019: 167 g CO_2/km) (interne Berechnung).

In China stieg der mittlere CO_2-Ausstoß[2] auf 151 g CO_2/km leicht an (2019: 144 g CO_2/km). Dies ist bei steigendem Gesamtabsatz auf einen rückläufigen Absatz von elektrifizierten Modellen in China zurückzuführen. **GRI 302-5, 305-5**

PORTFOLIO ELEKTRIFIZIERTER FAHRZEUGE WEITER AUSGEBAUT

In der Elektrifizierung der Antriebe sieht die BMW Group weitreichende Möglichkeiten, Kraftstoffverbrauch und Schadstoffemissionen weiter zu reduzieren. Dies ist vor dem Hintergrund weltweiter Vorgaben zur CO_2-Reduktion – zum Beispiel in der EU, in China oder den USA (v. a. Kalifornien) – und der selbst gesteckten Nachhaltigkeitsziele für 2030 besonders wichtig. Daher hat die BMW Group im Berichtsjahr 2020 ihr Angebot an elektrifizierten Fahrzeugen noch einmal erweitert. Die BMW Group plant, bis 2030 mindestens sieben Millionen elektrifizierte Fahrzeuge ausgeliefert zu haben. **Elektromobilität**



KONVENTIONELLE ANTRIEBE EFFIZIENTER UND EMISSIONSÄRMER

Die BMW Group arbeitet weiter intensiv an der Verringerung von Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen bei konventionell angetriebenen Fahrzeugen. Bereits seit 2007 setzt die BMW Group flottenweit ihr technologisches Maßnahmenpaket Efficient Dynamics ein, das verschiedene, aufeinander abgestimmte Maßnahmen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs umfasst. In diesem Zusammenhang optimierte das Unternehmen auch im Berichtsjahr durch den Einsatz von Rekuperationssystemen und durch kontinuierliche Emissionsabsenkung weiter seine Verbrennungsantriebe. Rekuperationssysteme nutzen die aus dem Bremsvorgang zurückgewonnene Energie dazu, die Fahrzeugelektrik zu versorgen und zusätzliche Antriebsleistung zu erzeugen. Die entsprechenden Modelle werden deshalb häufig als Mild-Hybrid-Fahrzeuge bezeichnet. **Elektrifizierte Fahrzeuge**

Durch den Einsatz neuer und die Weiterentwicklung bestehender Technologien konnte die BMW Group seit Anfang der 1990er-Jahre die Schadstoffemissionen ihrer Fahrzeuge signifikant verringern. Allein in Europa hat sie die relevanten Abgasemissionen der Neufahrzeugflotten bei Diesel-PKW in Übereinstimmung mit den Grenzwerten der Euro-Normen Euro 1 bis Euro 6 ab 1992 bis 2019 um deutlich über 90 % gegenüber dem Niveau vor Einführung der Euro-Abgasnormen gesenkt. **GRI 305-7**
Die Einführung von neuen Modellen mit noch schadstoffärmeren Antriebstechnologien hat einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet. Im Berichtsjahr stellte die BMW Group zudem alle verbleibenden Modelle auf die Abgasnorm Euro 6d um.

Aus Sicht der BMW Group werden moderne, hocheffiziente Dieselmotoren weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Daher wird die BMW Group auch in den folgenden Jahren im Rahmen ihres Efficient Dynamics Ansatzes daran arbeiten, den Verbrauch konventioneller Antriebe zu reduzieren und deren Effizienz zu erhöhen. Diesen Weg wird die BMW Group mit innovativen Ansätzen beim Verbrennungsmotor, in der Aerodynamik und im Leichtbau fortsetzen. Der Einsatz der 48-Volt-Technologie ist ein weiterer wichtiger Baustein zur CO_2-Reduktion.

Auch künstliche Intelligenz (KI) kann einen Beitrag dazu leisten, die CO_2-Emissionen und den Energieverbrauch von Fahrzeugen zu senken. Die BMW Group erforscht, wie KI das Energiemanagement im Fahrzeug lernfähig machen kann. So ließe sich der Energieverbrauch im Fahrzeug an die Bedürfnisse des Fahrers anpassen und die Energieeffizienz nochmals verbessern.

Für die Luftqualität in den Städten ist der Anteil von Stickoxiden ein entscheidender Faktor. Die BMW Group verbaute aus diesem Grund seit Mitte 2018 in allen BMW und auch in den größeren MINI Dieselmodellen eine hochwirksame Kombination aus NOx-Speicherkatalysator (NSC) und SCR-System (SCR: selektive katalytische Reduktion) mit Harnstoffeinspritzung (AdBlue). Im Rahmen der kontinuierlichen Weiterentwicklung konnte die Effizienz der Abgasnachbehandlung durch den Einsatz eines Oxidationskatalysators in Verbindung mit zwei SCR-Katalysatoren noch einmal weiter verbessert werden. Diese neue Technologie wird seit 2020 mit der überarbeiteten Generation der Dieselmotoren in den Markt gebracht und über das Produktportfolio ausgerollt.

[1] Basis: USC (United States Combined)
[2] Basis: NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus)

Um diese Innovationen zur Verbesserung der Luftqualität möglichst schnell zu verbreiten, hat die BMW Group im Jahr 2020 in Deutschland eine Umweltprämie angeboten. Damit war beabsichtigt, die PKW-Flotte zu verjüngen und auf diese Weise schnell und wirksam zur Reduzierung von Stickoxidemissionen beizutragen. In den Jahren 2019 und 2020 zeichnete sich bereits eine spürbare Reduzierung der NOx-Belastung in deutschen Städten ab, die unter anderem auf die fortschreitende Flottenerneuerung aller Automobilhersteller zurückzuführen ist. **GRI 416-2**

REDUKTIONSERFOLG ÜBERTRIFFT GESETZLICHE VORGABEN

Die BMW Group hat den klaren Anspruch, die gesetzlichen CO_2-Vorgaben zu erfüllen. In der EU ist es dem Unternehmen im Berichtsjahr gelungen, die CO_2-Flottenziele zu übertreffen. Auch im Hinblick auf die CO_2-Flottengrenzwerte weiterer regulierter Märkte verfolgt die BMW Group das klare Ziel, diese einzuhalten und mit ihren Emissionsmengen möglichst deutlich darunter zu liegen.

Die BMW Group unterstützt die Entwicklung harmonisierter Regulierungen national und wenn möglich auch international. Vergleichbare Vorgaben in großen Märkten schaffen verlässliche und planbare Rahmenbedingungen und leisten einen wichtigen Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels sowie zur Verbesserung der Luftqualität. So hat die BMW Group im Berichtsjahr vor dem Hintergrund ihres Bekenntnisses zu den Pariser Klimazielen in den USA ein freiwilliges Abkommen zur Reduktion der Flottenemissionen mit dem Bundesstaat Kalifornien geschlossen, das über die nationalen Vorgaben hinausgeht. Die dort getroffenen Vereinbarungen gelten für alle Bundesstaaten der USA – einen der größten Absatzmärkte der BMW Group –, erhöhten die langfristige Planungssicherheit des Unternehmens gegenüber politischen Veränderungen und sind eingebettet in die weltweit anspruchsvoller werdenden Gesetzgebungen zur Senkung von Verkehrsemissionen. Im Zuge eines Ausbaus der Elektromobilität erachtet die BMW Group beispielsweise einen international gleichgerichteten schnellen Ausbau und die technische Harmonisierung der Ladeinfrastruktur als dringend notwendig. Insbesondere in den USA und in Europa bremst der langsame Infrastrukturausbau heute noch die Verbreitung der Elektromobilität.

STEUERUNG ÜBER DEN GESAMTEN LEBENSZYKLUS

Um die marktspezifischen Flottenanforderungen sowie die darüber hinausgehenden, noch ambitionierteren CO_2-Reduktionsziele zu erreichen, verfolgt die BMW Group einen ganzheitlichen Ansatz, Emissionen über den Lebenszyklus hinweg zu reduzieren. Diese ganzheitliche Betrachtung ist insbesondere deshalb so relevant, da durch die zunehmende Elektrifizierung die CO_2-Emissionen in der Nutzungsphase sinken, zugleich jedoch die Emissionen in der Lieferkette aufgrund CO_2-intensiverer Bauteile, insbesondere der Hochvoltbatterie, steigen. Deshalb definiert die BMW Group bereits in der Produktentwicklung für neue Fahrzeugprojekte spezifische Ziele zur Verringerung von CO_2-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus. Das gilt für die Entwicklung der Fahrzeuge über die Lieferkette und die Produktion bis hin zur Nutzung und schließlich zum Recycling.

Mit diesem Ansatz, den gesamten Lebenszyklus in Betracht zu ziehen, plant die BMW Group ihren Anspruch zu verwirklichen, von einer Fahrzeuggeneration zur nächsten eine substanzielle Verbesserung zu erreichen. Die Umsetzung ihrer Zielvorgaben und die Bewertung der Fortschritte im Entwicklungsprozess steuert sie mit einer Ökobilanz nach der ISO-Norm 14040/44.
Elektromobilität

ELEKTROMOBILITÄT

Elektromobilität ist eines der zentralen Zukunftsthemen, wenn es darum geht, Verkehr nachhaltig und lebenswert zu gestalten. Die BMW Group hat in den letzten Jahren ihr Angebot an elektrifizierten Fahrzeugen und damit verbundenen Dienstleistungen deutlich ausgebaut. Dadurch sieht sie sich als einer der führenden Anbieter für Premium-Elektromobilität – gemessen an den kumulierten Absatzzahlen zwischen 2013 und 2020 sowie ihrem ganzheitlichen Ansatz.

Die elektrifizierten Fahrzeuge der BMW Group verbinden die Vorteile nachhaltiger Mobilität mit dynamischem Antriebsverhalten. Vollelektrische Batteriemodelle (BEV) fahren lokal emissionsfrei und können den Verkehrslärm in Städten deutlich reduzieren.

AMBITIONIERTE ZIELE FÜR DEN AUSBAU DER ELEKTROMOBILITÄT

Die BMW Group verfolgt das Ziel, die CO_2-Emissionen ihrer Fahrzeuge substanziell weiter zu reduzieren und dadurch weltweit eine mit den Zielen von Paris konforme Senkung der CO_2-Emissionen in der Nutzungsphase (Scope 3-Downstream gemäß SBTI) zu erreichen. **CO_2- und Schadstoffemissionen** Ein zentraler Bestandteil ihrer Produktstrategie besteht deshalb darin, die Elektrifizierung der Modellpalette konsequent fortzusetzen. Dabei hat sich das Unternehmen ambitionierte Ziele gesetzt: Bis 2025 soll der Anteil von elektrifizierten Fahrzeugen an den Gesamtauslieferungen auf mindestens 25 % steigen. Bis 2030 plant die BMW Group mindestens sieben Millionen elektrifizierte Fahrzeuge[1] ausgeliefert zu haben.

Um sicherzustellen, dass die BMW Group ihre Absatzziele für Elektro- und Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge erreicht, plant sie, bereits bis Ende 2021 ihren Absatz an elektrifizierten Fahrzeugen gegenüber 2019 mehr als zu verdoppeln (2019: 146.158[2] Fahrzeuge). Im Jahr 2023 wird die BMW Group den eigenen Planungen zufolge bereits 25 elektrifizierte Modelle auf der Straße haben.

≥ 25 %

Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Gesamtauslieferungen bis 2025

ANGEBOT ERWEITERT UND ABSATZ GESTEIGERT

Die BMW Group setzt bewusst auf batterieelektrische Elektrofahrzeuge (BEV) und Plug-in-Hybrid-Technologie (PHEV). Kundinnen und Kunden können somit die auf ihre jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse optimal zugeschnittene Antriebsform auswählen. Um regional unterschiedliche Kundenanforderungen bedienen zu können, baut die BMW Group verschiedene Antriebstechnologien auf derselben Fertigungslinie.

Im Berichtsjahr hat die BMW Group mit den Modellen BMW X1 xDrive25e[3], X2 xDrive25e[3], X3 xDrive 30e[3], 330e Touring[3], 330e xDrive Limousine[3], 330e xDrive Touring[3], 530e Limousine[3], 530e Touring[3], 530e xDrive Limousine[3], 530e xDrive Touring[3] sowie 545e xDrive Limousine[3] weitere Modelle mit einem Hybridantrieb auf den Markt gebracht. Hinzu kamen mit dem MINI Cooper SE[3] und dem seit Ende Januar 2021 in Europa erhältlichen BMW iX3[3] zwei weitere vollelektrische Modelle. Im BMW iX3[3] ist bereits die Technologie der fünften und damit neuesten Generation von Batteriezellen der BMW Group verbaut.

[1] Vgl. Glossar
[2] Die für das Jahr 2020 präsentierten Auslieferungszahlen sind nicht direkt mit den für Vorjahre präsentierten Zahlen vergleichbar. Siehe Vertriebszahlen für Auslieferungen im Abschnitt Vergleich Prognose mit tatsächlicher Entwicklung für weitere Informationen.
[3] Siehe Verbrauchs- und CO_2-Angaben.

Im November 2020 hat das Unternehmen den BMW iX[1] vorgestellt, in dem die neue Elektro-Antriebstechnologie mit substanziellen Weiterentwicklungen auf den Gebieten der Vernetzung und einer neuartigen Interieurgestaltung zusammentrifft. Der BMW iX[1] zeichnet sich außerdem durch eine Reichweite von über 600 km (WLTP) und eine verkürzte Ladedauer aus. Das Fahrzeug lässt sich in etwa zehn Minuten mit Strom für mehr als 120 km Reichweite aufladen.

Im Jahr 2020 lieferte das Unternehmen 192.662 elektrifizierte Fahrzeuge aus (2019: 146.158[2]). Weitere Informationen finden sich im Abschnitt Segment Automobile im **Wirtschaftsbericht.**

[1] Siehe Verbrauchs- und CO_2-Angaben.
[2] Die für das Jahr 2020 präsentierten Auslieferungszahlen sind nicht direkt mit den für Vorjahre präsentierten Zahlen vergleichbar. Siehe Vertriebszahlen für Auslieferungen im Abschnitt Vergleich Prognose mit tatsächlicher Entwicklung für weitere Informationen.
[3] Reichweite bereits auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) zurückgerechnet. Die Reichweite ist abhängig von unterschiedlichen Faktoren, insbesondere: persönlicher Fahrstil, Streckenbeschaffenheit, Außentemperatur, Heizung/Klimatisierung, Vortemperierung. Vorläufiger Wert.

REICHWEITE KUNDENGERECHT ERHÖHT

Damit Kundinnen und Kunden einen möglichst großen Teil ihrer täglichen Fahrtstrecken emissionsfrei zurücklegen können, erhöht die BMW Group die elektrische Reichweite ihrer Plug-in-Hybride (PHEV) und der batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge (BEV) systematisch mit der Einführung neuer Technologien. So hat das Unternehmen bei den PHEV die Reichweite des BMW X5 PHEV[1] von 31 km (2015, gemäß NEFZ-Zyklus) auf 80 km[3] erhöht, die Reichweite des BMW 530e PHEV[1] legte von 45 km (2017, gemäß NEFZ-Zyklus) auf 60 km[3] zu und die des BMW 330e PHEV[1] von 40 km (2016, gemäß NEFZ-Zyklus) auf 60 km[3]. Bei den BEV erhöhte sich die Reichweite des BMW i3 BEV[1] von 300 km (2016, gemäß NEFZ-Zyklus) auf 359 km[3].

Um weitere Fortschritte bei den Reichweiten der elektrifizierten Fahrzeuge zu erzielen, verbessert die BMW Group die Energiedichte und -effizienz der Batteriezellen. So weist die Hochvoltbatterie des BMW iX3[1] eine um 20 % höhere Energiedichte auf und die Leistungsdichte des Elektromotors wurde um 30 % gesteigert.

Grundsätzlich betrachtet die BMW Group die Erhöhung von elektrischen Reichweiten differenziert: Aus Sicht des Unternehmens ist es nicht zielführend, für alle elektrifizierten Fahrzeuge eine maximale Reichweite anzustreben. Stattdessen erscheint es dem Unternehmen sinnvoller, mit einer Flotte von Fahrzeugen unterschiedlicher Reichweite den Kunden maßgeschneiderte Angebote zu machen. Ressourceneinsatz und Ressourceneffizienz – Vorteile, von denen auch der Kunde profitiert.

WEITERE INVESTITIONEN IN DIE ELEKTRIFIZIERUNG

Die BMW Group investiert fortlaufend in die Planung und Entwicklung neuer Fahrzeugmodelle: Die bislang für 2025 angekündigte Zahl von 25 elektrifizierten Modellen auf der Straße plant das Unternehmen nun bereits 2023 zu erreichen.

Rund die Hälfte der 25 Modelle wird über einen vollelektrischen Antrieb verfügen. Dabei strebt die BMW Group an, auch ihre großen Volumenmodelle als reine Batteriefahrzeuge anzubieten. Das Ziel der Klimaneutralität 2050 der Europäischen Union, die im Rahmen des Green Deal diskutierten Zwischenziele und die ähnlich ambitionierten klimapolitischen Vorgaben anderer Länder lassen sich aus heutiger Sicht nur mit verschiedenen parallelen Technologien erreichen, wenn den Kundinnen und Kunden auch in Zukunft ein Mobilitätsangebot gemacht werden soll, das ihren spezifischen und unterschiedlichen Bedürfnissen entspricht. So existieren auch heute weltweit Fahrprofile, die aufgrund physikalisch-technischer Restriktionen mit einem reinen Elektroantrieb noch nicht abgedeckt werden können oder für die kein ausreichender Zugang zu einer Ladeinfrastruktur besteht.

In diesem Umfeld spielen PHEV und hocheffiziente Verbrennerantriebe ihre Vorteile aus. Daher ist der BMW X3* als erste Modellreihe dank eines skalierbaren, modularen Baukastensystems in zwei Varianten als Verbrenner und Plug-in-Hybrid und darüber hinaus auch als BMW iX3* mit reinem Elektroantrieb verfügbar.

Neben batterieelektrischen Antrieben sieht die BMW Group – eingebettet in die Wasserstoffstrategie verschiedener Länder – weiterhin auch in der Brennstoffzelle Potenzial. Ab 2022 plant das Unternehmen eine Kleinserie des BMW i Hydrogen NEXT. Darüber hinaus unterstützt die BMW Group als assoziierter Partner der H2 Mobility Deutschland GmbH den Aufbau der Wasserstoffinfrastruktur.

NACHHALTIGKEIT ÜBER DEN GESAMTEN LEBENSZYKLUS REALISIEREN

Die BMW Group berücksichtigt Ziele zur Reduktion von CO_2-Emissionen sowie marktspezifische Anforderungen an die Flotte durchgehend bereits in der Produktentwicklung. Dabei definiert sie spezifische Ziele, die gewährleisten, dass ganzheitlich über den gesamten Lebenszyklus optimiert wird.

Mit dem project i hat die BMW Group als einer der ersten Hersteller von Anfang an das Ziel verfolgt, den Ausstoß von CO_2 und Schadstoffen sowie den Einsatz kritischer Materialien konsequent über den gesamten Lebenszyklus zu verringern. Im Berichtsjahr hat die BMW Group mit der fünften Generation von BMW eDrive einen wichtigen Meilenstein erreicht. Eine Besonderheit des Elektromotors, der im BMW iX3* erstmals verbaut wird (eDrive Gen5), ist eine Konstruktionsweise, die es ermöglicht, auf Seltene Erden zu verzichten. Für die fünfte Generation ihrer Hochvoltbatterie bezieht die BMW Group kritische Rohstoffe aus Quellen, die außerhalb der bekannten Konfliktregionen liegen. Das von der BMW Group direkt eingekaufte und den Lieferanten beigestellte Kobalt stammt aus Marokko und Australien, das verwendete Lithium aus Australien, wo es im sogenannten Hard-Rock-Mining-Verfahren gewonnen wird. Durch die chemische Weiterentwicklung der Batteriezellen konnte die BMW Group zudem den Kobaltanteil pro kWh um zwei Drittel reduzieren. **Einkauf und Lieferantennetzwerk**

Auch der Einsatz von erneuerbaren Energien in der Produktion – beispielsweise bei der Herstellung energieintensiver Materialien wie karbonfaserverstärkten Kunststoffs oder die Wahl von Strom aus erneuerbaren Energien in der Nutzungsphase tragen zu einer besseren Umweltbilanz der Fahrzeuge bei. Weitere Informationen, wie effizient und damit schonend die BMW Group Ressourcen in der Produktion einsetzt, finden sich unter **Ressourcenverbrauch und Ressourceneffizienz**.

Mit den Herstellern ihrer Batteriezellen hat die BMW Group vertraglich vereinbart, dass sie bei der Produktion der fünften Generation von Batteriezellen nur noch Grünstrom verwenden. In einem gemeinsamen Technologiekonsortium mit dem Batteriehersteller Northvolt plant die BMW Group darüber hinaus, die Wertschöpfungskette für Batteriezellen in Europa auch nachhaltig zu gestalten.

Weitere Ansätze, mit Ressourcen verantwortungsbewusst umzugehen, sind die Wiederverwendung von Batterien, zum Beispiel in stationären Speichern zur verbesserten Nutzung erneuerbarer Energien, und das Recycling. Gemeinsam mit dem Recyclingspezialisten Duesenfeld hat die BMW Group zum Beispiel ein Verfahren entwickelt, mit dem prototypisch 96 % des Materials aus Batteriezellen wiedergewonnen werden kann. Zudem bietet die BMW Group bereits heute allen Kundinnen und Kunden, deren Fahrzeug eine Hochvoltbatterie enthält, an, diesen kostenfrei zurückzunehmen. Dies gilt auch für Regionen, wo dies nicht gesetzlich verpflichtend ist.

Die Umsetzung der Zielvorgaben und die Bewertung der Fortschritte in der Fahrzeugentwicklung steuert das Unternehmen mit seinem Life Cycle Assessment nach der ISO-Norm 14040/44. Mithilfe dieser Ökobilanzen kann die BMW Group die über den Lebenszyklus eines Fahrzeugs auftretenden Umweltauswirkungen bereits in der Entwicklungsphase erfassen und Vergleiche gegenüber Vorgängermodellen herstellen. Der Ansatz der BMW Group geht aber weiter: Sie schlüsselt die Ziele im Hinblick auf die Produkte auf und setzt daraufhin geeignete Maßnahmen um. Dazu gehören zum Beispiel die Nutzung erneuerbarer Energien für energieintensive Prozesse in der Lieferkette oder in der Produktion sowie der Einsatz von Rezyklaten, wie zum Beispiel bei Aluminium und Kunststoffen, anstelle neuer Ressourcen.

* Siehe Verbrauchs- und CO_2-Angaben.

Die BMW Group will sicherstellen, dass elektrische und elektrifizierte Fahrzeuge nicht nur in der Nutzungsphase, sondern auch in ihrer Gesamtbilanz einschließlich der Lieferkette einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Beispielhaft zeigt der Umweltbericht des BMW iX3*, dass das Treibhausgaspotenzial eines vollelektrischen Fahrzeugs um rund 30 % niedriger liegt als bei einem konventionellen Referenzfahrzeug mit Dieselantrieb, wenn für die Berechnung Normverbräuche und der europäische Strommix zugrunde gelegt werden. Bei Verwendung von regenerativ erzeugtem Ladestrom sinken die Emissionswerte sogar um etwa 60 %.

Kompetenzzentrum Batteriezelle

Die langjährige Erfahrung und das umfassende Wissen zur Batteriezelle bündelt die BMW Group seit 2019 in einem neuen Kompetenzzentrum in München. Sie verfolgt damit das Ziel, die Technologie der Batteriezelle weiter zu verbessern und die Produktionsprozesse vollständig zu durchdringen. Ausgehend von der heute eingesetzten Batterietechnologie plant die BMW Group, bis 2030 durch Weiterentwicklung der Batteriezellen, -module und -systeme die mögliche Reichweite ihrer elektrifizierten Fahrzeuge substanziell zu steigern. Dabei liegt der Fokus in Zukunft noch stärker auf der Senkung der Kosten für das Batteriesystem, um die Elektromobilität profitabler zu gestalten.

Das Kompetenzzentrum bildet die gesamte Wertschöpfungskette der Batteriezelltechnologie ab, von der Forschung und Entwicklung über die Zusammensetzung und das Design der Batteriezelle bis hin zur Fertigung erster Prototypen. Dabei wird der vollständige Lebenszyklus einer Batteriezelle berücksichtigt, von der Beschaffung der Rohmaterialien bis zum Recycling. Gerade mit Blick auf die Hochvoltbatterie elektrifizierter Fahrzeuge mit ihren teils kritischen Rohstoffen kommt der Kreislaufwirtschaft dabei eine entscheidende Rolle zu. **Produktion, Einkauf und Lieferantennetzwerk**

LADEINFRASTRUKTUR AUSBAUEN UND SCHNELLERES LADEN ERMÖGLICHEN

Eine ausgebaute Ladeinfrastruktur ist die Voraussetzung für eine schnelle und flächendeckende Verbreitung der Elektromobilität. Um dies zu unterstützen, hat sich die BMW Group im Zeitraum von 2015 bis 2020 in insgesamt über 50 Projekten dafür engagiert, die Ladeinfrastruktur zu verbessern und dabei den Aufbau von circa 15.000 operativen Ladepunkten initiiert. Die BMW Group plant, bis Ende 2021 insgesamt 4.100 Ladepunkte an BMW Group Liegenschaften in Deutschland zu errichten. Die Hälfte davon soll öffentlich zugänglich sein. Gemeinsam mit anderen Automobilherstellern, Ladestationsanbietern, Anbietern von Ladeservices und Energieversorgern arbeitet die BMW Group daran, den Zugang zu Ladestationen und die Abwicklung des Ladevorgangs zu vereinfachen.

Auf europäischer Ebene baut die BMW Group mit dem Gemeinschaftsunternehmen IONITY ein leistungsstarkes Schnellladenetzwerk mit 400 Ladestationen entlang wichtiger Verkehrsachsen bis 2021 auf. Schnellladestationen ermöglichen ein bis zu siebenmal schnelleres Laden als übliche 50-kW-Stationen. Die ursprünglich bis 2020 geplante Umsetzung mussten die BMW Group und ihre Partner aufgrund der Corona-Pandemie sowie ausstehender Genehmigungen für den Bau bestimmter Stationen in das Jahr 2021 verschieben. Von den 400 geplanten IONITY-Schnellladestationen wurden bisher 325 installiert und weitere 44 befinden sich aktuell im Aufbau. An leistungsstarken und immer weiter verbreiteten Gleichstromschnellladesäulen mit Leistungen von mindestens 150 kW kann der BMW iX3* in etwa 10 Minuten für über 100 km Reichweite (WLTP) laden.

Die BMW Group plant, die Elektromobilität sowohl für private Kundinnen und Kunden als auch für Unternehmen, die ganze Flotten betreiben, noch komfortabler zu gestalten, und baut das BMW Charging Produkt- und Serviceportfolio für zukunftsweisende Ladelösungen zu Hause, unterwegs und am Arbeitsplatz weiter aus. Für einen weiteren Ausbau der Elektromobilität ist auch die private und gewerbliche Ladeinfrastruktur eine wichtige Voraussetzung. Die BMW Group begrüßt die Förderung durch staatliche Prämien, da gerade das Laden zu Hause und am Arbeitsplatz aus Kundensicht einen wichtigen Infrastrukturbeitrag ausmacht.

GRÜNER STROM FÜR E-MOBILITÄT

Im Berichtsjahr hat die BMW Group zudem die Ansätze zur ganzheitlich ökologischen Optimierung der Elektromobilität zu Hause und unterwegs weiterverfolgt und ausgebaut. So bietet das Unternehmen über das BMW Charging und MINI Charging Angebot hinaus schon heute in Deutschland und Österreich Strom aus regenerativen Quellen und attraktive Solarangebote für zu Hause an. Eine Ausweitung des Angebots auf weitere Märkte sowie auf den Bereich des öffentlichen Ladens im Rahmen der strategischen Beteiligung am Joint Venture IONITY ist in Vorbereitung.

* Siehe Verbrauchs- und CO_2-Angaben.

POLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN VERBESSERN

Bei der politischen Förderung der Elektromobilität besteht aus Sicht der BMW Group in vielen Ländern und Städten noch Handlungsbedarf. In der EU beispielsweise zeigen Marktdaten den engen Zusammenhang zwischen der Dichte der Ladeinfrastruktur und dem Absatz elektrifizierter Fahrzeuge. Dieser Zusammenhang gilt sowohl auf der Ebene der Mitgliedsstaaten als auch im Vergleich von Regionen. Das Unternehmen sucht daher den Dialog mit der Politik, um sich insbesondere für die Konsistenz von angebots- und nachfrageseitigen Maßnahmen einzusetzen. Konkret geht es darum, die Rahmenbedingungen zur Stimulierung der Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen nicht nur auf nationaler Ebene, sondern auch auf lokaler Ebene zu verbessern. Im Vordergrund stehen dabei der Ausbau von öffentlichen Ladepunkten und Nutzungsanreize im Alltag, etwa durch für Elektrofahrzeuge reservierte Parkplätze oder Preisnachlässe bei der Parkgebühr. So haben beispielsweise in Deutschland bisher nur wenige Städte die durch das Elektromobilitätsgesetz gegebenen Fördermöglichkeiten ausgeschöpft.

Um sich für verbesserte Rahmenbedingungen einzusetzen, engagiert sich die BMW Group zum Beispiel in der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM), in der europäischen Initiative EIT Urban Mobility und im Rahmen des World Economic Forums. Darüber hinaus steht das Unternehmen im Austausch mit Denkfabriken wie beispielsweise der Agora Verkehrswende und ist Mitglied im Internationalen Beratungsausschuss von China EV 100 sowie bei VELOZ, einer Non-Profit-Organisation zur Förderung der Elektromobilität im US-Bundesstaat Kalifornien.

MOBILITÄTSVERHALTEN

Die BMW Group will Mobilität nachhaltiger und lebenswerter gestalten. In den letzten Jahren wurden zahlreiche Angebote zur urbanen Mobilität entwickelt und in Zusammenarbeit mit ausgewählten Städten eingeführt. Die BMW Group sieht damit ihr für 2020 definiertes Ziel, das sich wandelnde Mobilitätsverhalten durch ein Angebot integrierter Mobilitätsdienstleistungen in ausgewählten Metropolregionen nachhaltig zu unterstützen, als erfüllt an.

Auch weiterhin arbeitet die BMW Group zusammen mit ihren Beteiligungen und im Dialog mit den jeweiligen Städten gemeinsam an Lösungen für die zunehmende Verdichtung des Verkehrs und die damit verbundene Zunahme von Lärm, Luftverschmutzung und Flächenverbrauch. Diesen Herausforderungen begegnet die BMW Group auch mit der Entwicklung von vernetzten Fahrzeugen. In Verbindung mit einer zunehmenden Elektrifizierung leistet sie damit einen wesentlichen Beitrag insbesondere zu einem umweltschonenderen Verkehr und einer besseren Flächennutzung im urbanen Raum.

MIT DIENSTLEISTUNGEN MOBILITÄT IN STÄDTEN NACHHALTIG GESTALTEN

Derzeit arbeitet die BMW Group mit drei deutschen Städten zusammen, um dort gemeinsam die Verkehrssituation zu verbessern und neue Mobilitätslösungen auszuloten. Das Projekt Neue Mobilität Berlin soll die Lebensqualität in der Stadt verbessern. Dazu entwickelt die BMW Group maßgeschneiderte und multimodale Lösungen, also Ansätze, die die gesamte Bandbreite aller Verkehrsmittel einbeziehen. In ausgewählten Stadtbezirken stellt die BMW Group über ihre Beteiligungen geteilte Flotten von Mietautos und E-Rollern zur Verfügung, um eine Alternative zu privat genutzten Fahrzeugen anzubieten. Dies soll dazu anregen, den (Verkehrs-)Raum, den selten benötigte private Fahrzeuge einnehmen, zukünftig auch anderweitig nutzen zu können.

Parallel dazu hat die BMW Group Vereinbarungen mit den Städten München und Hamburg getroffen und dort erste Pilotprojekte für lebenswertere Innenstädte durchgeführt. Konkrete Beispiele für die Entwicklung von nachhaltigen, neuen Mobilitätsmöglichkeiten sind das Forschungsprojekt City2Share, das den Fokus auf Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung in Projektvierteln in München und Hamburg setzt, sowie das Projekt umparken Schwabing-West, mit dem sich die BMW Group durch Mobilitätspakete für Anwohnerinnen und Anwohner dafür einsetzt, den öffentlichen Raum zu transformieren und eine flächengerechtere Nutzung zu ermöglichen.

Zudem engagiert sich die BMW Group auf verschiedenen Städteplattformen, über die sich Kommunen austauschen und in Projekten zusammenarbeiten, darunter die **Plattform Urbane Mobilität** in Deutschland oder die internationale **Plattform EIT Urban Mobility** des European Institute of Innovation and Technology.

Die BMW Group ermöglicht über ihre Beteiligungen innovative Dienstleistungsangebote in den Bereichen Carsharing, Fahrservices, Parken und Laden sowie die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel (Multimodalität).

Die BMW Group hat dazu 2019 ihre eigenen Mobilitätsdienstleistungen in einem Joint Venture mit denen der Daimler Mobility Services GmbH zum Angebot YOUR NOW zusammengelegt. Gemeinsames Ziel ist es, die On-Demand-Mobilität auszubauen und neue Lösungen für Städte und Kommunen anzubieten, die ihr Verkehrsaufkommen effizienter und nachhaltiger gestalten wollen. Hierbei werden die Marktentwicklung und die politisch-regulatorischen Rahmenbedingungen in den Städten kontinuierlich geprüft und die Dienstleistungsangebote mit strategischen Partnern weiterentwickelt.

Die BMW Group hat ihr Carsharing-Angebot SHARE NOW um eine Langzeitmiete von bis zu 30 Tagen erweitert. Die Entwicklung von FREE NOW hin zu einer multimodalen Mobilitätsplattform setzte sie durch das um E-Bikes und E-Scooter erweiterte Angebot fort. FREE NOW verfügt im Jahr 2020 über 46 Mio. registrierte Kundinnen und Kunden und bietet Fahrservices in 17 Ländern und 153 Städten an. Die Carsharing-Services von SHARE NOW, die in 16 Städten und 8 Ländern zur Verfügung stehen, nutzten im Berichtsjahr rund 2,9 Mio. Kundinnen und Kunden. Die Carsharing-Flotte umfasst derzeit rund 9.500 Fahrzeuge, davon ist fast ein Viertel elektrisch betrieben. Aufgrund der Corona-Pandemie hat sich die Zahl an Fahrten im Jahr 2020 rückläufig entwickelt.

Der Ladeservice CHARGE NOW ermöglicht den Zugang zu aktuell rund 246.000 öffentlichen Ladepunkten unterschiedlicher Anbieter in 32 Ländern. Neben dem CHARGE NOW Angebot bietet die BMW Group in Zusammenarbeit mit Partnern in weiteren Märkten den Kunden einen umfangreichen Zugang zu Ladepunkten an. Dank des digitalen Parkdienstes PARK NOW konnten rund 45 Millionen Kundinnen und Kunden in rund 1.200 Städten schneller und einfacher Parkplätze kontaktlos bezahlen. Jedoch war auch die Geschäftsentwicklung von PARK NOW im Jahr 2020 geprägt durch die Corona-Pandemie.

Die BMW Group und ihre Beteiligungen arbeiten weiter an einer intelligenten Vernetzung von Fahrzeugen, Infrastruktur und Mobilitätsdienstleistungen. Das Ziel dabei ist, den begrenzten Parkraum besser zu nutzen und das Auftreten von Staus zu verringern. Die BMW Group sieht sich der Einhaltung von Obergrenzen für Immissionen (Luftqualität, Lärm) und Emissionen (CO_2) verpflichtet, unterstützt diese und möchte den urbanen Raum in seiner Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner zurückgewinnen. Zu diesem Zweck will die BMW Group den Dialog mit Städten weiter intensivieren und einen Beitrag zur Diskussion über nachhaltigere Mobilitätsangebote und maßgeschneiderte Verkehrsmanagementmaßnahmen leisten. Die in den einzelnen Städten erzielten Ergebnisse überträgt die BMW Group auf weitere Gebiete und passt sie international an.

AUTOMATISIERTES FAHREN WEITERENTWICKELN

Automatisierte Funktionen und digital vernetzte Fahrzeuge können helfen, Staus zu verringern, das Unfallrisiko zu senken und Emissionen zu reduzieren. Damit tragen diese Technologien unmittelbar dazu bei, die Lebensqualität in Städten zu verbessern. Dies gilt insbesondere, wenn gleichzeitig auf Elektromobilität gesetzt wird.

Modernste Fahrerassistenzsysteme sind in den neuesten BMW Modellen verfügbar. Mit dem BMW iX* entwickelt die BMW Group das automatisierte Fahren im Jahr 2021 einen entscheidenden Schritt weiter. Er wird das erste Fahrzeug der BMW Group sein, das automatisierte Fahr- und Parkfunktionen aus einem neuen Technologiebaukasten bietet. Im automatisierten Fahren sieht die BMW Group ein erhebliches Potenzial und wird dieses über die kommenden Jahre intensiv weiterentwickeln.

Mitarbeitermobilität

Als größter Arbeitgeber in der Metropolregion München ist die BMW Group an ihrem Heimatstandort in einer besonderen Rolle und trägt hier aktiv zur Entlastung der Umwelt und des städtischen Raums bei. Das Unternehmen plant, den Aufbau eines der größten betrieblichen Ladenetzwerke bis Mitte 2021 erreicht zu haben, und leistet somit einen Beitrag zur Verbreitung der Elektromobilität und damit zur CO_2-Minderung sowie zur Senkung von Schadstoffemissionen.

Zudem setzt die BMW Group für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Anreize zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Beispielsweise zählt dazu eine vergünstigte Monatskarte im Stadtgebiet München. Rund 14.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben sich für diesen Weg entschieden. Zwischen den Standorten fährt zudem ein seit Langem etablierter eigener Pendelbusdienst. Zusätzlich stehen Leihfahrräder und E-Scooter zum Pendeln zur Verfügung. Schließlich unterstützt die BMW Group beispielsweise mit dem BMW LeaseRad-Angebot aktiv auch, dass immer mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen.

* Siehe Verbrauchs- und CO_2-Angaben.

Die Vernetzung ihrer Fahrzeuge nutzt die BMW Group auch in der neuen eDrive-Zones-Technologie, mit der Plug-in-Hybride bei der Einfahrt in eine Umweltzone automatisch auf rein elektrischen Antrieb schalten. Das macht es Kundinnen und Kunden leichter, so oft wie möglich emissionsfrei zu fahren. Diese Funktion hat das Unternehmen bereits in über 80 europäischen Städten eingeführt.

Sicherheit der automatisierten Systeme steht für die BMW Group an erster Stelle. Aus diesem Grund hat sie im Jahr 2019 gemeinsam mit elf führenden Unternehmen im Bereich automatisiertes Fahren ein Weißbuch zum Thema Safety First for Automated Driving (SaFAD) erstellt, das die Bedeutung von Safety by Design bei der Erarbeitung eines Industriestandards für das automatisierte Fahren hervorhebt. Die BMW Group sieht in diesem White Paper einen wichtigen Schritt in Richtung branchenweiter Standards, vom Test bis zur Freigabe hoch und voll automatisierter Fahrfunktionen.

Bereits seit 2018 wird bei BMW Assistenzsystemen künstliche Intelligenz dazu genutzt, typische Gefahrensituationen wie ein Einscheren anderer Fahrzeuge vorherzusehen, um entsprechend frühzeitig reagieren zu können. Indem die BMW Group anonymisierte Daten aus dem Realbetrieb auswertet, kann sie die Leistungen der künstlichen Intelligenz auf diesem Gebiet noch verbessern. Daher setzt sie sich als Gründungsmitglied des europäischen Projekts Gaia-X für Standards zur Organisation von Daten und Cloud-basierten Maßnahmen zum effizienteren Verkehrsmanagement ein.

Um neue Technologien ausgereift in Serie bringen zu können und ihre Kompetenz für automatisiertes Fahren weiter auszubauen, errichtet die BMW Group ein neues Entwicklungs- und Erprobungsgelände in Tschechien, das 2022 fertiggestellt werden soll. Dort können dann insbesondere komplexe Alltagssituationen des automatisierten Fahrens in einem realen, aber kontrollierten Umfeld getestet werden.

KUNDENDATEN PRÄVENTIV SCHÜTZEN

Der Daten- und Informationsschutz in der BMW Group richtet sich nach den entsprechenden Gesetzen und Normen, insbesondere nach der EU-Datenschutz-Grundverordnung und dem internationalen Sicherheitsstandard ISO/IEC 27001. Personenbezogene Angaben der Kundinnen und Kunden werden nur erhoben, verarbeitet oder genutzt, wenn dies rechtlich gestattet und die betroffene Person damit einverstanden ist. Beschwerden können über das Customer Interaction Center, den Datenschutzbeauftragten oder die SpeakUP Line gemeldet werden und werden zeitnah bearbeitet.

Um ihre digitalen Systeme vor Manipulationen zu schützen, sucht die BMW Group systematisch nach möglichen Schwachstellen mit dem Ziel, etwaige Lücken rechtzeitig vor Freigabe der jeweiligen Komponente zu schließen. Neue Erkenntnisse setzt sie kontinuierlich in verbindliche Standards um. Bei Kooperationen und Partnerbeziehungen gelten ebenfalls klare Vorgaben zum Daten- und Informationsschutz.

Mit BMW CarData hat die BMW Group 2017 zunächst in Deutschland, seit 2018 in Europa einen sicheren, datenschutzkonformen und transparenten Service zum diskriminierungsfreien Teilen von Fahrzeugdaten eingeführt. BMW CarData gibt den Kundinnen und Kunden der BMW Group volle Datensouveränität. Sie können eigenständig entscheiden, welche Fahrzeugdaten zweckgebunden an weitere Marktteilnehmer übermittelt werden. Dieses Angebot macht das Unternehmen seit Juni 2020 auch in den USA. **Design und Produktsicherheit**

POTENZIALE FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT FRÜHZEITIG ERKENNEN

Die BMW Group hat die Themen Nachhaltigkeit und Mobilität in ihrer Konzernstrategie gebündelt. Sie analysiert die Chancen und Herausforderungen, die sich aus Veränderungen der Mobilitätsnachfrage, aus neuen Mobilitätsangeboten oder regulatorischen Rahmenbedingungen ergeben. Auf dieser Grundlage entwickelt die BMW Group Prämissen für ihren Beitrag zu nachhaltiger Mobilität. Sowohl im Bereich Strategie als auch im Bereich Kommunikation hat das Unternehmen dafür eigene Teams in einem weltweiten Netzwerk gegründet und mit Budgets ausgestattet, um gemeinsam Nachhaltigkeitsziele zu definieren und nachzuverfolgen, wie weit diese erreicht werden. Die BMW Group betrachtet die Entwicklungen in den Hauptmärkten differenziert und engagiert sich in kooperativen Forschungsprojekten, um Veränderungen, Auswirkungen und Bedarfe des urbanen Mobilitätsverhaltens weltweit rechtzeitig zu verstehen. Die BMW Group befindet sich zudem regelmäßig im Austausch mit ihren internationalen Stakeholdern. Ziel dieser etablierten Veranstaltungen ist unter anderem, weltweit die Bedürfnisse für Mobilität noch besser zu verstehen und neue Angebote zu entwickeln. **Dialog mit den Stakeholdern**

PRODUKTION, EINKAUF UND LIEFERANTEN-NETZWERK

GESAGT

Wir wollen die CO_2-EMISSIONEN je produziertes Fahrzeug senken.

GETAN

Seit 2020 beziehen wir den Strom für alle Werke der BMW Group zu 100 % aus ERNEUERBAREN ENERGIEN.

„Unsere Kompetenz, neue Technologien und Produkte in unser Produktionssystem zu integrieren, ist weltweit einzigartig. Durch Innovationen und Digitalisierung setzen wir neue Maßstäbe bei Effizienz und Nachhaltigkeit. Das führt in eine neue Ära der Automobilproduktion: das nächste Level unseres BMW Group Produktionssystems – lean, green, digital."

Dr. Milan Nedeljković
Mitglied des Vorstands
der BMW AG, Produktion

Dr.-Ing. Andreas Wendt
Mitglied des Vorstands
der BMW AG, Einkauf und
Lieferantennetzwerk

„Ein Unternehmen ist weit mehr als nur die Summe der einzelnen Mitarbeiter. Es geht um ein gemeinsames Ziel, eine partnerschaftliche Zusammenarbeit und darum, Verantwortung auch über den eigenen Bereich hinaus zu übernehmen. Das gilt für uns in der BMW Group wie auch in der Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten."

Wir wissen, wo **TECHNOLOGISCH** die **POTENZIALE** liegen. Das stimmt mich **POSITIV**, dass wir unsere hoch gesetzten Ziele erreichen.

Jury Witschnig verantwortet das Thema Umweltschutz für die Produktion. Patricia Perez Szmak leitet das Projekt Nachhaltigkeit in der Lieferkette.

HERR WITSCHNIG, UMWELTSCHUTZ IN DER PRODUKTION,WAS HEISST DAS?

Unser Ziel ist eine saubere Produktion – Clean Production. Das heißt wir wollen unsere Umweltwirkung gezielt minimieren. Hinsichtlich Wasser, Abfall, Energie, Lösemittel usw. In den letzten Jahren haben wir viel erreicht, beispielsweise entstehen 80 % weniger Abfall gegenüber dem Jahr 2006. Und wir beziehen seit 2020 den kompletten Strom für die Werke der BMW Group weltweit aus erneuerbaren Energien.

BIS 2030 SOLLEN WEITERE 80 % CO_2-EMISSIONEN IN DER PRODUKTION WEGFALLEN. WIE GEHT DAS?

Wir haben in Sachen Energieeffizienz und Grünstrombezug sehr viel erreicht. Und wir wissen, wo hier technologisch noch Potenziale liegen. Als Nächstes nehmen wir uns ein weiteres großes Thema vor: den Gasverbrauch.

AUCH IN DER LIEFERKETTE SOLLEN DIE CO_2-EMISSIONEN BIS 2030 SINKEN. FRAU PEREZ SZMAK, WIESO NUR UM 20 %?

Mit dem Ausbau der Elektromobilität würden die CO_2-Emissionen im Lieferantennetzwerk ohne Gegenmaßnahmen um mindestens ein Drittel steigen. Diesen Anstieg wollen wir nicht nur stoppen, sondern sogar umkehren. Mindestens 20 % weniger sind also ein sehr ambitioniertes Ziel.

Erneuerbare Energien spielen dabei eine erhebliche Rolle. Ein zweites Thema ist die Wiederverwendung von Materialien, also eine Kreislaufwirtschaft. Das Beste ist: unsere Lieferanten sind mit Begeisterung dabei.

Mehr dazu auf bericht.bmwgroup.com

PRODUKTIONSNETZWERK

Das Produktionssystem der BMW Group ist effizient und flexibel. Es zeichnet sich durch ein hohes Maß an Individualisierungsmöglichkeiten aus, die den Kundinnen und Kunden bei der Wahl des eigenen Fahrzeugs zur Verfügung stehen. Zudem stellte das weltweite Produktionssystem im Berichtszeitraum erneut unter Beweis, dass es selbst unter den anspruchsvollen Anforderungen des Pandemiejahres 2020 auf hochvolatile Marktentwicklungen reagieren kann.

In ihrem Produktionsnetzwerk setzt die BMW Group innovative Technologien aus den Bereichen Digitalisierung und Industrie 4.0 ein, mit Anwendungen aus den Bereichen Virtual Reality, künstliche Intelligenz, Smart Logistics und 3-D-Druck.

2022

jedes deutsche Fahrzeugwerk hat mindestens ein vollelektrisches Modell im Programm

KONSEQUENTE TRANSFORMATION HIN ZUR ELEKTROMOBILITÄT

Die BMW Group beschleunigt weiter in Richtung Elektromobilität und stärkt ihr internationales Produktionsnetzwerk für die Fertigung elektrifizierter Fahrzeuge. Bis Ende 2022 sollen alle deutschen Fahrzeugwerke mindestens ein vollelektrisches Fahrzeug produzieren. Das Produktionssystem ist in der Lage, sowohl Fahrzeuge mit Verbrennungs- als auch solche mit Elektroantrieben auf einer Linie zu fertigen, und kann damit auch hinsichtlich der Antriebsformen flexibel auf Kundenwünsche eingehen. 2020 produzierte das Unternehmen in seinem Fertigungsverbund bereits an 13 Standorten weltweit parallel elektrifizierte Modelle. Ab Mitte des Jahrzehnts kommt eine auf vollelektrische Antriebe ausgerichtete neue Cluster-Architektur zum Einsatz. Sie wird erstmals im künftigen Werk Debrecen in Ungarn anlaufen und anschließend schrittweise auf das weltweite Produktionsnetzwerk übertragen.

Auch in der Antriebsfertigung nimmt die Elektrifizierung zunehmend Raum ein. Im Berichtsjahr wurde der Bau eines Pilotwerks zur seriennahen Fertigung von Batteriezell-Prototypen angekündigt. Ziel ist es, die Produktion von Batteriezellen hinsichtlich Qualität, Leistung und Kosten weiter zu optimieren. Bereits heute wird im Kompetenzzentrum Batteriezelle in München die gesamte Wertschöpfungskette der Batteriezelltechnologie abgebildet – von der Forschung und Entwicklung über die Zusammensetzung und das Design der Batteriezelle bis hin zur Produzierbarkeit.

Bei der Produktion von Elektroantriebskomponenten übernimmt das Werk Dingolfing als Kompetenzzentrum für E-Antriebssysteme eine führende Rolle. Dort entstehen für die elektrifizierten Fahrzeuge der BMW Group Batteriemodule, Hochvoltbatterien und E-Motoren der fünften Generation. Auch im Werk Landshut werden E-Motoren produziert. An den Standorten Leipzig und Regensburg werden Produktionsanlagen für Batteriekomponenten und Hochvoltbatterien aufgebaut. Aktuell werden Hochvoltbatterien in den drei Werken in Dingolfing (Deutschland), Spartanburg (USA) und Shenyang (China) gefertigt. In Thailand arbeitet die BMW Group eng mit einem Partner zusammen, der dort Hochvoltbatterien für die lokale Produktion elektrifizierter Fahrzeuge herstellt. Die europäische Fertigung von Verbrennungsmotoren wird bis 2024 an den Standorten Steyr (Österreich) und Hams Hall (UK) gebündelt.

PRODUKTIONSSTANDORTE IN DEN WICHTIGSTEN MÄRKTEN

Insgesamt umfasst das Produktionsnetzwerk 31 Standorte in 15 Ländern. Die BMW Group strebt dabei ein ausgewogenes Verhältnis von Produktion und Auslieferungen in den verschiedenen Weltregionen an. 20 der 31 Standorte sind Werke der BMW Group. Drei Standorte gehören zum Joint Venture BMW Brilliance Automotive in Shenyang (China), das derzeit weiter ausgebaut wird. Acht Produktionsstandorte werden von Partnern oder Auftragsfertigern betrieben. Weltweit gelten für alle Standorte im Produktionsnetzwerk der BMW Group die gleichen Standards für Qualität, Sicherheit und Nachhaltigkeit.

Standort	Land	Produkte
BMW GROUP WERKE		
Araquari	Brasilien	BMW 3er, BMW X1, BMW X3, BMW X4, BMW X5
Berlin	Deutschland	BMW Motorräder, Bremsscheiben für Automobile
Chennai	Indien	BMW 2er, BMW 3er, BMW 5er, BMW 6er, BMW 7er BMW X1, BMW X3, BMW X4, BMW X5, BMW X7, MINI Countryman
Dingolfing	Deutschland	BMW 3er, BMW 4er, BMW 5er, BMW 6er, BMW 7er, BMW 8er, BMW M Fahrwerks- und Antriebskomponenten, E-Motoren, Hochvoltbatterien, Batteriekomponenten Rolls-Royce Karosserien, Pressteile
Eisenach	Deutschland	Werkzeugbau, Fahrzeugkomponenten, Alutanks für BMW Motorrad
Hams Hall	UK	Benzinmotoren Fertigung Motoren-Kernteile
Landshut	Deutschland	Fahrzeug- und Motorenkomponenten, E-Motoren und Sondermotoren
Leipzig	Deutschland	BMW 1er, BMW 2er, BMW i, BMW M
Manaus	Brasilien	Motorräder
München	Deutschland	BMW 3er, BMW 4er, BMW M Benzin- und Dieselmotoren sowie Hochleistungsmotoren für M-Modelle Fertigung Motoren-Kernteile
Oxford	UK	MINI, MINI Clubman, MINI Cooper SE*
Rayong	Thailand	BMW 2er, BMW 3er, BMW 5er, BMW 7er BMW X1, BMW X3, BMW X5, BMW X7 Motorräder
Regensburg	Deutschland	BMW 1er, BMW 2er, BMW 4er BMW X1, BMW X2, BMW M
Rosslyn	Südafrika	BMW X3
San Luis Potosí	Mexiko	BMW 3er
Spartanburg	USA	BMW X3, BMW X4, BMW X5, BMW X6, BMW X7, BMW M Hochvoltbatterien
Steyr	Österreich	Benzin- und Dieselmotoren Fertigung Motoren-Kernteile Hochleistungsmotoren für M-Modelle
Swindon	UK	Pressteile und Karosseriekomponenten
Wackersdorf	Deutschland	Versorgungszentrum für Teile und Komponenten Cockpitmontage Verarbeitung von Karbonfaserkomponenten
Rolls-Royce Manufacturing Plant Goodwood	UK	Rolls-Royce Phantom, Ghost, Wraith, Dawn, Cullinan*

* Siehe ↗ Verbrauchs- und CO_2-Angaben.

Standort	Land	Produkte
JOINT VENTURE BMW BRILLIANCE AUTOMOTIVE HOLDINGS LTD.		
Dadong (Shenyang)	China	BMW 5er BMW X3 BMW iX3*
Tiexi (Shenyang)	China	BMW 1er, BMW 2er, BMW 3er BMW X1, BMW X2
Tiexi (Shenyang)	China	Benzinmotoren, Hochvoltbatterien, Batteriekomponenten Fertigung Motoren-Kernteile

* Siehe Verbrauchs- und CO_2-Angaben.

Die vier Automobil-Partnerwerke der BMW Group in Jakarta (Indonesien), Kairo (Ägypten), Kaliningrad (Russland) sowie Kulim (Malaysia) bedienen vor allem die jeweiligen Regionalmärkte und fertigen Modelle der Marken BMW und MINI.

Zusätzlich vergibt die BMW Group an externe Partner Aufträge zur Serienfertigung einzelner Fahrzeugtypen und von Motorrädern. Im Berichtszeitraum hat Magna Steyr Fahrzeugtechnik in Graz (Österreich) die BMW 5er Limousine und den BMW Z4 produziert. Bei VDL Nedcar in Born (Niederlande) liefen MINI Cabrio und Countryman sowie der BMW X1 vom Band. Hinzu kommt die Produktion von BMW Motorrädern bei der TVS Motor Company in Hosur (Indien) und bei der Loncin Motor Company in Chongqing (China).

HOHES PRODUKTIONSVOLUMEN TROTZ PANDEMIE

Durch die Corona-Pandemie ging die Nachfrage auf den internationalen Automobilmärkten vor allem in der ersten Jahreshälfte zum Teil erheblich zurück. Das Produktionsvolumen wurde entsprechend angepasst und lag im Berichtszeitraum mit 2.255.637[1] Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce unter dem Vorjahresniveau (2019: 2.564.025[1] Automobile/–12,0 %). Dabei entfielen auf BMW 1.980.740[1] Fahrzeuge (2019: 2.205.841[1] Automobile/–10,2 %), auf MINI 271.121 Einheiten (2019: 352.729 Automobile/– 23,1 %) und auf Rolls-Royce Motor Cars 3.776 Automobile (2019: 5.455 Automobile/– 30,8 %).

[1] enthält Fahrzeuge aus dem Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd, Shenyang (2020: 602.935; 2019: 536.509 Automobile)
[2] Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang
[3] Auftragsfertigung

AUTOMOBILPRODUKTION DER BMW GROUP NACH WERKEN

in Einheiten	2020	2019	Veränderung in %
Spartanburg	361.365	411.620	–12,2 %
Dingolfing	231.970	284.907	–18,6 %
Regensburg	199.991	255.804	–21,8 %
Leipzig	200.968	230.284	–12,7 %
Oxford	175.984	222.340	–20,8 %
München	143.758	221.077	–35,0 %
Rosslyn	50.760	69.463	–26,9 %
Rayong	25.752	23.700	8,7 %
Chennai	6.228	8.976	–30,6 %
Araquari	8.400	8.208	2,3 %
Goodwood	3.776	5.455	–30,8 %
San Luis Potosí	56.081	25.538	119,6 %
Tiexi (BBA)[2]	311.137	250.241	24,3 %
Dadong (BBA)[2]	291.798	286.268	1,9 %
Born (VDL Nedcar)[3]	125.666	174.097	–27,8 %
Graz (Magna Steyr)[3]	35.747	52.231	–31,6 %
Partnerwerke	26.256	33.816	–22,4 %
GESAMT	**2.255.637**	**2.564.025**	**–12,0 %**

RESSOURCENVERBRAUCH UND RESSOURCENEFFIZIENZ

Die Reduzierung von CO_2-Emissionen und der verantwortungsvolle Umgang mit Ressourcen sind wichtige Pfeiler der BMW Group Strategie. Unmittelbaren Einfluss auf die CO_2-Emissionen und den Ressourcenverbrauch haben dabei die eigenen Werke und Standorte. Dort setzt die BMW Group bereits seit vielen Jahren auf eine ressourceneffiziente Produktion. Dazu gehört, dass der Verbrauch von Ressourcen im Produktionsnetzwerk der BMW Group kontinuierlich überwacht wird. Für die BMW Group gilt das Prinzip der kontinuierlichen Verbesserung: Das Unternehmen investiert in effiziente Technologien und optimiert darüber hinaus fortwährend bestehende Prozesse und Abläufe. Und dieses Prinzip ist sehr erfolgreich: Das Ziel, bis 2020 den Ressourcenverbrauch je produziertes Fahrzeug im Durchschnitt um 45 % gegenüber 2006 zu senken, hat die BMW Group mit 56,7 % deutlich übertroffen. Neben der kontinuierlichen Reduzierung des Energieverbrauchs steht die Umstellung der Energieversorgung auf erneuerbare Energien im Fokus. Verbleibende Emissionen in der Produktion, die noch nicht vermieden werden können, werden ab dem Jahr 2021 kompensiert.

–78 %

CO_2-Emissionen je Fahrzeug seit 2006

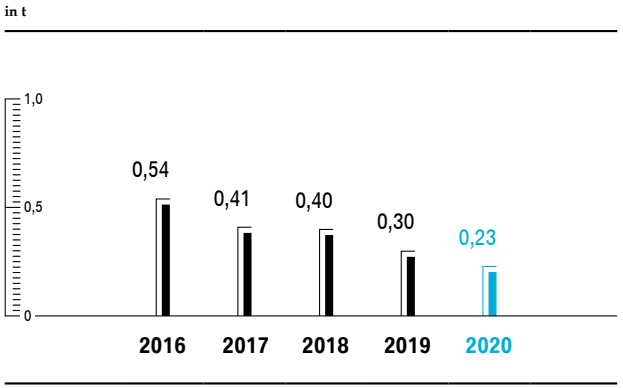
NEUE ZIELE IN DER PRODUKTION BIS 2030

Größter Hebel für die Verringerung der Scope 1- und Scope 2-Emissionen des Unternehmens sind die Produktionsstandorte, auf die rund 90 % dieser Emissionen entfallen. Die BMW Group baut in diesem Bereich auf beachtlichen Erfolgen auf: Das Unternehmen hat immer wieder Standards in der nachhaltigen Produktion gesetzt. Zwischen 2006 und 2020 sind die CO_2-Emissionen je Fahrzeug in der Produktion durch kontinuierliche Energieeffizienz, regenerative Eigenerzeugung und Direktlieferverträge für Grünstrom (inklusive Herkunftsnachweise) um rund 78 % gesunken. Doch das nächste Ziel ist bereits gesetzt: Im Vergleich zu 2019 sollen diese Emissionen bis 2030 um weitere 80 % pro Fahrzeug reduziert werden. Die verbliebenen CO_2-Emissionen aus Scope 1 und Scope 2 wird die BMW Group bereits ab dem Jahr 2021 über die Nutzung freiwilliger Kompensationszertifikate bilanziell vollständig CO_2-neutral stellen.

ERNEUT VERBESSERTE CO_2-BILANZ IN DER PRODUKTION

Im Vergleich zum Vorjahr sind die CO_2-Emissionen je Fahrzeug in der Produktion um rund 23 % auf 0,23 t CO_2 gesunken. Die Reduktion ist auf die vollständige Umstellung des BMW Group Produktionsnetzwerks auf den Bezug von Grünstrom aus regenerativen Energiequellen zurückzuführen. Auch die absoluten Emissionen im Produktionsnetzwerk konnten auf 486.630 t CO_2 reduziert werden (2019: 697.025 t CO_2). **GRI 305-4**

CO_2-EMISSIONEN JE PRODUZIERTES FAHRZEUG[1,2]



GRI 305-4, 305-5

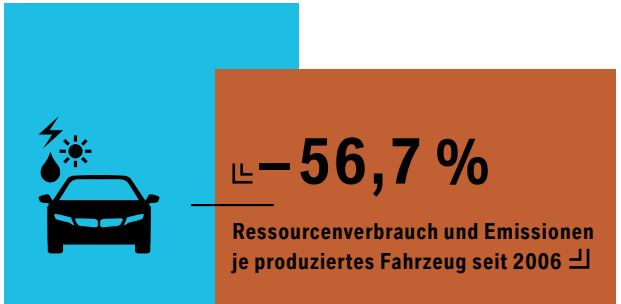
[1] Effizienzkennzahl berechnet aus Scope 1- und Scope 2-CO_2-Emissionen (Market-based-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2-Guidance. Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO_2) der Fahrzeugproduktion ohne Motorrad, bereinigt um KWK-Verluste und geteilt durch die Gesamtzahl produzierter Fahrzeuge inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, ohne Fahrzeuge aus den Auftragsfertigungen Magna Steyr und Nedcar

[2] Die Werte 2016 bis 2018 sind mit Limited Assurance geprüft.

Im Berichtsjahr sind die absoluten CO_2-Emissionen um ca. 13 % auf rund 66 Mio. t gesunken. Wesentliche Treiber waren die Senkung der weltweiten CO_2-Flottenemissionen sowie das aufgrund der Corona-Pandemie gesunkene Produktionsvolumen. **GRI 302-2, 305-1, 305-2, 305-3, 305-4, 305-5**

CO_2-BILANZ DER BMW GROUP (KURZVERSION)[1]

in t CO_2/CO_2e	2020	2019
EMISSIONEN GESAMT[2]	**65.828.005**	**75.987.119**
Scope 1	642.885	642.259
Scope 2	84.257	302.574
Scope 3	65.100.863	75.042.286



RESSOURCENVERBRAUCH UND WEITERE EMISSIONEN MINIMIEREN

Die BMW Group möchte mit einem möglichst geringen Ressourcenverbrauch in ihrer Produktion wegweisend sein. Maßgeblich sind dabei über die CO_2-Emissionen hinaus auch der Energie- und Wasserverbrauch, der Abfall zur Beseitigung sowie der Einsatz von Lösungsmitteln. In den letzten Jahren erzielte die BMW Group beim Ressourcenverbrauch große Fortschritte. Zwischen 2006 und 2020 hat sie den durchschnittlichen Ressourcenverbrauch und Emissionen je Fahrzeug um 56,7 % reduzieren können. Im Vergleich zum Vorjahr betrug die Reduktion 6,5 %.

VERBESSERUNG BEI RESSOURCENVERBRAUCH UND EMISSIONEN DER FAHRZEUGPRODUKTION SEIT 2006

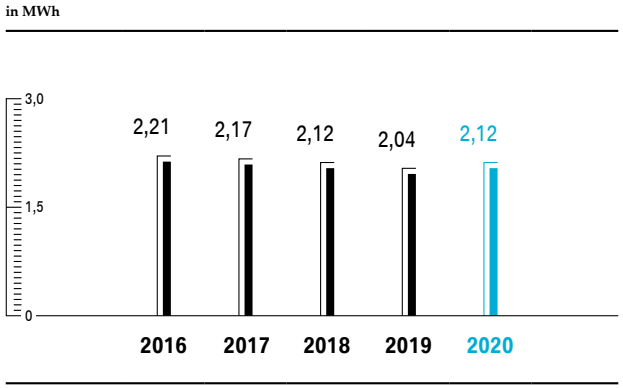
je produziertes Fahrzeug	
Durchschnitt der Werte	**–56,7 %**
Energieverbrauch	–38,0 %
CO_2-Emissionen	–78,1 %
Wasserverbrauch	–31,0 %
Prozessabwasser	–42,7 %
Abfall zur Beseitigung	–82,4 %
Lösungsmittelemissionen	–67,7 %

GRI 302-3, 305-4

Die pandemiebedingte Produktionsunterbrechung in den meisten Werken der BMW Group hat sich beim Energieverbrauch je Fahrzeug deutlich ausgewirkt: Beim Wiederanlauf der Fertigungsanlagen entstand durch die gleichgebliebene Grundlast[3] bei gleichzeitig gesunkenem Produktionsvolumen ein insgesamt erhöhter Energieverbrauch je Einheit. Zwar sind die absoluten Verbräuche der BMW Group während der Pandemie auf 5.714.610 MWh (2019: 5.974.625 MWh) gesunken **Energieverbrauch im Detail**, doch wurde die Energieeffizienz im Wesentlichen durch die geringeren Stückzahlen und nicht zuletzt auch durch Hygienemaßnahmen (zum Beispiel durch häufigeres Lüften) beeinträchtigt. Der spezifische Energieverbrauch in der Fahrzeugproduktion der BMW Group stieg daher im Jahr 2020 mit 2,12 MWh je produziertes Fahrzeug im Vergleich zu 2019 um 3,9 % an. **GRI 302-1, 302-3, 302-4**

[1] Ausführliche Version: CO_2-Bilanz der BMW Group.
[2] Die aufgeführten Emissionen erreichen ca. 90 % der gesamten Scope 1- bis Scope 3-Emissionen der BMW Group. Bei Scope 1- und Scope 2-Emissionen Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO_2.
[3] Grundlast ist die Leistung, die dauerhaft benötigt wird (beispielsweise Stand-by-Verbräuche), unabhängig davon, wie viel produziert wird. Beispiele sind Not- und Grundbeleuchtung, Minimallüftung oder Heizung und Klimatisierung im Absenkbetrieb.

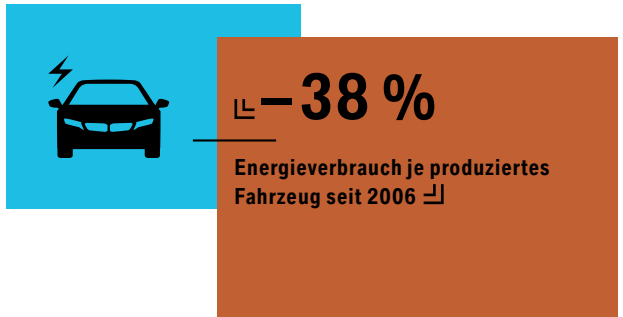
ENERGIEVERBRAUCH JE PRODUZIERTES FAHRZEUG[1,2]



GRI 302-3, 302-4

Der spezifische Wasserverbrauch in der Produktion konnte mit 2,25 m³ je produziertes Fahrzeug gegenüber dem Vorjahr um 3,0 % reduziert werden. **Wasserverbrauch je produziertes Fahrzeug**

Die BMW Group arbeitet kontinuierlich daran, Energie- und Wasserverbrauch weiter zu senken. Chancen zur Einsparung von Energie erkennt das Unternehmen insbesondere beim Grundlastmanagement, beispielsweise mit dem Stand-by-Betrieb in Schichtpausen. Um den Wasserverbrauch zu reduzieren, optimieren die Werke ihre Kreislaufsysteme mit einer Abwasseraufbereitung weiter. Dieser Optimierung stehen die erhöhten Verbräuche infolge der Kühlung von neu installierten Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen gegenüber. Untersuchungen, in der Zukunft alternative Wasserquellen zu Trinkwasser zu nutzen, sind in verschiedenen Werken durchgeführt worden. Der Fokus lag auf Standorten in trockenen Klimaregionen, wie zum Beispiel dem Werk in San Luis Potosí (Mexiko).



Der Anteil des Abfalls zur Beseitigung je produziertes Fahrzeug konnte im Berichtsjahr gegenüber 2019 um 18,6 % auf 3,33 kg verringert werden. Hauptgrund für Veränderungen beim Abfallaufkommen zur Beseitigung sind Änderungen in der Struktur der vorhandenen Entsorger an den einzelnen Standorten. So konnte beispielsweise in Shenyang (China) seit dem Jahr 2020 der hausmüllähnliche Gewerbeabfall zur Energiegewinnung genutzt werden. Dies war ebenfalls im Werk Rosslyn (Südafrika) möglich. **Abfall zur Beseitigung je produziertes Fahrzeug**

Die Emissionen flüchtiger organischer Lösungsmittel (VOC[3]) je produziertes Fahrzeug konnte die BMW Group im Berichtszeitraum 2020 um 4,7 % auf 0,81 kg senken. Diese Verbesserung gegenüber dem Vorjahr ist auf Prozessoptimierungen wie beispielsweise Mengenbeschränkungen bei der Materialausgabe für Reinigungsarbeiten, durch den Einsatz von lösemittelfreien Reinigern sowie durch die Ausstattung mehrerer neuer Lackierereien mit erweiterter thermischer Nachverbrennung für Basis- und Klarlack, wie zum Beispiel in den Werken München, Dingolfing und Shenyang, zurückzuführen. **Lösungsmittel je produziertes Fahrzeug** **GRI 305-7**

RESSOURCENVERBRAUCH KONTROLLIEREN

Die Kontrolle des Ressourcenverbrauchs ist fester Bestandteil des Umweltmanagements im weltweiten Produktionsnetzwerk, gesteuert vom Lenkungskreis des internationalen Umweltschutznetzwerks der BMW Group. Jede Anlage, jedes Gebäude und jede Fläche ist einem internen Betreiber zugeordnet. Er trägt in seinem Bereich nicht nur die Verantwortung für die Anlagen und technischen Systeme sowie reibungslose Prozess- und Verfahrensabläufe, sondern auch für deren Umweltauswirkungen.[4]

An allen 31 BMW Group Produktionsstandorten wurde ein Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 implementiert. Mit Ausnahme des Standorts Manaus in Brasilien (geplant für 2021) sind alle Standorte nach dieser Norm zertifiziert. Die fünf Kompetenzzentren – Immissionen, Wasser, Abfall, Qualifizierung und Umweltmanagementsystem – koordinieren weltweit die Umweltschutzmaßnahmen. Ökologische Verbesserungen, die sich an einem Standort bewährt haben, setzt die BMW Group nach Möglichkeit auch an anderen Standorten um. Eine laufende Fortbildung und der Erfahrungsaustausch der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollen den Wissenstransfer gewährleisten.

[1] Effizienzkennzahl berechnet aus Strom-, Wärme-, Erdgas- und Heizölverbrauch der Fahrzeugproduktion (ohne Motorrad), bereinigt um KWK-Verluste geteilt durch die Gesamtzahl produzierter Fahrzeuge ohne Fahrzeuge aus der Auftragsfertigung Magna Steyr und Nedcar plus Energieverbrauch der Motorenwerke und Elektromotoren sowie Batterieproduktion geteilt durch die Motorenproduktion in Hams Hall, Steyr, München und BMW Brilliance Automotive Ltd. in Shenyang.
[2] Die Werte 2016 bis 2018 sind mit Limited Assurance geprüft.
[3] VOC-Emissionen (flüchtige organische Lösungsmittel) entstehen insbesondere im Lackierprozess und können durch neue Lacktiertechnologien reduziert werden.
[4] Jeder Betreiber muss die Umweltauswirkungen gemäß dem Umweltmanagementsystem im Aspekteregister beschreiben und Maßnahmen zur Verbesserung (z. B. langfristige Ziele) aufzeigen.

KREISLAUFWIRTSCHAFT MAXIMIERT RESSOURCENEFFIZIENZ UND TRÄGT ZUM KLIMASCHUTZ BEI

Der Umgang mit Ressourcen spielt für das Geschäftsmodell der BMW Group eine zentrale Rolle. So soll etwa die Elektromobilität langfristig nicht nur über Primärmaterialien abgedeckt werden, sondern die zugrunde liegenden Ressourcenströme müssen sich nachhaltig verändern. Ziel der BMW Group ist es, durch mehr Transparenz in der Verwertungskette qualitativ hochwertiges Sekundärmaterial zu schaffen und die tatsächliche Weiternutzung der Rohstoffe im Kreislauf nachvollziehen zu können. Die BMW Group will wirksame Impulse für eine langfristig funktionierende Kreislaufwirtschaft (Circular Economy) setzen und rückt die Wiederverwertung wertvoller Ressourcen in den Fokus. Diese kann zugleich einen erheblichen Beitrag zur Senkung der CO_2-Emissionen (Scope 3-Upstream) leisten, da durch die Verwendung von Sekundärmaterial der CO_2-Fußabdruck in der Beschaffung und Produktion erheblich verringert werden kann – je nach Material sogar auf ein Sechstel. Die BMW Group hat daher die Kreislaufwirtschaft als strategischen Schwerpunkt für die kommenden Jahre definiert. Dies schließt eigene interne Initiativen ebenso ein wie ein verstärktes externes Engagement im Dialog mit den wichtigsten Stakeholdern.

Bereits in Designprozess und Produktentwicklung ist der sparsame Einsatz von Ressourcen eine wichtige Anforderung. Das garantiert, dass BMW Group Produkte so konzipiert sind, dass möglichst viele Materialkreisläufe geschlossen werden. Im Jahr 2020 wurden insgesamt 99,1 % der in der Produktion anfallenden Abfälle recycelt oder verwertet. Dort, wo es sinnvoll ist, werden – abhängig vom Entsorgermarkt und von der Entfernung zum Lieferanten – die Kreisläufe von Materialien physisch geschlossen, sodass die anfallenden Wertstoffe als Rezyklate wiederverwendet werden. Altfahrzeuge werden deshalb nicht als zu entsorgender Abfall betrachtet, sondern als Quelle für Sekundärrohstoffe. Aus diesem Grund fördert die BMW Group die Rückführung von Altfahrzeugen, Komponenten und Materialien in den Rohstoffkreislauf. Bereits in 30 Ländern hat sie gemeinsam mit ihren nationalen Vertriebsgesellschaften die Rücknahme von Altfahrzeugen geregelt und bietet eine umweltgerechte Verwertung bei mehr als 2.800 Rücknahmestellen an. Alle seit 2008 auf den Markt gebrachten Fahrzeuge erfüllen die weltweiten gesetzlichen Anforderungen zur Verwertung von Altfahrzeugen, Komponenten und Materialien. Bereits heute müssen Fahrzeuge zu 95 % recyclingfähig sein. **GRI 301-3**

Bis 2030 will die BMW Group den Anteil von wiederverwertetem Sekundärmaterial in ihren Fahrzeugen weiter erhöhen und gleichzeitig das Recyclingverfahren konsequent weiterentwickeln. Im Berichtsjahr wurden rund 25 % sekundärer Stahl und bis zu 20 % Rezyklate in thermoplastischen Werkstoffen für den Fahrzeugbau verwendet. In Aluminiumgussteilen setzt die BMW Group bis zu 50 % Sekundäraluminium ein. **Durchschnittliche Verteilung der Materialien in Fahrzeugen der BMW Group** **GRI 301-2**

Zur Minimierung des Abfallaufkommens hat die BMW Group Recycling- und Aufbereitungskonzepte, die an die Abfallströme in den unterschiedlichen Werken, an regional geltende gesetzliche Vorgaben sowie an jeweils vor Ort vorhandene Entsorgerstrukturen angepasst sind. Zudem will das Unternehmen seine Kompetenzen in der Entwicklung und Fertigung von Batteriezellen erweitern **Elektromobilität** und mehr Transparenz für den Verbleib und die Verwertung von Altfahrzeugen und deren Ressourcen schaffen. **Input-Output-Bilanz**

Durch ihren eigenen Venture Capital Fonds BMW i Ventures hat die BMW Group in wichtige Technologien investiert, die einen entscheidenden Beitrag zu ihrer langfristigen Vision der CO_2-Neutralität leisten können. Im Jahr 2020 beteiligte sich BMW i Ventures zum Beispiel an PureCycle, dem ersten Unternehmen weltweit, das Polypropylen (wesentlicher Bestandteil von Fahrzeugen) in einen farblosen und geruchlosen nativen Zustand recyceln kann. Ein weiteres Investment wurde in Prometheus Fuels vorgenommen, mit dessen Technologie und unter Einsatz erneuerbarer Energie CO_2-neutrale synthetische Treibstoffe hergestellt werden können.

Logistik: Verkehrsträger und CO_2-Emissionen

In enger Zusammenarbeit mit Speditionen, Infrastrukturbetreibern und Nutzfahrzeugherstellern entwickelt die BMW Group ökologisch nachhaltige Logistikkonzepte. Die Strategie Green Logistics verfolgt eine klimaneutrale Transportlogistik. Diese trägt zur Reduktion von CO_2-Emissionen in der Lieferkette bei, die bis 2030 um 20 % pro Fahrzeug sinken sollen (Basisjahr 2019).

Für die BMW Group sind der CO_2-Fußabdruck und der Einsatz CO_2-effizienter Energie- und Verkehrsträger bei der Auswahl der Transportdienstleister entscheidende Kriterien. Aktuell wird etwa die Hälfte der produzierten Fahrzeuge per Bahn aus den Werken abtransportiert. Bei der Fahrzeugversorgung des chinesischen Markts erzielt das Unternehmen weitere CO_2-Einsparungen durch eine intensivere Nutzung der Bahn entlang der Seidenstraße. Im Teilevertrieb werden zur Reduktion von CO_2-Emissionen Teilumfänge der Luftfracht nach China zunehmend auf die Bahn verlagert. Für andere Überseemärkte wurde die Umstellung auf intermodalen Luft-See-Transport erprobt.

Die BMW Group beschäftigt sich verstärkt mit der Weiterentwicklung und Pilotierung sowie dem Einsatz innovativer Technologien. Batterieelektrische und erdgasbetriebene Lastfahrzeuge sind bereits in der Produktionsversorgung in Betrieb. In der Fahrzeugproduktion unterhielt die BMW Group 2020 ein Pilotprojekt für den Seeweg von Belgien nach Spanien. Der Einsatz von Biokraftstoff aus Speiseölabfällen führte hier zu einer CO_2-Emissionsreduktion um 1.100 t.

ERNEUERBARE ENERGIEN

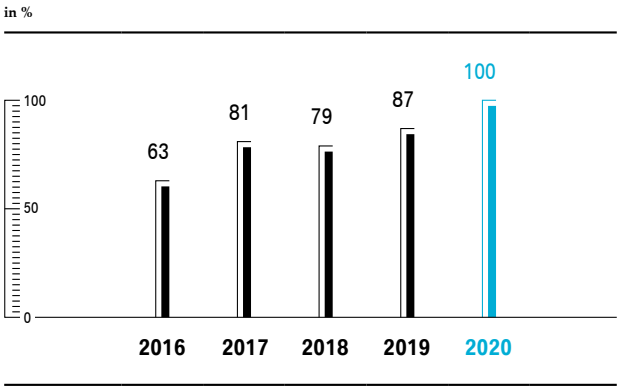
Weltweit beziehen alle Standorte der BMW Group sowie das Joint Venture BMW Brilliance Automotive (BBA) zu 100 % Grünstrom aus regenerativen Energiequellen[1]. Um in einem nächsten Schritt die CO_2-Emissionen in der Produktion bis 2030 um weitere 80 % je Fahrzeug zu reduzieren (Basisjahr 2019), investiert die BMW Group konsequent weiter in die Optimierung der Energieeffizienz ihres weltweiten Produktionsnetzwerks. Dazu gehören beispielsweise die Nutzung von Prozesswärme in Lackierereien oder die Datenanalyse, um den Stromverbrauch von Maschinen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Außerdem baut die BMW Group die eigene regenerative Stromerzeugung an ihren Standorten weiter aus und erhöht die Energiespeicherkapazität. Dem bereits langjährig verankerten Ziel, führend beim Einsatz von erneuerbaren Energien in Produktion und Wertschöpfung zu sein, kommt die BMW Group mit diesen und anderen Maßnahmen somit stetig näher.

SELBST ERZEUGTE REGENERATIVE ENERGIEN

Durch die Eigenerzeugung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen verbessert die BMW Group ihre Umweltbilanz. Abhängig vom Standort und von den dortigen Rahmenbedingungen werden passende Technologien eingesetzt und Lösungen erarbeitet. Das Spektrum reicht dabei von Solarenergie wie beispielsweise in Mexiko über Biogas in Südafrika bis hin zu Windkraft in Leipzig. Da die Eigenproduktion den gesamten Energiebedarf nicht vollständig decken kann, kauft das Unternehmen Strom aus regenerativen Quellen – bevorzugt lokal – hinzu. Zugleich wird die BMW Group künftig einen steigenden Anteil ihres Strombedarfs durch sogenannte Power Purchase Agreements (PPA), also durch den direkten Bezug aus definierten Erzeugungsanlagen für erneuerbare Energien, decken.

Zudem arbeitet die BMW Group auch an Lösungen, erneuerbare Energien zu speichern. So ist beispielsweise die Speicherfarm im BMW Group Werk Leipzig mit Hochvoltbatterien aus dem BMW i3[2] ausgestattet. Die Speicherfarm ist in das öffentliche Stromnetz integriert und stellt Regelleistung bereit. Auf diese Weise trägt die BMW Group zusätzlich zur Stabilität der öffentlichen Stromnetze bei.

FREMDSTROMANTEIL AUS ERNEUERBAREN ENERGIEN[3,4]



KLARE PROZESSE, ROLLEN UND VERANTWORTUNGEN

Für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Energie sind unternehmensweit eigenständige Prozesse etabliert, die den zentralen Strategieabteilungen, den regionalen Steuerstellen sowie den Werken auf lokaler Ebene klare Rollen und Verantwortungen zuweisen. Zudem steht die BMW Group in engem Austausch mit ihren Energieversorgern in den lokalen Märkten, beobachtet regulatorische Entwicklungen und zieht bei Bedarf externe Unterstützung hinzu, um auf etwaige Änderungen des Anteils von regenerativem Strom und den CO_2-Fußabdruck des gelieferten Stroms reagieren zu können.

100 %

Grünstrom aus regenerativen Energiequellen

[1] Strom aus regenerativen Eigenerzeugungsanlagen, Direktlieferverträgen für Grünstrom sowie auch zertifizierte Herkunftsnachweise
[2] Siehe Verbrauchs- und CO_2-Angaben.
[3] Bestimmt aus den eingekauften Grünstrommengen (unter anderem über Herkunftsnachweise). Beinhaltet alle BMW Group Produktionsstandorte inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, sowie die Motorradproduktion und Nicht-Produktionsbereiche.
[4] Die Werte 2016 bis 2018 sind mit Limited Assurance geprüft.

EINKAUF UND LIEFERANTENNETZWERK

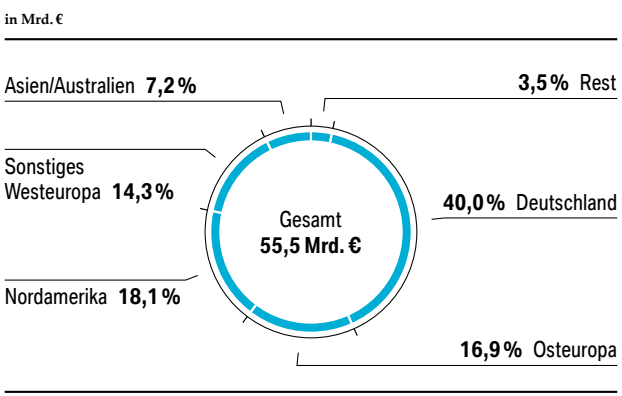
Mit dem Einkauf, dem Management der internationalen Lieferbeziehungen mit seinen Partnern und einer eigenen Komponentenfertigung legt die BMW Group die Basis für eine stabile und zukunftsfähige Lieferkette.

Das Ressort Einkauf und Lieferantennetzwerk leistet so einen wesentlichen Beitrag zur Ausrichtung des Unternehmens auf die strategischen Zukunftsfelder wie die E-Mobilität oder die Vernetzung und sichert das entsprechende Produktionsvolumen in der Lieferkette ab. Mit der wachsenden Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen steigt auch der Bedarf an entsprechenden Komponenten und Bauteilen in der Produktion. Insbesondere für die Batteriezelle setzt die BMW Group dabei auf verschiedene Maßnahmen, um dieses Wachstum abbilden zu können. So wird das Unternehmen die Batteriezellen der gesamten fünften Generation von vier Lieferanten beziehen und sich damit unabhängiger von einzelnen Anbietern machen. Volumenflexibilität ist dabei eine Prämisse und ein entscheidendes Auswahlkriterium für die Batteriezell-Lieferanten.

Das Ressort Einkauf und Lieferantennetzwerk ist seit vielen Jahren global tätig und folgt dem Prinzip der lokalen Beschaffung von Teilen und Komponenten. Die BMW Group ist in allen wichtigen Einkaufsmärkten mit leistungsfähigen Teams vor Ort. Dieser direkte Kontakt mit den lokalen Beschaffungsmärkten hat sich insbesondere während der Corona-Pandemie bewährt. Trotz der hohen Belastung in der Lieferkette konnte das Unternehmen auch im Berichtsjahr 2020 die reibungslose Teileversorgung der weltweiten Produktionsstandorte durchgängig sicherstellen. Die Lieferkette hat damit auch unter den außergewöhnlichen Bedingungen des Pandemiejahres 2020 ihre Stabilität und Flexibilität unter Beweis gestellt. Zu dieser Resilienz tragen unter anderem auch die langjährigen Nachhaltigkeitsaktivitäten im Einkauf und Lieferantennetzwerk bei.

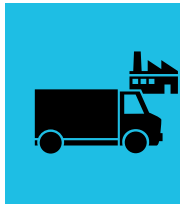
Insgesamt ist das Ressort verantwortlich für die weltweite Beschaffung und Qualitätssicherung von Produktionsmaterial, Rohstoffen, Investitionsgütern und Dienstleistungen sowie die Produktion von im eigenen Haus hergestellten Fahrzeugkomponenten. Die Auswahl der externen Lieferanten erfolgt konsequent auf Basis der Wettbewerbsfähigkeit nach den Kriterien operative Exzellenz, Qualität, Innovation, Flexibilität, Kosten und Nachhaltigkeit.

REGIONALE VERTEILUNG DES EINKAUFSVOLUMENS DER BMW GROUP*



* Direkter und indirekter Einkauf; ohne Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang

GRI 102-9



60 %

Anteil Lieferanten an der Wertschöpfung

NACHHALTIGKEIT FESTER BESTANDTEIL IM EINKAUF UND LIEFERANTENNETZWERK

Für die BMW Group ist die unternehmerische Sorgfaltspflicht von hoher Bedeutung. Bereits 2008 hat sich das Unternehmen damit auseinandergesetzt und für die Vergabe der Umfänge für den BMW i3 umfassende Umwelt- und Sozialstandards definiert und festgeschrieben. Seit 2010 fordert die BMW Group von ihren Partnern und Lieferanten für BMW i Modelle, Menschenrechte und erweiterte Umwelt- und Sozialstandards einzuhalten. Dazu gehören auch Managementsysteme zum Schutz der Umwelt. Seit 2014 sind diese Vorgaben für die Lieferanten aller Fahrzeugmodelle verpflichtend. Im Jahr 2019 wurde diese Verpflichtung, wo immer erforderlich, um Managementsysteme zum Arbeitsschutz ergänzt.

Bei vielen Rohstoffen stellt der Anspruch, Verletzungen von Umweltstandards und Menschenrechten auszuschließen, eine besondere Herausforderung dar – beispielsweise bei Lithium und Kobalt, beides Schlüsselrohstoffe für die Produktion von Batteriezellen.

Die BMW Group baut ihre Nachhaltigkeitsaktivitäten im Lieferantennetzwerk kontinuierlich aus. Der Fokus liegt dabei auf drei Schwerpunktthemen: 1. der Reduktion von CO_2-Emissionen, 2. der Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards und insbesondere von Menschenrechten und 3. dem Schutz natürlicher Ressourcen.

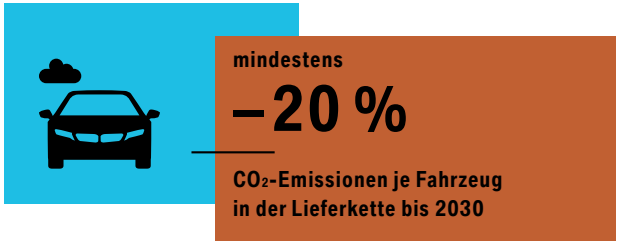
NEUE ZIELE ZUR CO_2-REDUKTION IM LIEFERANTENNETZWERK

Bis zum Jahr 2030 sollen insgesamt mehr als sieben Millionen elektrifizierte Fahrzeuge der BMW Group auf den Straßen unterwegs sein. Dies bedeutet, dass die durchschnittlichen CO_2-Emissionen im Lieferantennetzwerk der BMW Group (Scope 3-Upstream gemäß SBTI) bis 2030 um mehr als ein Drittel je Fahrzeug steigen würden, wenn keine Gegenmaßnahmen getroffen werden. Neben dem steigenden Anteil elektrifizierter Modelle liegen die Ursachen hierfür beispielsweise in der energieintensiven Herstellung von Batteriezellen, dem vermehrten Einsatz von Aluminium und an einer weiteren Lokalisierung in China, wo der Anteil von erneuerbaren Energien am Energiemix aktuell noch relativ gering ist. Ungeachtet dessen hat sich die BMW Group zum Ziel gesetzt, diesen Trend nicht nur aufzuhalten, sondern sogar umzukehren und die CO_2-Emissionen je Fahrzeug in der Lieferkette[1] bis 2030 um mindestens 20 %[2] zu senken (Basisjahr 2019). Dafür etabliert sie seit dem Jahr 2020 unter anderem den CO_2-Fußabdruck als Vergabekriterium in der Lieferkette.

Einer der größten Hebel zur CO_2-Reduzierung in der Lieferkette ist die Verwendung von Grünstrom. Vor diesem Hintergrund hat die BMW Group mit den Lieferanten der aktuellen, fünften Generation von Batteriezellen vereinbart, nur noch Grünstrom aus erneuerbaren Energiequellen für die Produktion zu verwenden.

DIE BMW GROUP MOTIVIERT IHRE PARTNER, NACHHALTIG ZU WIRTSCHAFTEN

So wie die BMW Group im eigenen Produktionsumfeld fortlaufend Optimierungen und Effizienzmaßnahmen umsetzt, setzt sie sich auch in ihrem Lieferantennetzwerk aktiv für Maßnahmen zur CO_2-Verringerung ein. Über die Beteiligung am CDP-Supply-Chain-Programm motiviert das Unternehmen seine Lieferanten, nachhaltig zu wirtschaften und beispielsweise erneuerbare Energien in der Produktion einzusetzen. Kern des Programms ist eine jährliche Berichterstattung, die eine Vielzahl von Klimaaspekten beinhaltet. Dies umfasst unter anderem konkrete Maßnahmen zur Reduktion von CO_2-Emissionen oder zur Erhöhung des Anteils regenerativer Energien. Die BMW Group wirbt bei ihren Lieferanten nachdrücklich dafür, sich dem Pariser Klimaabkommen entsprechende Ziele zu setzen und so dazu beizutragen, die globale Erderwärmung zu begrenzen. Der Erfolg zeigt sich in den kontinuierlich steigenden Zahlen teilnehmender Lieferanten: 63 Lieferanten (2019: 40) berichteten mindestens ein 2-Grad-konformes Zielsystem, 59 (2019: 54) wollen innerhalb der nächsten zwei Jahre ein solches veröffentlichen.



[1] inklusive Transportlogistik
[2] Aus Gründen der Vereinfachung handelt es sich hierbei um einen gerundeten Wert. Das im Rahmen von SBTI validierte Ziel beträgt 22 %.

Im Jahr 2020 berichteten 218 Lieferanten der BMW Group (2019: 199) über das CDP-Supply-Chain-Programm. Dies entsprach rund 79 % (2019: 78 %) des produktionsrelevanten Einkaufsvolumens der BMW Group. Die teilnehmenden Lieferanten berichteten in Summe rund 22 Mio. t reduzierte CO_2-Emissionen (2019: 32 Mio. t), die anteilig auf die an die BMW Group gelieferten Materialien und Güter entfallen. Aufgrund der Corona-Pandemie und des dadurch reduzierten Produktionsvolumens sind im Jahr 2020 insgesamt weniger CO_2-Emissionen entstanden. Dementsprechend fiel auch die Reduktion der berichteten CO_2-Emissionen geringer aus. **GRI 308-1, 308-2, 414-1, 414-2**

Die BMW Group hat die Bewertungen des CDP-Supply-Chain-Programms in wesentlichen Einkaufsprozessen verankert. Die Ergebnisse werden in Lieferantengesprächen, in strategischen Managementgesprächen sowie in den Lieferantengesamtstrategien genutzt, um auf Verbesserungspotenzial hinzuweisen. Im Durchschnitt haben sich die Lieferanten, die seit mindestens drei Jahren innerhalb des CDP-Supply-Chain-Programms berichten, verbessert. Dies wertet die BMW Group als Hinweis darauf, dass das Programm bei den langfristig Beteiligten gut verankert ist und die beabsichtigten Wirkungen erzielt. Im Jahr 2020 forderte die BMW Group zudem über 1.000 zusätzliche Lieferanten, die als kleinere und mittlere Unternehmen die Kriterien für eine Einladung zum CDP-Supply-Chain-Programm nicht erreichten, auf, einen CO_2-Fragebogen zu beantworten. Diese Aktivität deckte weitere rund 11 % (somit in Summe 90 %) des produktionsrelevanten Einkaufsvolumens ab. Durch die Befragungsergebnisse erlangte das Unternehmen zusätzliche Erkenntnisse, um die Bewertung des CO_2-Fußabdrucks in der Lieferkette als Vergabekriterium in Entscheidungsprozessen weiter zu etablieren. Bei 18 von 31 Ausschreibungen mit dem größten CO_2-Fußabdruck war dies bereits der Fall. **GRI 308-1, 308-2, 414-1, 414-2**

UMWELT- UND SOZIALSTANDARDS SOWIE MENSCHENRECHTE ACHTEN

Eine große Herausforderung ist es, die Einhaltung von Menschenrechten, Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsstandards beim Abbau von Rohstoffen sicherzustellen. Hierfür geht der BMW Group Einkauf über die vertragliche Vereinbarung von Nachhaltigkeitsstandards hinaus und steigt tiefer in die Lieferkette ein, um entsprechende Vereinbarungen an besonders kritischen Stellen im Lieferantennetzwerk direkt zu schließen und deren Einhaltung mit Auditierungen abzusichern.

Die BMW Group engagiert sich zudem in diversen Initiativen dafür, Managementansätze zur Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflicht zu standardisieren und im gesamten Lieferantennetzwerk anzuwenden. Dazu gehört beispielsweise in Deutschland der Branchendialog zur Achtung der Menschenrechte entlang der globalen Liefer- und Wertschöpfungsketten der deutschen Automobilindustrie, an dem sich die BMW Group aktiv beteiligt. Aber auch international ist das Unternehmen aktiv und engagiert sich in Standardisierungsinitiativen zur Rohstoffgewinnung. Durch die Zertifizierung von Minen nach dem Standard der **Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA)** oder der **Aluminium Stewardship Initiative (ASI)** fördert die BMW Group die Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards bereits beim Rohstoffabbau.

Ziel des Unternehmens ist, einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Einhaltung der Menschenrechte entlang internationaler Lieferketten zu leisten.

KERNELEMENTE FÜR NACHHALTIGEN MATERIALEINKAUF

Im Berichtsjahr hat die BMW Group wichtige Nachhaltigkeitsthemen wie Biodiversität, Entwaldung und Tierschutz in ihren **Nachhaltigkeitsstandard für das Lieferantennetzwerk** aufgenommen. Dieser stellt die Grundlage für die Einkaufsbedingungen des Unternehmens dar. Danach unterliegen Lieferanten der BMW Group sowie auch alle Einkäufe den umfangreichen Nachhaltigkeitsanforderungen der BMW Group.

Im Jahr 2012 hat die BMW Group in ihrer Materialstrategie besonders kritische Rohstoffe und Materialien aus Nachhaltigkeitssicht identifiziert und auf dieser Basis die branchenübergreifende Studie **Material Change Report** (2018) initiiert. Die dort priorisierten Rohstoffe sowie weitere für ihre Produktion wichtige Materialien analysiert die BMW Group kontinuierlich hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft entlang der gesamten Lieferkette. Durch den Direktbezug von Rohstoffen wie Kobalt und Lithium kann das Unternehmen die Rückverfolgbarkeit und Transparenz hinsichtlich Umwelt- und Sozialstandards herstellen. Dies ist entscheidend für die Durchführung von Due-Diligence-Maßnahmen in Rohstofflieferketten.

VERANTWORTUNGSVOLLER UMGANG MIT NATÜRLICHEN RESSOURCEN

Neben der Einhaltung der Umwelt- und Sozialstandards sowie der Menschenrechte spielt der verantwortungsvolle Umgang mit den endlichen Ressourcen der Natur eine zentrale Rolle.

Um die Bestände kritischer Rohstoffe zu schützen, plant die BMW Group, den Anteil von recycelten Rohstoffen, sogenanntem Sekundärmaterial, bis 2030 deutlich zu erhöhen und Rohstoffe in einer Kreislaufwirtschaft mehrfach zu nutzen. Mit dem Ausbau der E-Mobilität gewinnt das Thema Kreislaufwirtschaft an Bedeutung, da für Batteriezellen verschiedene kritische Rohstoffe benötigt werden. Sekundärmaterial reduziert die CO_2-Emissionen gegenüber Primärmaterial deutlich: etwa um den Faktor 4–6 bei Aluminium und um den Faktor 2–5 bei Stahl und Thermoplasten.

An den eigenen Werksstandorten etabliert die BMW Group sukzessive Recyclingkreisläufe zwischen den Werken und den Rohstoffherstellern, so zum Beispiel im Komponentenwerk Landshut. Die **Gießerei in Landshut** wurde Ende 2019 für ihren nachhaltigen Aluminiumeinsatz von der Aluminium Stewardship Initiative (ASI) zertifiziert. Rund die Hälfte des in Landshut verwendeten Aluminiums stammt aus einem Recyclingkreislauf. So reduziert die BMW Group bewusst den Einsatz von CO_2-intensivem Primäraluminium.

UMFASSENDE MASSNAHMEN UND PARTNERSCHAFTLICHE ZUSAMMENARBEIT SICHERN DIE EINHALTUNG DER NACHHALTIGKEITSSTANDARDS

Nur in einem partnerschaftlichen Zusammenspiel mit den Lieferanten kann es gelingen, die angestrebten Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Denn Klimaschutz und die Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards sind eine gesamtgesellschaftliche Herausforderung. Wie beim Thema Qualität geht es bei der Nachhaltigkeit darum, ehrgeizige Ziele gemeinsam mit dem Lieferantennetzwerk zu realisieren.

Um ihre Aktivitäten zur Sicherung der Sorgfaltspflichten im Bereich Nachhaltigkeit zu intensivieren, wirkt die BMW Group seit 2018 bei der Ausarbeitung des Automotive Sustainability Assessment (ASA) im Verband der Automobilindustrie (VDA) mit. Anhand dieser Prüfungsrichtlinien können wesentliche Sorgfaltspflichten zukünftig auch am Standort mittelständischer Lieferanten der Automobilbranche standardisiert geprüft werden. Für große Lieferanten aus der Elektronikindustrie wendet die BMW Group bereits das Auditprogramm der Responsible Business Alliance (RBA) an. Des Weiteren führt sie insbesondere bei speziell risikobehafteten Lieferketten Qualifizierungs-, Standardisierungs- und Befähigungsmaßnahmen sowie Informationsveranstaltungen durch. Ziel ist die Weiterentwicklung und aktive Transformation der Lieferanten bezüglich Nachhaltigkeitsthemen. Hierbei nutzt die BMW Group individuelle sowie standardisierte Bausteine der Drive Sustainability Initiative und Responsible Business Alliance, um Nachhaltigkeit in die Wirtschaftsprozesse wie beispielsweise den Beschaffungsprozess zu integrieren.

Elektromobilität ist nur dann nachhaltig, wenn auch die Rohstoffe auf möglichst nachhaltige Art gewonnen werden. Beispiel Lithium:

Derzeit bezieht die BMW Group Lithium für Hochvoltbatterien der fünften Generation ausschließlich aus Australien, wo das Material im sogenannten Hard-Rock-Mining-Verfahren gewonnen wird.

Darüber hinaus hat die BMW Group eine Studie zu nachhaltigem Lithiumabbau bei zwei renommierten amerikanischen Universitäten in Auftrag gegeben, um den Wasserverbrauch bei der Gewinnung von Lithium wissenschaftlich zu untersuchen. Ziel der Studie der University of Alaska Anchorage und der University of Massachusetts Amherst ist es, den Einfluss des Lithiumabbaus auf die lokalen Wasserhaushalte in Lateinamerika zu untersuchen.

Lithium ist das leichteste Metall der Erde und wird unter anderem zur Herstellung von Akkus, Keramik, Glas und Aluminium verwendet. Damit ist Lithium auch ein zentraler Rohstoff für die Herstellung von Lithium-Ionen-Batterien und spielt eine Schlüsselrolle für die Elektrifizierung von Fahrzeugen.

Zwei Drittel der weltweiten Lithiumreserven befinden sich in Lateinamerika. Bisher wurden die Auswirkungen des Lithiumabbaus in der Region allerdings nicht ausreichend wissenschaftlich untersucht. Diese Lücke soll die von der BMW Group in Auftrag gegebene Studie nun schließen. An der Finanzierung der Studie beteiligt sich auch die BASF SE.

Mithilfe des Prozesses zur Sicherung der Sorgfaltspflicht überprüft die BMW Group, ob und wie die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstandards bei ihren Lieferanten erfolgt. Die Lieferanten verpflichten sich vertraglich, diversen Anforderungen für ihr Umwelt- (ISO 14001, EMAS) sowie Arbeitsschutzmanagementsystem (OHSAS 18001, ISO 45001) nachzukommen und die Einhaltung dieser Vereinbarungen auch von ihren Unterauftragnehmern einzufordern und nachzuhalten.

Im Jahr 2020 fand eine umfassende Revision des von den Automobilherstellern gemeinsam verfassten und von der BMW Group 2012 initiierten Nachhaltigkeitsfragebogens für Lieferanten statt. Hinweise auf mögliche Verstöße gegen die Grundsätze der BMW Group zur Nachhaltigkeit im Lieferantennetzwerk bearbeitet das Supply Chain Response Team. Zudem ist die Human Rights Contact Supply Chain der BMW Group zentrale Anlaufstelle für Meldungen von potenziellen Sozial- oder Umweltverstößen bei Lieferanten, die anonym per Telefon und E-Mail abgegeben werden können.

Mit 64 % (2019: 62 %) der Lieferanten, bei denen im Berichtsjahr Nachhaltigkeitsdefizite festgestellt wurden, hat die BMW Group korrektive Maßnahmen zur Behebung bis zum Produktionsstart vereinbart. Dabei bestanden die wesentlichen Handlungsfelder insbesondere in den Bereichen Gefahrstoffmanagement, Abfallmanagement und Arbeitsbedingungen beziehungsweise Arbeitssicherheit. **GRI 308-1, 308-2, 414-1, 414-2**

Die Verantwortung für Nachhaltigkeit in der Lieferkette und Energie wurde 2020 in einer eigenen Abteilung innerhalb des Einkaufsressorts gebündelt. Sie steuert umfassend die Integration der Nachhaltigkeitsaspekte in die Beschaffungsaktivitäten der BMW Group. Gleichzeitig arbeitet sie eng mit dem Strategiebereich zusammen und passt kontinuierlich die operativen Anforderungen im Einkauf an.

Eine ausführliche Darstellung der Nachhaltigkeitsaktivitäten im Lieferantennetzwerk und eine Beschreibung der OECD Due Diligence ist auf der Homepage der **BMW Group** zu finden.

Die BMW Group folgt dem Grundsatz Befähigung vor Rückzug

Der Abbau von Kobalt birgt insbesondere in Bezug auf die Einhaltung von Menschenrechten Risiken. Die BMW Group hat den Anspruch, dass die Kobaltgewinnung und -verarbeitung im Einklang mit Nachhaltigkeits- und international geltenden Arbeitsstandards erfolgt. Daher kauft das Unternehmen das Kobalt, das für die Produktion der fünften Generation von Batteriezellen benötigt wird, direkt bei den Minen selbst ein und stellt es den Batteriezell-Lieferanten zur Verfügung. Rund ein Fünftel des Kobaltbedarfs wird in Minen in Marokko eingekauft, vier Fünftel in Australien.

Gleichzeitig engagiert sich das Unternehmen gemäß dem Grundsatz Befähigung vor Rückzug in einem Pilotprojekt in der Demokratischen Republik Kongo. 2018 hat die BMW Group gemeinsam mit weiteren Partnern die branchenübergreifende Initiative Cobalt for Development ins Leben gerufen. So sollen die Arbeits- und Lebensbedingungen der Arbeiter im Kobalt-Kleinstbergbau im Kongo verbessert werden. Im Rahmen des Projekts wurden rund 40 Mitglieder aus zwölf Bergbaukooperativen als Trainer zu Berufs- und Umweltrisiken ausgebildet. Sie geben die Inhalte an über 1.500 Bergbauarbeiter in Schulungen weiter. Flankiert werden diese Programme von Aktivitäten in lokalen Gemeinden: Die Anwohner profitieren von einem verbesserten Zugang zu Bildung und alternativen Einkommensmöglichkeiten. Das Projekt wird von der Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH umgesetzt.

Ziel des Projekts ist es, den handwerklichen Bergbau im Kongo so weiterzuentwickeln und zu professionalisieren, dass er den hohen Nachhaltigkeitsanforderungen der BMW Group entspricht und langfristig eine Option für den Bezug von Kobalt sein könnte.

Weitere Informationen zu diesem Projekt sind **hier** zu finden.

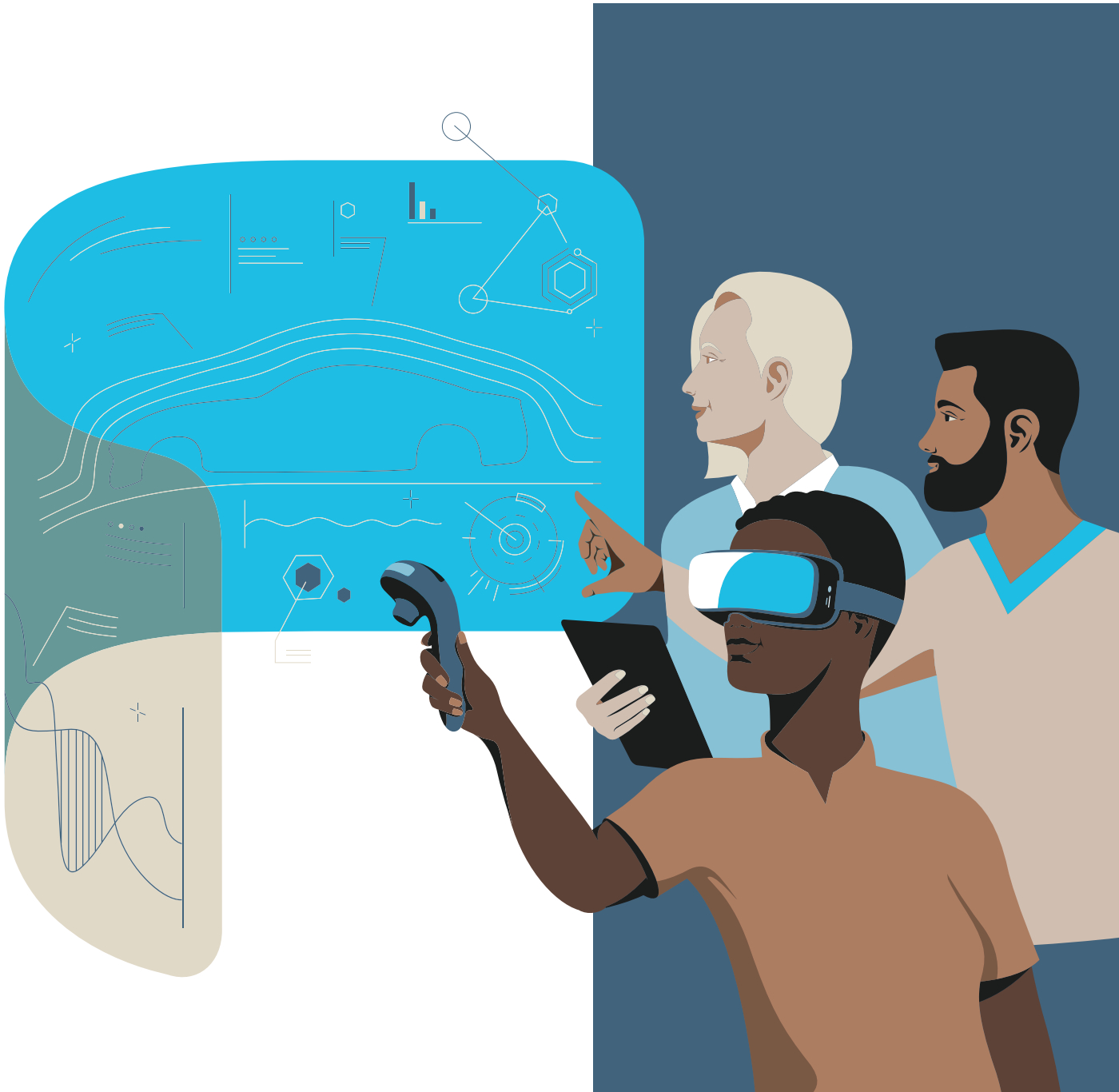
MITARBEITER UND GESELLSCHAFT

GESAGT

DIE BMW GROUP SIEHT VIELFALT als STÄRKE. Für eine nachhaltige Frauenförderung hat sie sich für alle Ebenen des Unternehmens Ziele beim Frauenanteil gesetzt.

GETAN

Gegenüber 2011 hat sich die Zahl weiblicher Führungskräfte bei der BMW AG mehr als VERDOPPELT.



„Der Einsatz für eine nachhaltige Zukunft ist keine Option mehr. Er ist ein Muss. Das gilt für die BMW Group und für jedes andere Unternehmen. Wir in der BMW Group sind dabei schon lange Vorreiter in Sachen Nachhaltigkeit. Für das kommende Jahrzehnt setzen wir uns nun noch ambitioniertere Ziele. Wir rücken die Nachhaltigkeit in den Mittelpunkt des Unternehmens. Daran lassen wir uns messen: Wir machen dies mit dem BMW Group Bericht der Öffentlichkeit gegenüber noch transparenter."

Dr. Nicolas Peter
Mitglied des Vorstands
der BMW AG, Finanzen

Ilka Horstmeier
Mitglied des Vorstands
der BMW AG,
Personal- und Sozialwesen, Arbeitsdirektorin

„Bei der BMW Group zu arbeiten, heißt Verantwortung zu übernehmen – und zwar weit über die Werkstore hinaus: für unsere Gesellschaft, die Umwelt und alle Stakeholder. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter machen Mobilität nachhaltiger, vernetzter und sicherer. Das ist unser Beitrag für eine bessere Zukunft. Das treibt uns an. Jeden Tag."

Sabine Distler und Gabriele von Stetten verantworten gemeinsam die Diversity-Strategie der BMW Group.

Wir brauchen DIVERSITÄT. Sie macht uns INNOVATIVER und WETTBEWERBS-FÄHIGER.

WAS BEDEUTET DIVERSITY FÜR DIE BMW GROUP?

Die BMW Group ist überzeugt, dass Vielfalt die Leistungsfähigkeit steigert. Vielfältige Teams sind innovativer – jeder betrachtet die Dinge aus einem anderen Blickwinkel. Auch unsere Kunden sind vielfältig. Wenn wir diese verstehen, überzeugen und begeistern wollen, brauchen wir Diversität auch bei unseren Mitarbeitern.

DIE BMW GROUP SETZT SICH UNTER ANDEREM ZIELE ZUM FRAUENANTEIL IN FÜHRUNGSFUNKTIONEN. WIE KÖNNEN DIESE ZIELE ERREICHT WERDEN?

Wir identifizieren weibliche Talente im Unternehmen und entwickeln sie gezielt weiter. Und wir holen weiterhin qualifizierte Frauen ins Unternehmen. Schon in unseren Nachwuchsprogrammen achten wir auf einen entsprechend hohen Frauenanteil.

WAS IST MIT WEITEREN FAKTOREN VON DIVERSITÄT?

In der Diversitätsstrategie haben wir die bisherigen Dimensionen Geschlecht, Alter und Erfahrung sowie kultureller Hintergrund um sexuelle Orientierung und Identität, sowie um Behinderung ergänzt. Für einige Faktoren sind quantitative Ziele sinnvoll, denn Messbarkeit hilft. Für andere sind die Ziele qualitativ. Da geht es darum, ein optimales Arbeitsumfeld in einer offenen, wertschätzenden Unternehmenskultur zu schaffen.

Mehr dazu auf bericht.bmwgroup.com

LANGFRISTIGE MITARBEITER-ENTWICKLUNG UND ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT

Der Erfolg der BMW Group beruht auf dem persönlichen Einsatz und der fachlichen Qualifikation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Als attraktiver Arbeitgeber mit zukunftsfähigen und interessanten Arbeitsplätzen will das Unternehmen neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gewinnen, sie bestmöglich einsetzen und gezielt ihr Potenzial fördern, um so ihre Beschäftigungsfähigkeit sicherzustellen. Dass dieser Ansatz erfolgreich ist, zeigt sich sowohl in den Umfrageergebnissen zur Mitarbeiterzufriedenheit als auch in Auszeichnungen für die BMW Group als attraktiver Arbeitgeber.

MITARBEITERENTWICKLUNG UND ARBEITGEBER-ATTRAKTIVITÄT – WESENTLICHE ASPEKTE DER NACHHALTIGKEIT

Die Förderung und Entwicklung des Potenzials ihrer Belegschaft und die Attraktivität als Arbeitgeber sind für die BMW Group wesentliche Aspekte von Nachhaltigkeit. Und es ist folgerichtig, bei der Neuausrichtung des Unternehmens auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als eine der wichtigsten Stakeholdergruppen in den Dialog konsequent einzubeziehen. In einer Reihe von internationalen Stakeholderdialogen diskutierte die BMW Group im Jahr 2020 mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus verschiedenen Regionen die Wahrnehmung der BMW Group als nachhaltiges Unternehmen sowie die inhaltlichen Schwerpunkte ihrer Strategie. **Dialog mit den Stakeholdern**

QUALIFIZIERUNG, KOMPETENZAUFBAU UND KOMPETENZUMBAU

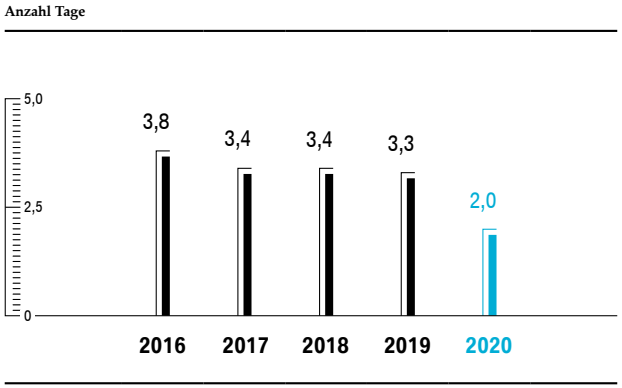
Gesellschaftliche, wirtschaftliche und technologische Entwicklungen erfordern es, dass sich Unternehmen fortwährend auf neue Anforderungen einstellen und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Zukunft qualifizieren. Die BMW Group investiert daher kontinuierlich in Maßnahmen mit dem Ziel, erforderliche Kompetenzen auf-, aus- oder umzubauen. Dafür gibt es zahlreiche Angebote zur Aus- und Weiterbildung.

VIELFÄLTIGES AUS- UND WEITERBILDUNGSANGEBOT

In der BMW Group ist lebenslanges Lernen ein fester Bestandteil des Arbeitsalltags. Durch bedarfsorientierte und innovative Angebote zur Weiterbildung insbesondere für die Kompetenzfelder der Zukunft wie Digitalisierung und Elektrifizierung will die BMW Group die Leistungs- und Beschäftigungsfähigkeit ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und damit die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens auch langfristig sicherstellen. **GRI 404-2**

Die Zahl der Weiterbildungstage der Belegschaft belief sich im Berichtsjahr 2020 in der BMW Group im Durchschnitt auf 2,0 (2019: 3,3).

DURCHSCHNITTLICHE WEITERBILDUNGSTAGE*

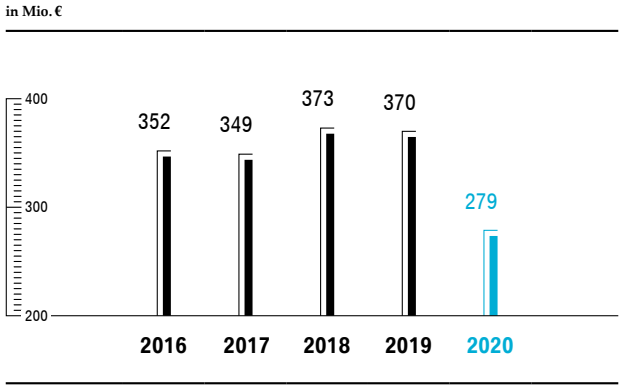


* Weiterbildung der Mitarbeiter und Zeitarbeitskräfte der BMW Group in den konsolidierten Gesellschaften weltweit. Datenerhebung über Direkterfassung der Teilnehmer sowie zu einem kleinen Teil über qualifizierte Hochrechnung. Die Daten umfassen auch E-Learning-Formate.

GRI 404-1

Aufgrund der Corona-Pandemie war die Durchführung von Präsenztrainings im Berichtszeitraum nur eingeschränkt möglich. Durch den verstärkten Ausbau von E-Learning-Formaten konnten Qualifizierungsmaßnahmen jedoch auch unter Corona-Bedingungen größtenteils sichergestellt werden. **GRI 404-1**

INVESTITIONEN IN AUS- UND WEITERBILDUNG[1]



Die Aufwendungen für Aus- und Weiterbildung liegen bei 279 Mio. € (2019: 370 Mio. €). Der Rückgang der Aufwendungen ist auf die Corona-Pandemie zurückzuführen: Viele der zunächst als Präsenzveranstaltungen geplanten Trainings mussten aufgrund der Pandemie in virtuelle Formate überführt werden. Die Aufwendungen hierfür waren im Vergleich zu Präsenztrainings bedeutend geringer.

Mithilfe der strategischen Personalplanung wird der Bedarf für einen gezielten Auf- beziehungsweise Umbau von Kompetenzen gesteuert. Damit werden sowohl Nachbesetzungen von Stellen als auch die Qualifizierung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern rechtzeitig in die Wege geleitet.

[1] Aus- und Weiterbildung umfasst die betriebliche Ausbildung der BMW Group in elf Ländern und die Weiterbildung der Mitarbeiter und Zeitarbeitskräfte der BMW Group in den konsolidierten Gesellschaften weltweit.
[2] Neben der klassischen Führungskarriere mit dem Schwerpunkt disziplinarische Führung fokussiert die Expertenkarriere auf Fach-, Projekt- oder Unternehmensthemen ohne disziplinarische Personalverantwortung. Mit der Expertenkarriere ermöglicht die BMW Group einen zusätzlichen Karriereweg.

279 Mio. €

Aufwendungen für Aus- und Weiterbildung

INVESTITIONEN UND WEITERBILDUNG STÄRKEN BESCHÄFTIGUNGSSICHERHEIT

Als einer der Vorreiter in diesem Bereich gestaltet die BMW Group auch den Wandel zur Elektromobilität und Digitalisierung. So nahm sie ihren Autonomous Driving Campus in Unterschleißheim bei München bereits im Jahr 2018 sowie ihr Kompetenzzentrum Batteriezelle in München 2019 in Betrieb. Das Unternehmen plant, bis zum Jahr 2026 rund 400 Mio. € in eine neue Fahrzeugmontage auf der Fläche der heutigen Verbrennungsmotorenfertigung in seinem Stammwerk München zu investieren. Die Transformation der Produktionsstandorte und die Zukunftssicherung der Beschäftigung gehen so Hand in Hand. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden begleitet, qualifiziert und übernehmen in anderen Bereichen neue Aufgaben. Beispielsweise baut das Unternehmen das Kompetenzzentrum E-Antriebsproduktion in Dingolfing weiter aus. Auch an den Standorten Leipzig und Regensburg wurden Produktionsanlagen für Batteriemodule und Hochvoltbatterien zur Fertigung ab 2021 errichtet. Seit 2009 bildeten sich mehr als 52.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowohl der BMW Group als auch von Lieferanten im Bereich Elektromobilität weiter. GRI 404-2

FÜHRUNGSKRÄFTE – ENTWICKLUNG UND QUALIFIZIERUNG

Exzellente Führung ist eine wesentliche Voraussetzung für Höchstleistung im Wettbewerbsumfeld. In der Neuausrichtung des Unternehmens spielen die Führungskräfte der BMW Group eine Schlüsselrolle. Um diese Kompetenz zu entwickeln, fördert die BMW Group Persönlichkeiten, die sich durch eine entsprechende Haltung und individuelles, kontextbezogenes Verhalten, gemeinsames Führen im Team und einen hohen Grad an Vernetzung im Unternehmen auszeichnen. Neben der Führungskarriere bietet die BMW Group auch die Expertenkarriere[2] an. Die BMW Group befähigt ihre Führungskräfte auf Basis eines einheitlichen Führungsverständnisses zu exzellenter Führungsleistung. GRI 404-2

Zukunftsorientierung und Innovationsfähigkeit mit FIZ Future

Im Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) schlägt das technologische Herz der BMW Group. Die BMW Group bündelt mit dem Programm FIZ Future an ihrem Standort München (Deutschland) Know-how, Kompetenz und Kreativität zur Forschung und Entwicklung zukünftiger individueller Mobilität, die geprägt ist durch Elektrifizierung, Digitalisierung und Konnektivität.

Ein Meilenstein im Berichtsjahr war die Eröffnung des Projekthauses FIZ Nord. Im neuen FIZ Nord bündelt die BMW Group ihre Innovationskraft und wesentliche Zukunftskompetenzen. Erstmals arbeiten alle Entwickler von Fahrzeugantrieben unter einem Dach – sowohl an hochmodernen und effizienten Benzinmotoren als auch an den neuesten Generationen elektrischer Antriebe. Das fördert den intensiven Austausch und damit den Wissenstransfer zwischen den Technologien. Damit legt die BMW Group einen wichtigen Baustein bei der Kompetenzentwicklung und Vernetzung der dort beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie zur Stärkung von Innovationen.

NACHWUCHSFÖRDERUNG

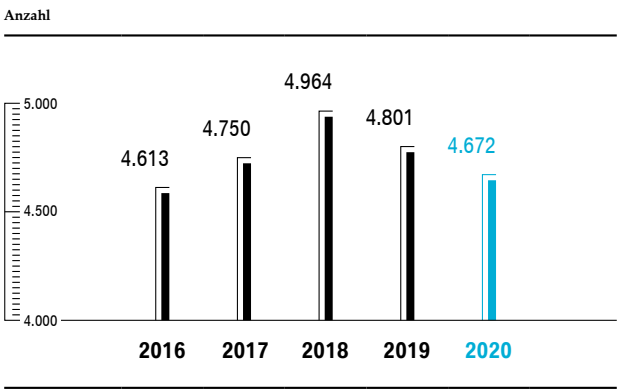
Die Berufsausbildung in der BMW Group leistet einen wichtigen Beitrag, den steten Bedarf an Nachwuchskräften für das Unternehmen zu sichern und so die Attraktivität der BMW Group als Arbeitgeber zu unterstreichen. Zugleich besteht der Anspruch, im Rahmen der Berufsausbildung Persönlichkeiten zu entwickeln und jungen Menschen die gesellschaftliche Teilhabe zu ermöglichen. Dazu investiert das Unternehmen in die Berufsausbildung und damit in die Fachkräfte von morgen. Trotz der Herausforderungen durch die Pandemie stellte die BMW Group im Berichtsjahr erneut 1.200 Auszubildende allein in Deutschland ein. Diese gesellschaftliche Verantwortung beinhaltet unverändert die Zusage, dass die BMW AG ihre Auszubildenden nach dem Abschluss ihrer Berufsausbildung in den Werken und der Zentrale in eine Festanstellung übernimmt.

Bereits seit einigen Jahren investiert das Unternehmen verstärkt in die digitale Ausbildung. Die Corona-Pandemie beschleunigte diese Entwicklung. Innovative Lernplattformen und -formate sowie digitalisierte Lerninhalte stellten auch während der Schließung der Berufsschulen sicher, dass zahlreiche Ausbildungsstandorte die Ausbildung nahezu lückenlos fortführen konnten.

An 19 Ausbildungsstandorten bereiten sich Auszubildende in 30 Ausbildungsberufen und 17 dualen Studiengängen weltweit auf ihre zukünftigen Tätigkeitsfelder vor. Die Ausbildungsangebote werden dabei auf die Zukunftsfelder des Unternehmens ausgerichtet. Somit spielen die Ausbildungsabsolventen eine Schlüsselrolle für den Kompetenzaufbau in der BMW Group. GRI 404-2

Weitere junge Talente gewinnt die BMW Group durch akademische Nachwuchsprogramme und unterstützt sie bei ihrer fachlichen und persönlichen Entwicklung durch Mentoring, Vernetzung und vielfältige Qualifizierungsangebote in Praxis- und Auslandseinsätzen. Alle Programme konnte die BMW Group trotz der Corona-Pandemie durchführen. Präsenzveranstaltungen wurden teilweise durch digitale Formate ersetzt, die Auslandseinsätze im Rahmen des Global Leader Development Programme[1] konnten auf Ebene der BMW AG trotz der erschwerten Rahmenbedingungen weitgehend durchgeführt werden. Die Gesamtzahl der Auszubildenden und der Teilnehmenden an Nachwuchsförderprogrammen bei der BMW Group bleibt im Berichtsjahr mit 4.672 auf einem hohen Niveau (2019: 4.801/– 2,7 %).

AUSZUBILDENDE UND TEILNEHMER AN NACHWUCHSFÖRDERPROGRAMMEN[2]



[1] Internationales Trainee-Programm für Hochschulabsolventen und Berufseinsteiger über alle Fachrichtungen
[2] Die hier enthaltenen Programme sind SpeedUp (Bachelor-Programm) und Fastlane (Master-Programm).

DIE BMW GROUP – UNVERÄNDERT EIN ATTRAKTIVER ARBEITGEBER

Renommierte Branchenbewertungen zeichneten die BMW Group 2020 zum wiederholten Mal als einen der weltweit attraktivsten Arbeitgeber aus: So ist die BMW Group der weltweit bestplatzierte Automobilhersteller in der aktuellen Rangliste der World's Most Attractive Employers 2020 des Studienanbieters Universum. In der Studie, die zu den führenden im Bereich Arbeitgeberattraktivität weltweit gehört, belegte die BMW Group bei den Ingenieur- und IT-Studierenden weltweit den vierten Platz hinter Google, Microsoft und Apple. Für die Studie befragte Universum 235.000 Studierende aus den zwölf größten Wirtschaftsnationen weltweit. Diese Anerkennung ist ein großer Erfolg für die BMW Group. Auch im Trendence Young Professionals Barometer für Deutschland konnte die BMW Group im Jahr 2020 erneut die Spitzenposition erreichen.

Als attraktiver Arbeitgeber bietet die BMW Group zukunftsfähige Arbeitsplätze und die Voraussetzungen, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter persönlich wachsen und ihren Beitrag zur Gestaltung der Zukunft leisten können. Höchstleistung ist täglicher Ansporn, um individuelle Potenziale zu entwickeln und gemeinsam das Unternehmen erfolgreich zu machen.

Universum Studie

Bestplatzierter Automobilhersteller World's Most Attractive Employers 2020

Um die kontinuierliche Arbeitgeberattraktivität der BMW Group sicherzustellen, verfolgen wir auch das Ziel, bei der Gesamtvergütung jeweils über dem Durchschnitt des relevanten Arbeitsmarktes zu liegen. Dies stellen wir durch jährlich weltweit durchgeführte Vergütungsstudien sicher. Das Gesamtvergütungspaket setzt sich aus einem monatlichen Entgelt und einer variablen Vergütungskomponente zusammen, hinzu kommt eine Vielzahl von Zusatzleistungen, wie zum Beispiel eine betriebliche Altersvorsorge. GRI 401-2

Abhängig von der Lebensphase oder dem Lebensentwurf haben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unterschiedliche Bedürfnisse bei der Organisation ihrer Arbeit und dementsprechend ihrer Arbeitszeiten. Aus diesem Grund und um Beruf und Privatleben gut miteinander zu vereinbaren, bietet die BMW Group hier individuelle Gestaltungsspielräume. Arbeitszeitinstrumente wie flexible Arbeitszeiten, Mobilarbeit, zusätzliche Urlaubstage gegen entsprechende Entgeltreduzierung, Sabbaticals oder befristete und unbefristete Teilzeitlösungen werden dabei eingesetzt. Auf dieser Grundlage kann die vertragliche Arbeitszeit individuell angepasst werden. Darüber hinaus investiert die BMW Group in die sogenannten neuen Arbeitswelten mit dem Ziel, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein zeitgemäßes und attraktives Umfeld der Zusammenarbeit zu bieten.

Alle zwei Jahre führt die BMW Group eine unternehmensweite Mitarbeiterbefragung durch. In der Befragung im Herbst 2019 zeigte sich im Vergleich zum Jahr 2017 erneut eine leichte Verbesserung des High-Performance-Index (HPO-I). Dieser ist als Messgröße im Steuerungssystem verankert und misst die Leistungsfähigkeit der Organisation. Die Ergebnisse der Befragung wurden ausgewertet, analysiert und Maßnahmen entsprechend abgeleitet. So wurden unter anderem die Attraktivität als Arbeitgeber und die Gesamtzufriedenheit mit 85 % bzw. 82 % Zustimmung bewertet. Trotz insgesamt positiver Zustimmungswerte in Bezug auf die Arbeitgeberattraktivität ist ein rückläufiger Trend erkennbar, der zeigt, dass Themen wie Klimawandel, Nachhaltigkeit und Elektromobilität zunehmend an Bedeutung gewinnen. Mit der neuen Strategieausrichtung sowie zahlreichen Initiativen (z.B. Stakeholder-Dialoge mit Mitarbeitern) begegnet die BMW Group dieser Entwicklung. Ein weiteres Handlungsfeld stellt die Umsetzung der Strategieableitungen in den einzelnen Unternehmensbereichen dar. Darüber hinaus hatte sich die Einschätzung zum Thema Prozesse deutlich positiv entwickelt, allerdings immer noch auf niedrigem Niveau. Um diesen positiven Trend zu verstärken, wurden die Aktivitäten zur Verbesserung der interdisziplinären Zusammenarbeit intensiviert. Die Resultate wurden dem Vorstand im Juli 2020 berichtet. Die nächste Mitarbeiterbefragung soll im Herbst 2021 stattfinden.

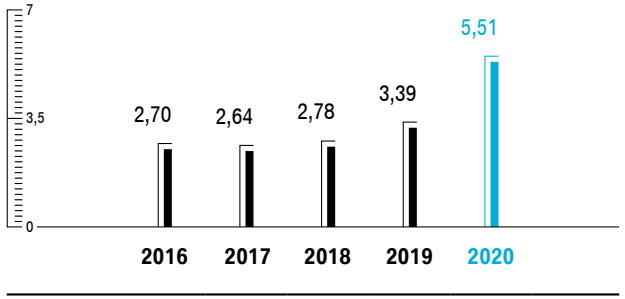
BESCHÄFTIGUNG UND PERSONALPLANUNG STEUERN

Zum 31. Dezember 2020 beschäftigte die BMW Group weltweit insgesamt 120.726 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Ab dem Berichtsjahr 2020 werden in der Kennzahl zur Anzahl der Mitarbeiter ausschließlich Kern- und befristete Mitarbeiter berichtet. Die Anzahl der Mitarbeiter liegt leicht unter dem Niveau des Vorjahres (2019: Anzahl Mitarbeiter auf Basis neuer Definition: 126.016/–4,2 %). GRI 102-7, 102-8

Die weitreichenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens und der Wirtschaft durch die Corona-Pandemie trafen im Jahr 2020 auch die Automobilbranche. Die BMW Group reagierte darauf im Personalbereich mit verschiedenen Maßnahmen: Zunächst nutzte das Unternehmen Instrumente der Flexibilisierung wie den Abbau von Zeit- und Urlaubskonten, anschließend wurde auch Kurzarbeit eingesetzt. Im Dialog mit dem Betriebsrat hat sich das Unternehmen zudem auf ein ausgewogenes Personalmaßnahmenpaket verständigt, das die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens und die Interessen der Belegschaft miteinander in Einklang brachte: So verringerte sich die Mitarbeiterzahl einerseits durch die natürliche Fluktuation, andererseits durch freiwillige Vereinbarungen wie zum Beispiel in Form von Altersteilzeit oder vorgezogenen Altersaustritten. Hierfür wurden entsprechende Rückstellungen gebildet, die im Personalaufwand berücksichtigt wurden. Details siehe Anhang Konzernabschluss Textziffer [15].

FLUKTUATIONSQUOTE*

in % vom Personalstand



* BMW AG; Austritte von Mitarbeitern mit unbefristeten Arbeitsverhältnissen

Mit der strategischen Personalplanung werden frühzeitig die Weichen für eine Anpassung der Personal- und Kompetenzstruktur gestellt. Auf der Grundlage dieser Daten verbessert die BMW Group gezielt ihre Aus- und Weiterbildung sowie Personalentwicklung, -marketing, -recruiting und Nachwuchsprogramme.

GESUNDHEIT UND LEISTUNGSFÄHIGKEIT

Die Gesundheit und Leistungsfähigkeit ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu erhalten und zu fördern, ist der BMW Group ein besonderes Anliegen. Daher unterstützt das Unternehmen eigenverantwortliches Verhalten und gestaltet das Arbeitsumfeld zum Erhalt der langfristigen Gesundheit: An allen Standorten der BMW Group haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Zugang zu einem ganzheitlichen Gesundheitsmanagement. Zudem gelten präventiv sehr hohe Standards bei der Arbeitssicherheit.

GESUNDHEITSMANAGEMENT MIT GANZHEITLICHEM ANSATZ

Seit 2011 bündelt die BMW Group in der Initiative Gesundheit abgestimmte Maßnahmen zur Förderung von Gesundheit und Leistungsfähigkeit der eigenen Beschäftigten. Wechselnde Kampagnen informieren die Belegschaft beispielsweise über Suchtprävention oder den Schutz der psychischen Gesundheit. Regelmäßige Aktionstage, Dialogveranstaltungen und Schulungen greifen aktuelle Gesundheitsthemen wie Ernährung, Bewegung und Fitness, Krebsvorsorge oder Resilienz (psychische Widerstandsfähigkeit) auf und sensibilisieren für diese Themen. Unter dem Eindruck der Corona-Pandemie fanden viele dieser Veranstaltungen virtuell statt. **GRI 403-6**

Die BMW Group legt besonderen Wert darauf, dass alle Beschäftigten Zugang zu den unternehmenseigenen Gesundheitsdiensten erhalten. In Deutschland liegt der Schwerpunkt in der Akutversorgung für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Zeitarbeitskräfte während der Arbeitszeit. In bestimmten Ländern übernimmt der Gesundheitsdienst auch Aufgaben der Grundversorgung, wie zum Beispiel in Thailand, Indien oder Mexiko. Die Werksärzte der BMW Group beraten außerdem Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf Wunsch bei individuellen Präventionsmaßnahmen und helfen, ihr Arbeitsumfeld so auszurichten, dass Gesundheit und Leistungsfähigkeit langfristig erhalten bleiben. **GRI 403-2, 403-3**

Maßnahmen zur Bewältigung der Corona-Pandemie

Im Gesundheitsschutz für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren im Berichtsjahr die besonderen Herausforderungen der Corona-Pandemie zu bewältigen: Es galt, die Leistungsfähigkeit des Unternehmens sicherzustellen und gleichzeitig die Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu schützen. Dazu gehörte, dass das unverzüglich eingerichtete Krisenmanagement der BMW Group wirksame Schutz- und Hygienekonzepte erarbeitete und umsetzte. Belegschaft und Führungskräfte wurden zeitnah mit Informationen und Handlungsempfehlungen zum eigenen, aber auch zum Schutz anderer versorgt. Das Krisenmanagement beobachtete die internationale Entwicklung dabei sehr aufmerksam, da sich das Infektionsgeschehen im Berichtsjahr 2020 hochdynamisch entwickelte. Die BMW Group reagierte adäquat in einer herausfordernden Situation, die phasenweise täglich neu zu bewerten war.

An den Standorten und in den Werken waren eigens geschulte Teams unterwegs, die Führungskräfte und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dabei berieten, wie die Schutz- und Hygienemaßnahmen bestmöglich umgesetzt werden können. Die Expertinnen und Experten der Hygieneteams standen auch für sämtliche Fragen jederzeit zur Verfügung. Eine unternehmensweite Informationskampagne unterstützte dabei, wie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bestmöglich zum Infektionsschutz beitragen können. Regelmäßige Sicherheits- und Hygienebegehungen sorgen dafür, die Maßnahmen wirksam und dauerhaft während der Pandemie umzusetzen.

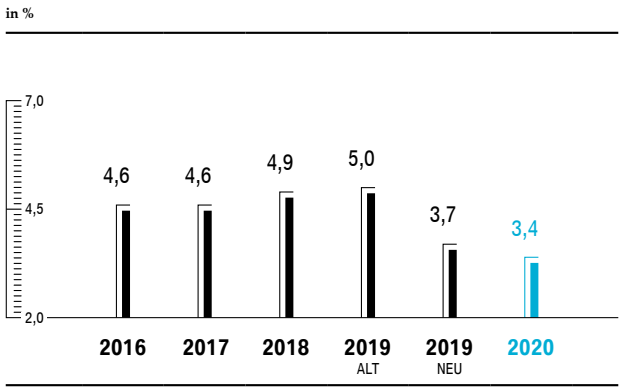
Das Unternehmen stellte auch unter den besonderen Herausforderungen der Corona-Pandemie den Gesundheits- und Arbeitsschutz an den Standorten das gesamte Jahr über sicher. Es wurde die neue SARS-CoV-2-Arbeitsschutzregel in der BMW AG umgesetzt und eine entsprechende Betriebsvereinbarung getroffen. Ein umfassendes Handbuch auf der Grundlage dieser Betriebsvereinbarung unterstützt weltweit bei der Umsetzung der Infektionsschutzmaßnahmen.

Das zunehmend höhere Durchschnittsalter der Belegschaft, das dem allgemeinen demografischen Wandel folgt, stellt die Gesundheitsversorgung vor zusätzliche Herausforderungen. Die Initiative Gesundheit geht auch besonders auf die Belange von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein, die auch im fortgeschrittenen Alter gesund und leistungsfähig bleiben sollen. GRI 403-3, 403-6

Den Erfolg der Maßnahmen im Gesundheitsmanagement misst das Unternehmen unter anderem an der Krankenquote. Die Krankenquote der BMW AG lag mit 3,4 % niedriger als im Vorjahr (2019: 5,0 % bzw. 3,7 % nach neuer Definition). GRI 403-10

Das Unternehmen strebt eine kontinuierliche Verbesserung dieses Wertes durch Maßnahmen im Gesundheitsmanagement an.

KRANKENQUOTE[1]



GRI 403-10

ARBEITSSICHERHEIT AN ALLEN STANDORTEN

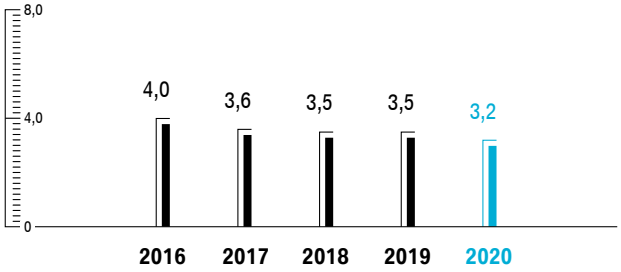
Sicherheit am Arbeitsplatz ist erstes Ziel des Gesundheitsschutzes und zählt zu den präventiven Maßnahmen der Gesunderhaltung. Ein umfassendes Managementsystem, das nicht nur die gesetzlichen Vorgaben der jeweiligen Standorte erfüllt, sondern in vielen Fällen darüber hinausgeht, bildet die Grundlage dafür. Dementsprechend ist es der Anspruch der BMW Group, ein Höchstmaß an Sicherheit am Arbeitsplatz an allen Standorten der BMW Group zu gewährleisten und zu zertifizieren. Das Recht auf Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz ist zudem ein zentraler Bestandteil des BMW Group Kodex zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen. Darin verpflichtet sich das Unternehmen, die geltenden Arbeitsschutzgesetze weltweit konsequent einzuhalten und darüber hinausgehende eigene Standards zur Verbesserung der Arbeitssicherheit zu setzen. GRI 403-1

Die Unfallhäufigkeitsrate der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konnte mit 3,2 Unfällen je 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden erfreulicherweise nochmals gesenkt werden (2019: 3,5). Dennoch kam es im Berichtsjahr 2020 im Werk Dingolfing zu einem Unfall mit Todesfolge. Das im Jahr 2011 selbst gesteckte Ziel, die Unfallhäufigkeitsrate bis 2020 auf 4,5 Unfälle je 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden zu halbieren, hatte die BMW Group bereits 2015 erreicht. Seitdem gilt die weitere Senkung dieser Rate als Anspruch der BMW Group. GRI 403-9

3,2

Unfälle je 1 Million geleisteter Arbeitsstunden

UNFALLHÄUFIGKEITSRATE[2]



GRI 403-9

69.092 bzw. 99,7 % der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in BMW Group Werken arbeiten an einem Standort, der nach einem internationalen Arbeitsschutzmanagementsystem[3] zertifiziert ist. GRI 403-1, 403-8

[1] BMW AG; Anzahl Stunden Abwesenheit durch bezahlte Krankheitszeit, geteilt durch die vertraglich geregelten Sollarbeitsstunden; bis 2019 wurde auch Abwesenheit durch unbezahlte Krankheitszeit berücksichtigt. Werte bis 2018 sind nicht vergleichbar.
[2] Zahl der Betriebsunfälle mit mind. 1 Ausfalltag je 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden
[3] OHSAS 18001/ISO45001 (Occupational Health and Safety Assessment Series) oder OHRIS (Occupational Health- and Risk-Managementsystem)

An den Standorten der BMW Group sollen auch externe Firmen und deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sicher ihrer Arbeit nachgehen können. Zu diesem Zweck ist die Zusammenarbeit mit Vertragspartnern in einer eigenen Auftragnehmererklärung geregelt. Auf dieser Basis werden potenzielle Gefährdungen ermittelt und entsprechende Schutzmaßnahmen abgeleitet. Auf Großbaustellen erhalten alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Drittfirmen Sicherheitseinweisungen durch Expertinnen und Experten der BMW Group. Bei kleineren Baustellen übernimmt diese Aufgabe der Auftragnehmer selbst. Die auftraggebende Fachabteilung überwacht die Einhaltung der Arbeitsschutzvorgaben, bei Bedarf wird sie von der jeweiligen Fachstelle für Arbeitssicherheit unterstützt.

Um auch in den vorgelagerten Wertschöpfungsstufen die Arbeitssicherheit zu verbessern, verpflichtet die BMW Group ihre Zulieferer über die **Einkaufsbedingungen** zur Einhaltung der international anerkannten Anforderungen an Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz[1]. **GRI 403-7**

STEUERUNG, SCHULUNGEN UND QUALITÄTSSICHERUNG

Alle Themen innerhalb der BMW Group, die Gesundheit und Arbeitsschutz betreffen, sind im Unternehmensbereich Arbeitsumfeld, Gesundheit, Konzernsicherheit und Konzerndatenschutz zusammengefasst und Teil des Vorstandsressorts Personal- und Sozialwesen. Darüber hinaus sind die Führungskräfte in den Fachbereichen für alle damit verbundenen betrieblichen Prozesse verantwortlich. Gesundheitsmanagement und Arbeitssicherheit, das heißt Arbeitsmediziner, arbeitsmedizinisches Personal, Sicherheitsfachkräfte und -beauftragte, unterstützen und beraten dabei die jeweiligen Fachstellen. **GRI 403-1**

Die BMW Group evaluiert und verbessert kontinuierlich an allen Standorten die Arbeitssicherheit anhand von anerkannten Managementsystemen wie ISO 45001, OHSAS 18001 oder OHRIS[2], durch Arbeitsschutzausschüsse und mittels eigener Gefährdungsbeurteilungen. An nahezu allen Standorten der BMW Group arbeiten aktive Arbeitsschutzausschüsse mit Vertretungen von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite an der stetigen Verbesserung der Gesundheits- und Sicherheitsstandards. **GRI 403-4**

Um arbeitsbedingte Risiken in der Produktion und an Büroarbeitsplätzen zu erkennen, führt die BMW Group umfangreiche Gefährdungs- und Belastungsanalysen durch. Beispielsweise deckte im Berichtsjahr die interne Analyse eines Betriebsunfalls ein Risiko bei der Produktion von Hochvoltbatterien auf. Daraufhin wurde eine technische Lösung gefunden, die diesen Produktionsschritt automatisiert. Zudem gab es Schulungen sowie Unterweisungen und die Schutzvorrichtung wurde angepasst. Im Rahmen der Corona-Pandemie wurde eine spezifische Gefährdungsbeurteilung erstellt. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind jederzeit aufgefordert, sich an ihre Führungskräfte zu wenden, wenn Gefahren oder Risiken erkannt werden. Darüber hinaus können die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter jederzeit auch auf die für sie zuständige Arbeitnehmervertretung zugehen oder Risiken und Gefahren anonym über die Compliance Hotline melden. **GRI 403-2**

Die BMW Group evaluiert auf der Basis von Managementsystemen regelmäßig alle im Unternehmen eingesetzten Methoden und Instrumente. Die Ergebnisse der Evaluationen dienen dazu, interne Normvorgaben zu verbessern. Dabei bezieht die BMW Group im Rahmen der Mitbestimmung den Betriebsrat sowie bei Bedarf die Schwerbehindertenvertretung und das Personalmanagement mit ein.

Die Qualität ihrer Verfahren sichert die BMW Group durch jährliche interne Audits. Prüfungen der Standorte erfolgen durch externe Zertifizierungsgesellschaften, umsetzende Fachkräfte werden regelmäßig geschult. Durch die Herausforderungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie wurden die Audits im Berichtsjahr – unter Einhaltung der jeweiligen Sicherheits- und Hygienevorschriften – teilweise vor Ort, teilweise auch virtuell durchgeführt. **GRI 403-2, 403-4, 403-9, 403-10**

Um Arbeitssicherheit und Gesundheit an allen Standorten zu gewährleisten, schult die BMW Group ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter regelmäßig. Qualifizierungsmaßnahmen zu Umwelt- und Arbeitsschutz liegen grundsätzlich in der Verantwortung der BMW Group Akademie: Sie erstellt in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Fachstellen für Arbeitssicherheit, Ergonomie und Umweltschutz sowie dem Gesundheitsmanagement das Seminarangebot. Bei kurzfristigem Bedarf können die Fachstellen Arbeitssicherheit, Ergonomie und Umweltschutz oder die Gesundheitsdienste auch eigene Maßnahmen entwickeln und anbieten. Auch diese Programme passt die BMW Group der aktuellen Pandemiesituation an und stellt vermehrt auf virtuelle Angebote um. **GRI 403-5**

[1] gemäß OHSAS 18001/ISO 45001 und aus der ILO (International Labour Organization) oder dem UNGC (United Nations Global Compact) abgeleitete Managementsysteme
[2] OHSAS 18001/ISO45001 (Occupational Health and Safety Assessment Series) oder OHRIS (Occupational Health- and Risk-Managementsystem)

MITARBEITERVIELFALT

Die BMW Group sieht Vielfalt als Stärke. Vielfalt in der Belegschaft ist ein wesentlicher Faktor für ihren Unternehmenserfolg. Das Unternehmen ist davon überzeugt, dass Vielfalt die Innovationskraft stärkt und damit auch die Wettbewerbsfähigkeit erhöht. Ein tieferes Verständnis für die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden auf der ganzen Welt ist nur ein Beispiel dafür. Mit dem Diversity-Konzept der BMW Group konnte die Vielfalt der Belegschaft bei den Kriterien Geschlecht, kultureller Hintergrund sowie Alter und Erfahrung in den letzten Jahren weiter vergrößert werden. Aus diesem Grund hat der Vorstand im Berichtsjahr das bestehende Diversitätskonzept nicht nur bestätigt, sondern erweitert.

FÖRDERUNG VON DIVERSITÄT AUF ALLEN EBENEN

Die BMW Group legt großen Wert auf ein vorurteilsfreies, wertschätzendes und inklusives Arbeitsumfeld für alle Beschäftigten. Um ihre Überzeugung zu verdeutlichen, hat die BMW Group in diesem Jahr das bestehende Diversitätskonzept mit den bisherigen Dimensionen Geschlecht, kultureller Hintergrund sowie Alter und Erfahrung weiterentwickelt und um sexuelle Orientierung und Identität sowie Behinderung ergänzt.

Die BMW Group fördert eine Kultur, in der Vielfalt als Stärke gesehen und Unterschiedlichkeit geschätzt wird. Durch Trainings, Vorträge und Dialogformate sensibilisiert die BMW Group ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie ihre Führungskräfte für Themen rund um Diversität. Zudem fördert die BMW Group Vielfalt und Chancengleichheit durch Maßnahmen beim Recruiting und in der Personalentwicklung. Um das Bewusstsein für alle Dimensionen von Vielfalt im Unternehmen zu stärken und die Unternehmenskultur positiv zu beeinflussen, hat die BMW Group auch im Berichtsjahr eine internationale Woche der Vielfalt gestaltet. Aufgrund der Corona-Pandemie fand das Programm ausschließlich online statt. Mit der Woche der Vielfalt sowie der zeitgleich durchgeführten weltweiten Diversity-Awareness-Kampagne in verschiedenen digitalen Formaten wurden insgesamt rund 92.000 Beschäftigte virtuell erreicht.

Die Gleichbehandlung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist als grundlegendes Prinzip fest in der Unternehmenspolitik verankert. Der BMW Group Verhaltenskodex und der BMW Group Kodex für Menschenrechte und Arbeitsbedingungen richten sich konsequent gegen Diskriminierung. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können sich bei entsprechenden Anliegen an ihre Führungskräfte, die zuständigen Fachstellen, die Personalabteilung oder den Betriebsrat wenden. Über die BMW Group SpeakUP Line, eine in über 30 Sprachen verfügbare telefonische Anlaufstelle, haben die Beschäftigten weltweit die Möglichkeit, Hinweise auf eventuelle Verstöße auch anonym und vertraulich abzugeben.

Auch für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat wurden Konzepte zur Förderung der Vielfalt entwickelt. Über die diesbezüglichen Diversitätskriterien und deren Umsetzung unterrichtet die BMW Group in der **Erklärung zur Unternehmensführung.**

FRAUENANTEIL

Die BMW Group hat sich einer nachhaltigen Frauenförderung verpflichtet und sich deshalb für alle Ebenen des Unternehmens Ziele beim Frauenanteil gesetzt. Dieser Zielrahmen war bis einschließlich 2020 gültig.

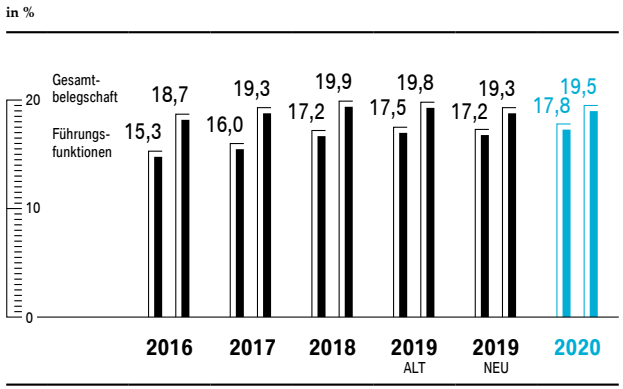
Der Frauenanteil in Führungsfunktionen[1] in der BMW Group steigt seit vielen Jahren kontinuierlich. Weltweit lag der Anteil weiblicher Führungskräfte in der BMW Group zum Ende des Berichtsjahres 2020 bei 17,8 % (2019 neu: 17,2 %). In der BMW AG hat sich die Zahl der Frauen in Führungsfunktionen von 2011 bis heute mehr als verdoppelt. Prozentual lag der Anteil weiblicher Führungskräfte in der BMW AG zum Ende des Jahres 2020 bei 16,2 % (2019 neu: 15,5 %).

Der Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft der BMW Group erreichte im Berichtszeitraum 19,5 % (2019 neu: 19,3 %) und übertraf damit den selbst gesetzten Zielkorridor von 15 bis 17 %. In der BMW AG lag der Frauenanteil an der Gesamtbelegschaft mit einer Quote von 15,9 % (2019 neu: 15,7 %) im Zielkorridor von 15 bis 17 %.

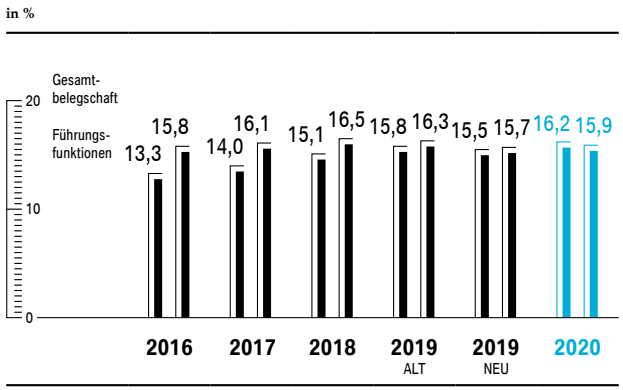
In den Nachwuchsprogrammen erhöhte sich der Anteil von Frauen im Berichtszeitraum im Traineeprogramm (Global Leader Development Programme) auf rund 42 % (2019: 39 %). In den studentischen Förderprogrammen (Fastlane, SpeedUp) lag er bei rund 33 % (2019: 28 %). GRI 405-1

19,5 %
Frauenanteil in der BMW Group

FRAUENANTEIL IN FÜHRUNGSFUNKTIONEN UND IN DER GESAMTBELEGSCHAFT IN DER BMW GROUP[2]



FRAUENANTEIL IN FÜHRUNGSFUNKTIONEN UND IN DER GESAMTBELEGSCHAFT IN DER BMW AG[2]



Bis zum Jahr 2025 will die BMW Group den Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft ebenso wie in Führungsfunktionen auf 20 bis 22 % erhöhen. Die BMW AG strebt dabei einen Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft von 17 bis 19 % und in Führungsfunktionen von 19 bis 21 % an. Um dies zu erreichen, hat die BMW AG im Berichtsjahr die Wirksamkeit der bestehenden Maßnahmen und Programme sorgfältig analysiert, bei Bedarf zielgerichtet optimiert und neue Maßnahmen abgeleitet. Dazu gehören beispielsweise neue Formate zur gezielten Förderung weiblicher Nachwuchsführungskräfte sowie die Möglichkeit, Führungsfunktionen mit zwei Personen im Tandem zu besetzen (Joint Leadership). Zudem achtet die BMW Group auf einen hohen Frauenanteil in den Nachwuchsförderprogrammen und setzt sich für einen reibungslosen Wiedereinstieg ins Berufsleben nach der Elternzeit ein.

Um die Geschlechtergleichstellung in der Vergütung sicherzustellen, hat die BMW AG einen Prozess etabliert, der das monatliche Entgelt von Männern und Frauen anhand der Kategorien Voll- und Teilzeit und Entgeltgruppe vergleicht. Im Jahr 2020 gab es in der BMW AG keine signifikanten Abweichungen des Gesamtvergütungspakets zwischen Frauen und Männern. GRI 405-2

[1] Der Frauenanteil in Führungsfunktionen umfasst die Führungsebenen I bis IV. Die Führungsebene drückt sich als Funktionsebene aus und basiert auf einer durchgängigen Systematik der Funktionsbewertung nach Mercer.
[2] Zur Definition des neuen Mitarbeiterbegriffs siehe Glossar. Die Abweichung zwischen alter und neuer Definition in den Vorjahren entspricht in etwa der Abweichung zwischen 2019 neu und alt.

VIELFALT IN ALLEN DIMENSIONEN

Kultureller Hintergrund

In der BMW Group arbeiten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus mehr als 110 Nationen zusammen. Vertrauensvolle Zusammenarbeit in internationalen Teams ist ein Schlüssel des Unternehmenserfolgs. Ein breites Angebot an Personalentwicklungs-, Qualifizierungs- und Weiterbildungsangeboten fördert die interkulturelle Verständigung. So wird beispielsweise das Nachwuchsprogramm Global Leader Development Programme bei neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bewusst auf internationale Teilnehmer ausgerichtet. Im Jahr 2020 nahmen daran neue Beschäftigte aus acht Ländern teil (2019: elf Länder). Mit der Kampagne Mut zu mehr Offenheit setzt sich die BMW Group zudem aktiv gegen Rassismus, für ein Arbeitsumfeld ohne Vorurteile und ein respektvolles Miteinander ein.

Alter und Erfahrung

Die BMW Group begreift den demografischen Wandel als Herausforderung und Chance zugleich. Er bietet die Möglichkeit, (Lebens-)Erfahrung und neue Impulse auf produktive Weise miteinander zu verknüpfen. Seit 2019 können Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ruhestand ihr Wissen und ihre Erfahrung im Rahmen des Senior Experten Programms an jüngere Kollegen weitergeben. Im Reverse-Mentoring-Programm der BMW Group profitieren ältere Mitarbeiter von neuen Kenntnissen der jüngeren Generation. Führungskräfte werden qualifiziert, Chancen und Herausforderungen altersgemischter Teams zu erkennen und zu nutzen. **GRI 404-2**

MITARBEITER DER BMW AG NACH ALTERSGRUPPEN, NACH FUNKTIONSBEREICH UND GESCHLECHT[1]

in %	<30 Jahre	30–50 Jahre	>50 Jahre
2018 gesamt	11,7	59,2	29,1
2019 gesamt	11,1	59,1	29,8
2019 gesamt neu[1]	11,6	59,2	29,2
2020 gesamt	10,4	59,9	29,7
direkt[2]	14,1	53,3	32,6
indirekt[3]	8,3	63,8	27,9
männlich	9,4	59,3	31,3
weiblich	16,1	63,0	20,9

[1] Bis 2019 Mitarbeiter mit unbefristeten Arbeitsverhältnissen. Ab 2020 Berichterstattung nach neuer Mitarbeiterdefinition Glossar.
[2] Taktgebundene bzw. Produktionsmitarbeiter.
[3] Alle Mitarbeiter ohne Taktbindung.

GRI 405-1

Sexuelle Orientierung und Identität

Vielfalt bedeutet auch, eine Unternehmenskultur zu leben, in der Beschäftigten jeglicher sexueller Orientierung und Identität gleichermaßen Wertschätzung und Respekt entgegengebracht wird. Dafür setzt sich die BMW Group zum Beispiel mit der Sensibilisierung von Beschäftigten und Führungskräften für die Belange von Lesben, Schwulen, Bisexuellen und Transgender sowie mit verschiedenen Aktionen im Rahmen des aus der LGBT+-Bewegung stammenden PRIDE Month ein. Unterstützt wird sie dabei von ihrem internen Netzwerk BMW Group PRIDE. Eine Bestätigung dieses Engagements zeigt sich unter anderem auch in der Top-5-Platzierung beim DAX 30 LGBT+ Diversity Index 2020.

Behinderung

Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Behinderung ist ein inklusives und barrierefreies Arbeitsumfeld zu bieten, sodass sie ihre Leistung voll entfalten können. Das ist der Anspruch der BMW Group. Dies beginnt damit, Ausbildungsplätze für schwerbehinderte Jugendliche bereitzustellen, und setzt sich mit der bedarfsgerechten Gestaltung von Arbeitsplätzen fort. Im Rahmen einer internen Kommunikationskampagne warb die BMW Group im Berichtsjahr für mehr Offenheit und Sicherheit im Umgang mit behinderten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Die BMW Group beabsichtigt, in den kommenden Jahren ihre Aktivitäten in allen fünf Dimensionen des erweiterten Diversitätskonzepts zu analysieren und bei Bedarf um neue Maßnahmen und Programme zu ergänzen. Für alle Maßnahmen, die dieses Konzept vorsieht, sind die Abteilung Personalpolitik und -strategie sowie das operative Personalwesen in Zusammenarbeit mit den disziplinarischen Führungskräften verantwortlich.

GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

Sich gesellschaftlich zu engagieren gehört zum unternehmerischen Selbstverständnis der BMW Group. In den Mittelpunkt seines Engagements stellt das Unternehmen dabei insbesondere langfristige und internationale Projekte, bei denen es mit seinen eigenen Kernkompetenzen gezielt unterstützen kann. An allen internationalen Standorten zielt das Engagement auf bessere Lebensverhältnisse, interkulturelle Verständigung und gute Bildung.

Unterstützung in der Corona-Pandemie

Die Corona-Pandemie stellte die Gesellschaft und Unternehmen im Berichtsjahr weltweit vor große Herausforderungen. Um ihren Beitrag zu leisten, diese Ausnahmesituation zu bewältigen, hat die BMW Group ihre Maßnahmen international ausgerichtet und auf Bereiche fokussiert, in denen sie ihre Kernkompetenzen hat. Zum Beispiel bekamen Sozial- und Gesundheitseinrichtungen von der BMW Group Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. Zudem spendete das Unternehmen Schutzausrüstung für Gesundheitsbehörden und medizinische Einrichtungen.

BRÜCKENBAU ZWISCHEN DEN KULTUREN

Das Ziel der BMW Group ist es, führend auf dem Gebiet der interkulturellen Verständigung zu sein. Als Unternehmen mit einer multinationalen Belegschaft und Standorten auf fünf Kontinenten hat die BMW Group ein großes Interesse an der guten Verständigung zwischen Nationen, Kulturen und Religionen. Zusammen mit der United Nations Alliance of Civilisations (UNAOC) vergibt sie seit dem Jahr 2011 regelmäßig den **Intercultural Innovation Award**. Der Preis geht an innovative Projekte, die Lösungen für interkulturelle Spannungen und Konflikte suchen.

Ursprünglich hatte sich die BMW Group das Ziel gesetzt, mit den ausgezeichneten Projekten bis zum Jahr 2020 rund 1 Mio. Menschen zu erreichen. Diese Zahl hat sie bereits früh übertroffen. Daher verfolgt das Unternehmen seit dem Jahr 2017 ein neues Ziel: Bis zum Jahr 2025 sollen mit den Projekten der Preisträgerinnen und Preisträger 6 Mio. Menschen unterstützt werden. Zum Ende des Jahres 2020 wurden durch die prämierten Projekte bereits rund 5 Mio. Menschen unterstützt.* Die BMW Group sieht sich somit auf einem guten Weg, das selbst gesteckte Ziel sogar zu übertreffen.

* Die Anzahl der durch die Projekte unterstützten Menschen wird jeweils zum Jahresende von den Preisträgern angegeben. Sie ergibt sich aus der Zusammenführung von Medien- und Quellenangaben. Gezählt werden die Personen, die direkt von den Projekten profitieren.

EHRENAMTLICHES ENGAGEMENT DER MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

Die BMW Group bezieht in zunehmendem Maße auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in ihr gesellschaftliches Engagement mit ein. Seit 2011 vergibt das Unternehmen dazu an Beschäftigte den BMW Group Award für Soziales Engagement. Die Auszeichnung geht an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich durch ehrenamtliches Engagement besonderes verdient gemacht haben. Im Jahr 2020 wurden fünf Mitarbeiter für ihr gemeinnütziges Engagement geehrt, zwei davon mit Sonderpreisen der Doppelfeld Stiftung. Die BMW Group Awards für Soziales Engagement sind mit jeweils 5.000 € dotiert und fließen unmittelbar in die jeweiligen Hilfsprojekte. Die diesjährigen Preisträger stammen aus Indien (Ooruni Foundation), Deutschland (Gesellschaft für KinderKrebs-Forschung e.V. und Hilfe für Kinder in Kenia) sowie Südafrika (Gauteng Community Organization und Golden Youth Club). Zusätzlich zu den Preisträgern haben auch die weiteren fünf Finalisten ein Preisgeld in Höhe von 2.500 € erhalten.

Die Kooperation mit der Organisation Waves For Water ist ein weiteres Projekt mit Mitarbeitereinbindung, das die BMW Group bereits seit fünf Jahren erfolgreich durchführt. Im Rahmen dieser Initiative helfen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Nähe der Standorte in Mexiko, Indien, Thailand und Indonesien, Familien mit Wasserfiltern zu versorgen, um ihnen Zugang zu sauberem Trinkwasser zu erleichtern. Im Berichtsjahr musste das Projekt aufgrund der Corona-Pandemie leider pausieren, soll aber, sobald die Umstände es wieder zulassen, weitergeführt werden.

BILDUNG SCHAFFT BESSERE LEBENSPERSPEKTIVEN

An ihren Standorten entwickelt die BMW Group Bildungsprojekte, um Jugendlichen den Schritt in den Arbeitsmarkt zu erleichtern und ihnen bessere Lebensperspektiven zu bieten. Mit eigenen Förderprogrammen von der Grundschulausbildung bis zur höheren Schulbildung leistet das Unternehmen langfristig einen Beitrag zu mehr Chancengleichheit. Bei ihrem Förderansatz geht die BMW Group dabei von den spezifischen Bedürfnissen und Anforderungen an ihren jeweiligen Standorten aus. Auch im Berichtsjahr unterstützte die BMW Group verschiedene Bildungsprojekte in den USA, in Thailand, Indien, Brasilien, Mexiko, China, Korea, Südafrika und Deutschland. Aufgrund der Corona-Pandemie konnte sie ihre Unterstützung jedoch nicht im bisherigen Umfang anbieten.[1] So wurden die Workshops mit einer geringeren Teilnehmerzahl und wenn möglich digital durchgeführt. Mittel, die aufgrund der Corona-Einschränkungen nicht in Bildungsmaßnahmen eingesetzt werden konnten, hat die BMW Group verwendet, um die unmittelbaren Folgen der Pandemie zu mildern. **Unterstützung in der Corona-Pandemie**

Weitere Informationen und zusätzliche Projekte sind auf der Webseite **Gesellschaftliches Engagement der BMW Group** einsehbar.

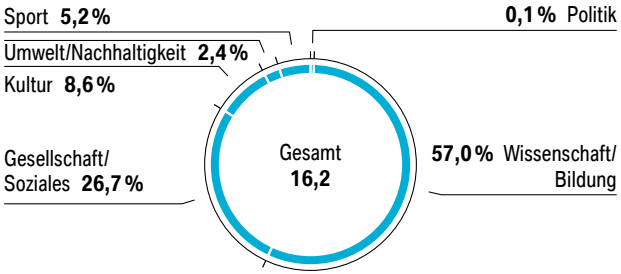
Die Investitionen der BMW Group in ihr gesellschaftliches Engagement lagen im Jahr 2020 insgesamt bei 33,6 Mio. € (2019: 33,2 Mio. €).

DURCH DAS GESELLSCHAFTLICHE ENGAGEMENT DER BMW GROUP ERREICHTE PERSONEN[1]

[1] Die Anzahl der durch Bildungsprojekte erreichten Personen wurde aufgrund der Corona-Pandemie im Berichtsjahr nicht erhoben.

SPENDENAUSGABEN WELTWEIT[2]

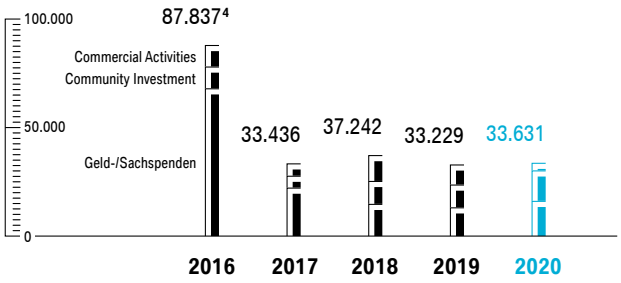
in Mio. €



[2] in Form von Geld- und Sachzuwendungen

GESAMTAUSGABEN FÜR GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT NACH ENGAGEMENTTYPEN[3]

in Tsd. €



[3] Das gesellschaftliche Engagement der BMW Group gliedert sich in drei Hauptbereiche: Unsere Spenden umfassen Geld- bzw. Sachzuwendungen, unser Community Investment beinhaltet unsere Aufwendungen für eigene Projektinitiativen und Partnerschaften sowie das Corporate Volunteering (Einsätze von Beschäftigten der BMW Group), und unsere Commercial Activities umspannen das Sponsoring und das sogenannte Cause Related Marketing.

[4] Die relativ hohe Summe im Jahr 2016 ist zurückzuführen auf eine einmalige Spende zur Kapitalerhöhung der BMW Stiftung von 50 Mio. € auf 100 Mio. € im BMW Jubiläumsjahr 2016.

33,6 Mio. €

Ausgaben für gesellschaftliches Engagement

ENGAGEMENT GEZIELT UND WIRKUNGSVOLL STEUERN

Um die Transparenz bei sämtlichen Maßnahmen in diesem Themenbereich sicherzustellen, macht seit 2011 die unternehmensweit geltende Richtlinie zu Sponsoring, Spenden und Mitgliedschaften verbindliche Vorgaben. Neben Transparenz ist auch eine sorgfältige Dokumentation aller Maßnahmen dafür essenziell. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die gesetzlichen Vorschriften eingehalten werden.

Die BMW Group wird sich auch in Zukunft weltweit gesellschaftlich engagieren und orientiert sich bei den Schwerpunkten ihres gesellschaftlichen Engagements an den UN-Zielen für nachhaltige Entwicklung. So sind die Initiativen der BMW Group mit ihren Partnern und insbesondere der BMW Foundation Herbert Quandt wirkungsorientiert auf die Themen ausgerichtet, in denen sie möglichst viel bewirken kann und die Gesellschaft am meisten profitiert.

Inspirieren, Vernetzen, Investieren – die BMW Foundation Herbert Quandt

Die BMW Foundation Herbert Quandt* ist eine unabhängige Unternehmensstiftung, die mit ihren Aktivitäten zur gesellschaftlichen Verantwortung und Mission der BMW Group beiträgt. Die Mission der Stiftung ist es, die Führungskräfte weltweit zu inspirieren, gesellschaftliche Verantwortung zu übernehmen und sich als Responsible Leaders für eine friedliche, gerechte und nachhaltige Zukunft einzusetzen. Zudem investiert die Stiftung in Initiativen und Organisationen, die Lösungen für gesellschaftliche, ökologische und politische Krisen erarbeiten.

Die BMW Foundation Herbert Quandt unterstützt mit ihren Responsible-Leadership-Programmen, dem globalen Responsible-Leaders-Netzwerk sowie ihren wirkungsorientierten Investments (Eberhard von Kuenheim Fonds) die UN-Nachhaltigkeitsziele seit deren Verabschiedung im Jahr 2015.

Die durch die Corona-Pandemie beschleunigte digitale Transformation hat auch die Programme der Stiftung im Jahr 2020 beeinflusst. So fanden beispielsweise die Veranstaltungen des Formats Responsible Leaders Table zum Thema Europa mit ausgewählten Führungspersönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und der Zivilgesellschaft virtuell statt. Bereits geplante Responsible-Leaders-Foren in der Türkei und Indien führte die Stiftung ebenfalls virtuell durch. Das RISE-City Programm wurde in Amsterdam, Madrid, Athen und Singapur – angepasst an die Situation vor Ort – physisch oder hybrid durchgeführt. Auch das Responsible-Leaders-Netzwerk, das aktuell 1.854 Mitglieder in 109 Ländern umfasst, konnte seine Zusammenarbeit mithilfe digitaler Zusammenkünfte aufrechterhalten.

Um die Transformation in eine nachhaltige Gesellschaft und ein nachhaltiges Wirtschaftssystem aktiv zu begleiten, rief die Stiftung im Jahr 2020 das Programm RESPOND Accelerator ins Leben. Für die erste Gruppe wurden zehn Start-ups ausgewählt, die ihre nachhaltigen Geschäftsmodelle erfolgreich entwickeln wollen. Ziel von RESPOND ist es, zu demonstrieren, dass gesellschaftliche Verantwortung und erfolgreiches Unternehmertum keinen Widerspruch darstellen. Als Teil des fünfmonatigen Programms, das trotz der widrigen Umstände unter Pandemiebedingungen einen erfolgreichen Start verzeichnete, erhielten die Start-ups Unterstützung von Mentoren und Investoren aus dem Netzwerk der Stiftung.

Als Reaktion auf die Herausforderungen der Corona-Pandemie unterstützte die BMW Foundation Herbert Quandt im Berichtsjahr finanziell und durch ihr RESPOND-Netzwerk den #WirvsVirus-Hackathon der deutschen Bundesregierung. Dieser weltweit größte Hackathon hat sich zum Ziel gesetzt, kreative Lösungen zu entwickeln, die die Auswirkungen der Pandemie bekämpfen.

Weitere Information über die BMW Foundation Herbert Quandt finden Sie hier: **www.bmw-foundation.org/de/**

* Die BMW Foundation Herbert Quandt ist eine Unternehmensstiftung der BMW AG. Mit den Erträgen ihres Stiftungsvermögens sowie den regelmäßigen finanziellen Zuwendungen der Stifterin setzt die Stiftung ihr Programm um. Die unabhängige Stiftung wird durch das Kuratorium beraten, in dem per Satzung neben weiteren Mitgliedern der Aufsichtsratsvorsitzende sowie je ein Mitglied des Aufsichtsrats und des Vorstands der BMW AG vertreten sind.

WIRTSCHAFTS-BERICHT

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHENBEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Weltwirtschaft erlebte im Berichtsjahr 2020 aufgrund der Corona-Krise einen Einbruch wie seit der Großen Depression in den 1930er-Jahren nicht mehr. Der IWF schätzt den Rückgang des globalen Bruttoinlandsprodukts (BIP) auf 3,5 %. Dabei war in allen G-7-Staaten ein deutlicher Rückgang der Wirtschaftsleistung zu beobachten. Mit Ausnahme von China mussten auch die BRIC-Staaten, starke Rückgänge hinnehmen.

Die europäische Wirtschaft hat es härter getroffen als andere große Regionen. In der Eurozone war die Wirtschaft mit 6,8 % im Vergleich zum Vorjahr stark rückläufig. Mit Deutschland (– 4,9 %), Frankreich (– 8,2 %), Italien (– 8,9 %) und Spanien (–11,0 %) verzeichneten die größten Volkswirtschaften der Eurozone deutliche Verluste. Da aufgrund der wochenlangen Lockdowns viele Bereiche der Wirtschaft zeitweise komplett lahmgelegt waren, sind sowohl Produktion als auch Konsum deutlich eingebrochen. Die Arbeitslosenquoten sind in allen Ländern gestiegen, jedoch konnte mit Kurzarbeiterprogrammen zumindest teilweise entgegengewirkt werden. Die Regierungen der Länder haben umfangreiche Konjunkturpakete auf den Weg gebracht, um die Wirtschaft zu stützen. Die Hilfsprogramme führten allerdings zu einem deutlichen Anstieg der Staatsausgaben im Jahr 2020 und resultieren in der Folge in höheren Schuldenquoten in den jeweiligen Ländern.

Im UK ist das BIP 2020 um 9,9 % regelrecht eingebrochen. Dabei wirkten nicht nur die Folgen der Corona-Pandemie, sondern auch die anhaltende Unsicherheit über die Bedingungen des Brexit-Vertrags, der die zukünftigen Beziehungen zur Europäischen Union (EU) regelt.

In den USA ist das BIP im Berichtsjahr um 3,5 % gesunken. Aufgrund der Lockdowns und fehlender Kurzarbeiterprogramme stieg hier die Arbeitslosenquote signifikant. Die Konsumlaune sowie die Exporte sind zeitweise drastisch eingebrochen. Die Investitionen der Unternehmen sowie die Industrieproduktion gingen deutlich zurück. Aufgrund der konjunkturellen Lage hat die US-amerikanische Notenbank (Fed) die Leitzinsen 2020 weiter gesenkt.

Auch wenn China die einzige Volkswirtschaft ist, die 2020 zulegen konnte, liegt das Wachstum dort mit 2,3 % weit unter dem Vorjahr. Die Nachfrage der privaten Konsumenten ist während des Lockdowns im Frühjahr fast komplett eingebrochen. Allerdings setzte seit dem frühen Sommer ein kräftiger Nachholeffekt ein, der bis zum Jahresende anhielt und zu einer Erholung der Wirtschaft führte.

Auch das exportabhängige Japan musste aufgrund der Corona-Pandemie im Berichtszeitraum einen deutlichen Rückgang der Wirtschaftsleistung verkraften (– 4,8 %). Wesentliche Gründe waren der private Konsum, der gerade im Frühjahr deutlich geschrumpft ist, und der Rückgang der Exporte.

DEVISENMÄRKTE

Der Wechselkurs des US-Dollar gegenüber dem Euro schwankte 2020 aufgrund der Corona-Krise deutlich stärker als im Vorjahr. Er pendelte zwischen 1,07 und 1,22 US-Dollar je Euro und verlor im Jahresdurchschnitt bei einem Kurs von 1,14 US-Dollar je Euro.

Beim britischen Pfund machten sich nicht nur die Auswirkungen der Corona-Pandemie, sondern auch die Unsicherheiten bezüglich des Freihandelsabkommens mit der EU bemerkbar. So verlor die britische Währung zwischenzeitlich auf 0,93 Pfund je Euro an Wert und lag in der Spitze bei 0,83 Pfund je Euro. Im Durchschnitt des Jahres lag das Pfund bei 0,89 je Euro und wertete 2020 im Vergleich zum Vorjahr leicht ab.

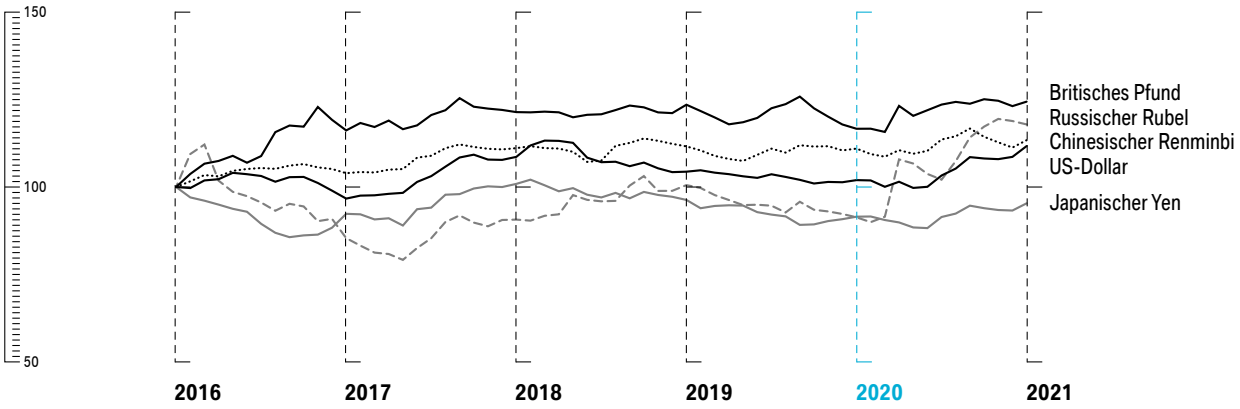
Das Gleiche gilt für den chinesischen Renminbi , der über das gesamte Jahr im Mittelwert bei 7,87 Renminbi je Euro notierte.

Der japanische Yen pendelte zwischen 114 und 127 Yen je Euro und lag im Berichtszeitraum auf einem durchschnittlichen Niveau von 122 Yen je Euro.

Auch die Währungen großer Schwellenländer verbilligten sich im Berichtszeitraum aufgrund der Corona-Krise. Während die indische Rupie gegenüber dem Euro im Durchschnitt um rund 5 % und der russische Rubel im Vergleich zum Euro um 14 % an Wert einbüßte, wertete der brasilianische Real sogar um 33 % gegenüber dem Euro im Durchschnitt ab.

WECHSELKURSE IM VERGLEICH ZUM EURO

Index: Dezember 2015 = 100



Quelle: Reuters

ENERGIE- UND ROHSTOFFPREISE

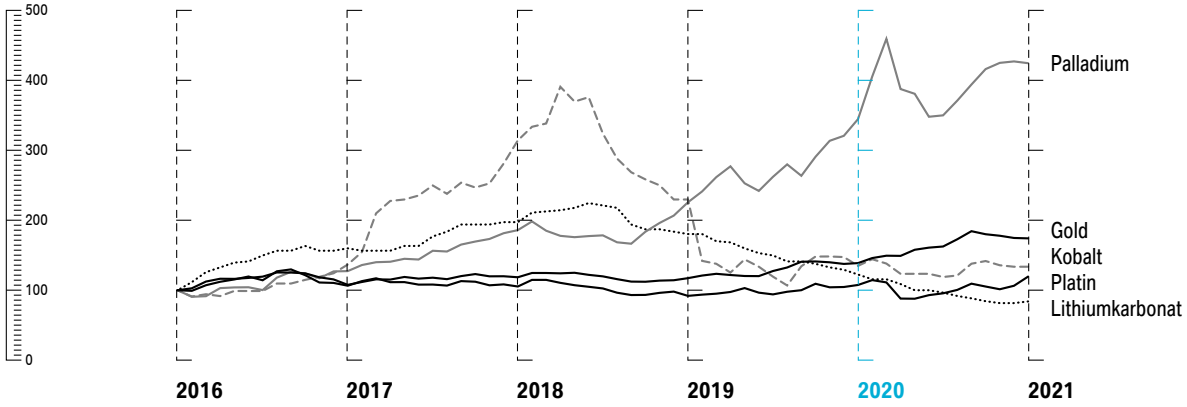
Die Folgen der Corona-Pandemie waren 2020 auch auf fast allen Rohstoffmärkten deutlich sichtbar. Nachdem in der Mitte des Jahres ein spürbarer Rückgang der Stahl- und Aluminiumpreise beobachten werden konnte, haben die Preise gegen Jahresende wieder deutlich zugelegt.

Eine ähnliche Entwicklung zeigten auch die Preise für Edel- und Buntmetalle. Eine Ausnahme bildete jedoch Rhodium, das vor allem in Katalysatoren verwendet wird. Hier gab es über den gesamten Berichtszeitraum einen deutlichen Preisanstieg. Bis zum Jahresende hat sich der Preis des Edelmetalls im Vergleich zum Vorjahr sogar fast verdreifacht.

Bei den Batterierohstoffen sind die Preise für Kobalt im Vergleich zum Vorjahr weitestgehend stabil geblieben sind. Hingegen sind die Preise für Lithium im Vergleich zum Vorjahr etwas gefallen, da zum einen aufgrund der Corona-Pandemie die Nachfrage geringer war als in den Jahren zuvor und es zum anderen ein Überangebot an Lithium gab.

ENTWICKLUNG DER METALLPREISE

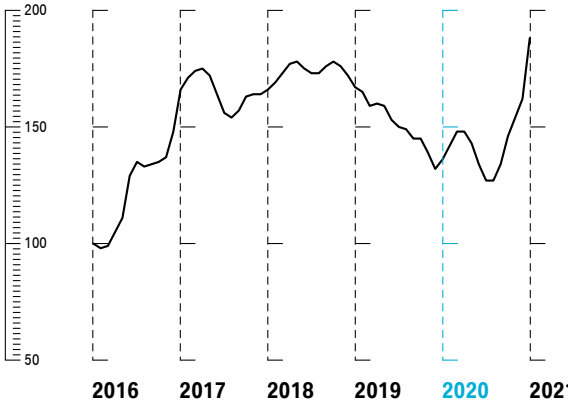
Index: Dezember 2015 = 100



Quelle: Reuters

STAHLPREISENTWICKLUNG

Index: Januar 2016 = 100



Quelle: Arbeitsgemeinschaft der Eisen und Metall verarbeitenden Industrie

Eine starke Reaktion auf die Corona-Pandemie und den damit verbundenen Einbruch der Nachfrage zeigten die Ölpreise. Bei der Sorte WTI kam es sogar kurzzeitig zu Negativpreisen am Ölmarkt. Zum Jahresende 2020 hat sich das Preisniveau wieder etwas erholt, liegt aber immer noch leicht unter dem Vorjahr. Der Ölpreis für die Sorte Brent erreichte dabei zwischenzeitlich ein Tief bei 19 US-Dollar, zog zum Jahresende aber auf 51 US-Dollar an. Die US-Rohölsorte WTI notierte im April bei –37 US-Dollar und konnte zum Jahresende auf 48 US-Dollar zulegen.

ÖLPREISENTWICKLUNG

Preis je Barrel der Marke Brent

Quelle: Reuters

AUTOMOBILMÄRKTE

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben die Automobilmärkte im Jahr 2020 weltweit einbrechen lassen. Im Berichtszeitraum sanken die Zulassungszahlen für PKW und leichte Nutzfahrzeuge weltweit deutlich um 13,3 % auf insgesamt 72,4 Mio. Fahrzeuge.

INTERNATIONALE AUTOMOBILMÄRKTE

	Veränderung in %
Europa	–24,3
davon Deutschland	–19,1
davon Frankreich	–25,5
davon Italien	–27,7
davon Spanien	–32,3
davon UK	–29,4
USA	–14,5
China	–5,0
Japan	–11,4
Gesamt	**–13,3**

INTERNATIONALE MOTORRADMÄRKTE

Im Jahr 2020 entwickelten sich die internationalen Motorradmärkte im Hubraumsegment über 250 ccm pandemiebedingt überwiegend leicht negativ (– 0,9 %). Dieser Entwicklung konnten sich auch die Märkte in Europa nicht entziehen und verzeichneten einen Rückgang von 1,1 %. Der Markt in Spanien ging deutlich um 13,7 % zurück. Auch in Italien (– 9,1 %) und Frankreich (– 4,6 %) lagen die Zulassungszahlen unter dem Vorjahr. In Deutschland dagegen war bei den Zulassungen ein deutliches Plus von 15,0 % zu beobachten. Der US-Markt lag mit + 0,1 % auf Vorjahresniveau. Brasilien hingegen verzeichnete einen deutlichen Rückgang (–17,7 %).

INTERNATIONALE MOTORRADMÄRKTE

	Veränderung in %
Europa	–1,1
davon Deutschland	15,0
davon Frankreich	– 4,6
davon Italien	– 9,1
davon Spanien	–13,7
Amerika	– 3,5
davon USA	0,1
davon Brasilien	–17,7
Gesamt	**– 0,9**

INTERNATIONALES ZINSUMFELD IM JAHR 2020

Die Corona-Pandemie im Jahr 2020 und die damit verbundenen erheblichen Beeinträchtigungen der Wirtschaft veranlassten weltweit auch die Notenbanken zu zum Teil drastischen Gegenmaßnahmen. Ziel ihrer Geldpolitik war es, die Auswirkungen zu mildern, indem zum Beispiel auch kleineren Unternehmen der Zugang zu günstigen Krediten erleichtert werden sollte.

So beschloss die Europäische Zentralbank (EZB) in der ersten Jahreshälfte, das bestehende Anleihekaufprogramm fortzusetzen und zusätzlich ein Notfall-Anleihekaufprogamm (Pandemic Emergency Purchase Programme – PEPP) in Höhe von 1,85 Bio. € zu starten.

Als unmittelbare Reaktion auf die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie senkte die Bank of England (BoE) im ersten Quartal den Notenbanksatz in zwei Schritten von 0,75 % auf 0,1 % und erhöhte ihr Anleihekaufprogramm auf insgesamt 895 Mrd. britische Pfund.

Die Fed senkte im ersten Quartal in zwei Notfallsitzungen den Leitzins von einer Spanne von 1,50 bis 1,75 % auf eine Spanne von 0,00 bis 0,25 %. Zudem gab sie weitere Maßnahmen bekannt, darunter Anleiheankäufe in unbegrenzter Höhe.

Nachdem China Anfang des Jahres einen Konjunktureinbruch erlitten hatte, danach aber eine zweite Welle an Infektionen vermeiden konnte, erholte sich das Land früher und schneller als andere große Volkswirtschaften. Statt massiver Konjunkturprogramme setzte China verstärkt auf Instrumente wie die Senkung des Mindestreservesatzes auf 12,5 % und der Loan Prime Rate auf 3,85 %.

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSJAHR

Die BMW Group hat die großen Herausforderungen des Pandemiejahres 2020 gut gemeistert und blickt angesichts der ausgeprägten Volatilität im internationalen Umfeld auf einen insgesamt zufriedenstellenden Geschäftsverlauf im Berichtsjahr 2020 zurück.

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im Jahr 2020 belegt trotz rückläufiger Kennzahlen die solide finanzielle Basis des Unternehmens. Insgesamt hat die Geschäftsentwicklung die angepassten Erwartungen der Unternehmensleitung erfüllt. Diese Einschätzung berücksichtigt auch Erkenntnisse nach dem Ende des Berichtszeitraums. Die erwarteten Auswirkungen der Corona-Pandemie sind im Prognosebericht für das Jahr 2021 berücksichtigt.

VERGLEICH PROGNOSE MIT TATSÄCHLICHER ENTWICKLUNG

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der bedeutsamsten Leistungsindikatoren des BMW Konzerns sowie der Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen im Geschäftsjahr 2020 im Vergleich zu den Prognoseaussagen im Geschäftsbericht 2019. Die Verschärfung der Corona-Krise im ersten Quartal 2020 veranlasste die BMW Group, ihre Prognose teilweise anzupassen. Dies ist nachfolgend dargestellt.

Detaillierte Angaben zu den bedeutsamsten Leistungsindikatoren des Konzerns finden sich im Rahmen der nachfolgenden Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns. Die Entwicklung der bedeutsamsten Leistungsindikatoren der Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen werden in den jeweiligen Kapiteln zu den Segmenten beschrieben.

BMW GROUP VERGLEICH PROGNOSEAUSSAGEN FÜR 2020 MIT TATSÄCHLICHER GESCHÄFTSENTWICKLUNG 2020

	Prognose für 2020 im Geschäftsbericht 2019	Innerjährige Anpassungen		Tatsächliche Geschäftsentwicklung 2020
KONZERN				
Ergebnis vor Steuern	Deutlicher Rückgang		Mio. €	5.222 (– 26,6 %) Deutlicher Rückgang
Mitarbeiter am Jahresende	Auf Vorjahresniveau	Q1: Leichter Rückgang		120.726 (– 4,2 %) Leichter Rückgang
SEGMENT AUTOMOBILE				
Auslieferungen[1]	Deutlicher Rückgang		Einheiten	2.325.179 (– 8,4 %) Moderater Rückgang
Emissionen Neuwagenflotte[2]	Deutlicher Rückgang		g CO_2 / km	99 (– 22,0 %) Deutlicher Rückgang
EBIT-Marge	2 bis 4	Q1: 0 bis 3	%	2,7 (– 2,2 %-Punkte)
Return on Capital Employed	Deutlicher Rückgang		%	12,7 (– 16,3 %-Punkte) Deutlicher Rückgang
SEGMENT MOTORRÄDER				
Auslieferungen	Leichter Rückgang	Q1: Deutlicher Rückgang Q3: Moderater Rückgang	Einheiten	169.272 (– 3,4 %) Leichter Rückgang
EBIT-Marge	6 bis 8	Q1: 3 bis 5	%	4,5 (– 3,7 %-Punkte)
Return on Capital Employed	Leichter Rückgang	Q1: Deutlicher Rückgang	%	15,0 (– 14,4 %-Punkte) Deutlicher Rückgang
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN				
Return on Equity	Leichter Rückgang	Q1: Moderater Rückgang	%	11,2 (– 3,8 %-Punkte) Leichter Rückgang

[1] enthält Automobile aus dem Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2020: 602.247 Automobile)
[2] EU einschließlich Norwegen und Island

VERTRIEBSZAHLEN FÜR AUSLIEFERUNGEN*

Im Dezember 2019 wurde die BMW Group von der U.S. Securities and Exchange Commission (SEC) darüber informiert, dass diese eine Untersuchung im Zusammenhang mit der Vertriebspraxis und der Berichterstattung über Auslieferungszahlen der BMW Group eingeleitet hätte. Am 22. Januar 2020 eröffnete die SEC offiziell eine Untersuchung wegen möglicher Verstöße der BMW Group gegen US-amerikanische Wertpapiergesetze, die sich auf die Offenlegung von Neufahrzeugverkäufen der BMW Group bezieht. Ohne die Vorwürfe anzuerkennen oder zu bestreiten, haben sich die BMW AG und zwei ihrer Tochtergesellschaften in den USA am 24. September 2020 mit der SEC verglichen und einer Verfügung der SEC (die „SEC Order“), welche die Verletzung der Paragraphen 17(a)(2) und 17(a)(3) des U.S. Securities Act feststellt, sowie einer Geldbuße in Höhe von USD 18 Mio. zugestimmt. Die SEC Order hat unter anderem unterstellt, dass die Offenlegungen, welche die BMW Group in ihren US-Anleiheemissionen gemäß Regel 144A im Zeitraum 2016 bis 2019 gegenüber Investoren gemacht hat, wesentliche Falschangaben und Auslassungen bezüglich der Auslieferungen von Fahrzeugen der BMW Group in den USA enthielten.

Im Zusammenhang damit hat die BMW Group ihre Vertriebszahlen für Auslieferungen von Automobilen überprüft und festgestellt, dass bestimmte Auslieferungen von Automobilen nicht für die richtigen Zeiträume gemeldet wurden. Die BMW Group hat die gemeldeten Auslieferungszahlen korrigiert, wie im Folgenden näher beschrieben wird, um Auslieferungen in dem Zeitraum zu melden, in dem sie erfolgt sind, und hat bestimmte Anpassungen an ihren Richtlinien und Verfahrensweisen (gemeinsam, der „Überarbeitete Berichtsprozess“) vorgenommen und wird dies auch zukünftig tun, um die Zuverlässigkeit und Aussagekraft der Auslieferungszahlen weiter zu verbessern, insbesondere hinsichtlich des Zeitpunktes der Erfassung von Auslieferungen.

Die BMW Group hat den Überarbeiteten Berichtsprozess ab dem Jahr 2020 in allen Märkten angewandt. Während die BMW Group Auslieferungszahlen für bestimmte ihrer bedeutendsten Märkte für die in diesem Bericht präsentierten Jahre 2016 bis 2019 überarbeitet hat, wurden diese Zahlen für die übrigen Märkte der BMW Group nicht überarbeitet. Im Ergebnis sind daher die in diesem Bericht präsentierten Auslieferungszahlen für die Jahre 2016 bis 2019 nicht direkt mit den für das Jahr 2020 präsentierten Zahlen vergleichbar. Insbesondere wurden die in diesem Bericht präsentierten Auslieferungszahlen für Automobile wie folgt überarbeitet:

Wenn Gesamt-Auslieferungszahlen für Automobile präsentiert werden, die sich nicht auf einzelne Modellreihen beziehen, wurden diese Zahlen für die Jahre 2016 bis 2019 für die 16 bedeutendsten Märkte der BMW Group angepasst, um den Überarbeiteten Berichtsprozess zu reflektieren. In den Jahren 2016 bis 2019 entsprachen die Auslieferungen von Automobilen in diesen 16 Märkten durchschnittlich 87 % der gesamten Auslieferungen der BMW Group. Für jedes der Jahre 2016 bis 2019 machte die Berichtigung dabei weniger als 1 % der gesamten Auslieferungen von Automobilen der BMW Group aus.

Die Auslieferungszahlen für Automobile für die anderen Märkte der BMW Group wurden für den Zeitraum vor dem Jahr 2020 nicht angepasst, und die Auslieferungszahlen für Motorräder wurden für den Zeitraum vor dem Jahr 2020 für keinen Markt angepasst. Die BMW Group ist der Auffassung, dass sich die Tatsache, dass diese Zahlen nicht angepasst wurden, um den Überarbeiteten Berichtsprozess zu reflektieren, auf die in diesem Bericht präsentierten Auslieferungszahlen nur unwesentlich auswirkt.

* Siehe Definition Auslieferungen im ↗ Glossar.

Die Aufbereitung der Auslieferungszahlen der BMW Group ist mit einer Vielzahl von Schätzungen und Bewertungen verbunden, von denen einige komplex und von Natur aus subjektiv sind, und unterliegt anderen Unsicherheiten, einschließlich der folgenden:

— Die überwiegende Mehrzahl der Auslieferungen von Fahrzeugen wird von unabhängigen Händlern oder anderen Dritten durchgeführt und die BMW Group ist darauf angewiesen, dass diese Dritten relevante Vertriebszahlen korrekt an die BMW Group melden.

— Die Definition von Auslieferungen umfasst auch all jene Fahrzeuge, die in den USA und Kanada ausgeliefert werden, wenn die betreffenden Händler solche Fahrzeuge als Werkstattersatzfahrzeuge oder Vorführfahrzeuge klassifiziert haben.

— Die Auslieferungszahlen für den Zeitraum vor dem Jahr 2020 umfassen auch eine unwesentliche Anzahl an Vorserienfahrzeugen, die zu keinem Zeitpunkt für den Verkauf an einen Endkunden bestimmt waren (zum Beispiel Fahrzeuge, die von staatlichen Behörden im Zusammenhang mit Sicherheitsbewertungen (etwa „crash tests“) oder für andere Tests verwendet wurden).

Die BMW Group ist der Meinung, dass die in diesem Bericht präsentierten Auslieferungszahlen – entsprechend der gegenwärtigen Definition der BMW Group für Auslieferungen und der damit verbundenen Richtlinien und Prozessabläufe – im Wesentlichen korrekt sind.

Auslieferungen von Fahrzeugen während eines Berichtszeitraumes stehen nicht in direktem Zusammenhang mit der Umsatzlegung der BMW Group im entsprechenden Berichtszeitraum.

ERTRAGSLAGE KONZERN

BMW GROUP VERKÜRZTE GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

in Mio. €	2020	2019	Veränderung in %
Umsatzerlöse	98.990	104.210	–5,0
Umsatzkosten	–85.408	–86.147	0,9
Bruttoergebnis vom Umsatz	**13.582**	**18.063**	**–24,8**
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	–8.795	–9.367	6,1
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	43	–1.285	–
Ergebnis vor Finanzergebnis	**4.830**	**7.411**	**–34,8**
Finanzergebnis	392	–293	–
Ergebnis vor Steuern	**5.222**	**7.118**	**–26,6**
Ertragsteuern	–1.365	–2.140	36,2
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	**3.857**	**4.978**	**–22,5**
Ergebnis aus aufgegebenem Geschäftsbereich	–	44	–
Jahresüberschuss	**3.857**	**5.022**	**–23,2**
Ergebnis je Stammaktie in €	5,73	7,47	–23,3
Ergebnis je Vorzugsaktie in €	5,75	7,49	–23,2

in %	2020	2019	Veränderung in %-Punkten
Umsatzrendite vor Steuern[1]	5,3	6,8	–1,5
Umsatzrendite nach Steuern[2]	3,9	4,8	–0,9
Bruttomarge[3]	13,7	17,3	–3,6
Steuerquote[4]	26,1	30,1	–4,0

[1] Verhältnis des Konzernergebnisses vor Steuern zu den Konzernumsatzerlösen
[2] Verhältnis des Konzernüberschusses zu den Konzernumsatzerlösen
[3] Verhältnis des Bruttoergebnisses vom Umsatz 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 %	2020	2019
Europa	44,3	44,4
Asien	32,1	30,6
Amerika	21,4	22,7
Sonstige Regionen	2,2	2,3
Konzern	**100,0**	**100,0**

BMW GROUP UMSATZKOSTEN

in Mio. €	2020	2019	Veränderung in %
Herstellungskosten	46.878	48.776	–3,9
Finanzdienstleistungen betreffende Umsatzkosten	27.114	25.828	5,0
davon Zinsaufwendungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	1.960	2.288	–14,3
Forschungs- und Entwicklungskosten	5.689	5.952	–4,4
davon Abschreibungen aktivierter Entwicklungskosten	1.710	1.667	2,6
Serviceverträge, Telematik und Pannenhilfe	1.411	1.641	–14,0
Gewährleistungsaufwendungen	2.971	2.566	15,8
Sonstige Umsatzkosten	1.345	1.384	–2,8
Umsatzkosten	**85.408**	**86.147**	**–0,9**

Die Konzernumsatzerlöse des Geschäftsjahres lagen, bedingt durch die im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie stehenden Schließungen von Händlerbetrieben, moderat unter denen des Vorjahres (2020: 98.990 Mio. €; 2019: 104.210 Mio. €/– 5,0 %). Negative Währungseffekte aus der Entwicklung des US-Dollars, des russischen Rubels sowie des chinesischen Renminbis belasteten zudem die Umsatzerlöse.

Gegenläufig wirkten Produkt-Mix-Effekte aus dem unterproportionalen Rückgang von umsatzstarken Modellen, eine verbesserte Preisdurchsetzung aufgrund des verjüngten Produktportfolios sowie ein portfoliobedingter Anstieg der Leasingerlöse positiv. Die positive Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte zeigte sich insbesondere im dritten und vierten Quartal durch gestiegene Verkaufserlöse aus Leasingrückläufern. Aufgrund eines geringeren Leasingneugeschäfts im ersten Halbjahr sowie der Erwartung weiterer Rückgänge im Leasingneugeschäft aufgrund reduzierter Händlerbestände sank die Umsatzeliminierung im Vorjahresvergleich.*

Die Umsatzkosten des Konzerns lagen mit 85.408 Mio. € auf dem Niveau des Vorjahres (2019: 86.147 Mio. €/– 0,9 %). Gestiegene Aufwendungen für Risikovorsorgen, unter anderem im Rahmen der Bewertung von Kredit- und Restwertrisiken in den Kosten des Finanzdienstleistungsgeschäfts wirkten gesunkenen Herstellungskosten aufgrund des geringeren Produktionsvolumens entgegen.

* Siehe Textziffer [5] im Konzernanhang.

Zudem belasteten im Geschäftsjahr Vorsorgen unter anderem im Zusammenhang mit dem Abgasrückführungskühler und für Rückrufaktionen beispielsweise für verunreinigte Batteriezellen bei Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen die Gewährleistungsaufwendungen.

Analog zu den Umsatzerlösen erhöhten die zugehörigen Kosten aus dem Verkauf von Leasingrückläufern die Umsatzkosten des Finanzdienstleistungsgeschäfts.

Weiterhin wirkten die oben beschriebenen Eliminierungen spiegelbildlich zu den Umsatzerlösen und führten im Vorjahresvergleich zu einer niedrigeren Reduktion der Umsatzkosten.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen lagen leicht unter denen des Vorjahres. Im Vorjahr wirkten unter anderem höhere Aufwendungen wie zum Beispiel für den BMW iX[1]. Im Geschäftsjahr stiegen hingegen die Aktivierungen für künftige Fahrzeuganläufe. Diese höheren aktivierten Entwicklungskosten stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit neuen Modellen, der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte sowie dem automatisierten Fahren.

Die in den Umsatzkosten sowie den Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten enthaltenen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen betrugen insgesamt 6.143 Mio. € (2019: 6.017 Mio. €).

Im Vergleich zum Vorjahr verzeichneten die Vertriebs- und Verwaltungskosten einen Rückgang. Wesentliche Einflussfaktoren sind geringere Personalkosten aufgrund gesunkener Mitarbeiterzahlen im Vorjahresvergleich, rückläufige Aufwendungen für Marketing und Kommunikation unter anderem aufgrund digitaler Veranstaltungsformate zum Launch neuer Modelle. Weiterhin reduzierte ein stringentes Fixkostenmanagement die Vertriebs- und Verwaltungskosten.

Der Saldo der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen verbesserte sich im Vorjahresvergleich deutlich. Wesentlicher negativer Einflussfaktor im Vorjahr war die im ersten Halbjahr gebildete Rückstellung im Zusammenhang mit einem laufenden Kartellverfahren.[4]

Das Ergebnis vor Finanzergebnis sank somit aufgrund der Belastungen im Bruttoergebnis deutlich auf 4.830 Mio. € (2019: 7.411 Mio. €).

Im Vorjahresvergleich verbesserte sich das Finanzergebnis deutlich. Wesentliche Treiber sind das auf 1.212 Mio. € (2019: 918 Mio. €) gestiegene At-Equity-Ergebnis aus dem chinesischen Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, sowie der THERE Holding B.V. (THERE) aufgrund des Verkaufs von Anteilen in Höhe von 105 Mio. € am Kartendienstleister HERE International B.V. (HERE) an die Mitsubishi Corporation (MC) und Nippon Telegraph and Telephone Corporation (NTT)[5] im ersten Halbjahr. Im Vorjahr waren zudem im Finanzergebnis höhere Wertberichtigungen im Zusammenhang mit der Neuausrichtung der YOUR NOW Gruppe enthalten.

BMW GROUP FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSLEISTUNGEN

in Mio. €	2020	2019
Forschungs- und Entwicklungskosten	5.689	5.952
Abschreibungen	–1.710	–1.667
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	2.300	2.134
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	**6.279**	**6.419**

BMW GROUP KENNZAHLEN FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN

in %	2020	2019	Veränderung in %-Punkten
Forschungs- und Entwicklungsquote[2]	6,3	6,2	0,1
Aktivierungsquote[3]	36,6	33,2	3,4

[1] Siehe Verbrauchs- und CO_2-Angaben.
[2] Verhältnis der Forschungs- und Entwicklungsleistungen zu den Konzernumsatzerlösen
[3] Verhältnis der Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen
[4] Siehe Textziffer [10] im Konzernanhang.
[5] Siehe Textziffer [24] im Konzernanhang.

Wie zuletzt in der Quartalsmitteilung zum 30. September 2020 prognostiziert, lag das Konzernergebnis vor Steuern mit 5.222 Mio. € deutlich unter dem des Vorjahres (2019: 7.118 Mio. €) und damit im Rahmen der angepassten Erwartungen.

Die Ertragsteuern sanken im Berichtsjahr auf 1.365 Mio. € (2019: 2.140 Mio. €). Wesentlicher Treiber war der pandemiebedingte Ergebnisrückgang. Die Steuerquote ist auf 26,1 % gesunken (2019: 30,1 %). Im Vorjahr wirkten die Nichtabzugsfähigkeit der Aufwendungen für die Rückstellung im Zusammenhang mit dem Kartellverfahren der EU-Kommission und die Nichtabzugsfähigkeit der im übrigen Finanzergebnis erfassten Wertminderungen der YOUR NOW Gruppe steuerquotenerhöhend.

Im Berichtsjahr lag die Zahl der Mitarbeiter mit 120.726 Beschäftigten leicht unter Vorjahr und bewegte sich damit im Rahmen der Erwartungen (2019: 126.016*/–4,2 % Mitarbeiter).

FINANZLAGE KONZERN

Die Kapitalflussrechnungen des Konzerns und der Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen zeigen die Herkunft und Verwendung der Zahlungsströme der Geschäftsjahre 2020 beziehungsweise 2019. 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.

BMW GROUP ÜBERBLICK ZAHLUNGSSTRÖME

in Mio. €	2020	2019	Veränderung
Mittelzufluss (+) / -abfluss (–) aus der betrieblichen Tätigkeit	13.251	3.662	9.589
Mittelzufluss (+) / -abfluss (–) aus der Investitionstätigkeit	–3.636	–7.284	3.648
Mittelzufluss (+) / -abfluss (–) aus der Finanzierungstätigkeit	–8.254	4.790	–13.044
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte	140	–111	251
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**1.501**	**1.057**	**444**

* Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe Glossar). Der Wert 2019 wurde zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst (2019 vor Anpassung: 133.778 Mitarbeiter).

Der trotz eines rückläufigen Ergebnisses gestiegene Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit resultiert insbesondere aus einem pandemiebedingt rückläufigen Neugeschäft im Segment Finanzdienstleistungen. Die zeitnahe Anpassung der Produktion an die Coronasituation führte auch zu einer Reduzierung der Händlerbestände und damit einhergehendem Abbau von Forderungen aus Finanzdienstleistungen, vornehmlich aus Händlerfinanzierung. Im Vergleich zum Vorjahr wurden aufgrund der rückläufigen Ergebnissituation geringere Steuervorauszahlungen geleistet. In der Veränderung des Working Capital wirkte der Abbau des Vorratsvermögens positiv. Gegenläufig zeigte sich ein geringeres Niveau der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, im Wesentlichen bedingt durch frühere Werkschließungen sowie ein stringentes Kostenmanagement.

Im Vergleich zum Vorjahr wirkte im Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit die im Vorjahr geleistete Nettoauszahlung für Investitionen in Finanzanlagen, vorwiegend für den Erwerb der YOUR NOW Gesellschaften, positiv. Des Weiteren führten die im Vorjahr höheren Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, insbesondere für die Einführung neuer Fahrzeugmodelle wie des BMW 1er, BMW 3er und des X5, im Vorjahresvergleich zu einem geringeren Mittelabfluss. Positiv beeinflusste darüber hinaus der Zahlungsmittelzufluss aus dem Verkauf von Wertpapieren den Cashflow.

Der Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus einem geringeren Finanzierungsbedarf des Segments Finanzdienstleistungen und der damit einhergehenden geringeren Begebung von Anleihen im Vergleich zum Vorjahr, einer rückläufigen Asset-Backed-Finanzierung sowie der Rückzahlung von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

REFINANZIERUNG

Zur Finanzierung der weltweiten Geschäftsaktivitäten wird ein breites Instrumentarium an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten eingesetzt. Die aufgenommenen Finanzmittel dienen dabei nahezu ausschließlich der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Das übergeordnete Ziel der Konzernfinanzierung besteht darin, die Zahlungsfähigkeit der BMW Group jederzeit sicherzustellen. Daraus ergeben sich drei Zielfelder:

1. Handlungsfähigkeit durch den dauerhaften Zugang zu strategisch wichtigen Kapitalmärkten

2. Unabhängigkeit durch Diversifikation von Refinanzierungsinstrumenten und Investoren

3. Wertorientierung durch die Optimierung von Finanzierungskosten

Über zentral durchgeführte Finanzierungsmaßnahmen wird den operativen Tochtergesellschaften Liquidität zu marktüblichen Konditionen sowie einheitlichen Kreditbedingungen bereitgestellt. Die Beschaffung der Finanzmittel folgt einer vorgegebenen Zielverbindlichkeitsstruktur und setzt sich aus einem abgestimmten Mix unterschiedlicher Finanzierungsinstrumente zusammen. Durch die Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts mit länger laufenden Instrumenten sowie eine ausreichend hohe Liquiditätsreserve wird ein portfolioimmanentes Liquiditätsrisiko ausgeschlossen. Dieses konservative Finanzierungsprofil unterstützt zusätzlich das Rating des Unternehmens. Für nähere Informationen wird auf den Abschnitt Liquiditätsrisiken im Prognose-, Risiko- und Chancenbericht 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, trotz der zeitweisen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Kapitalmarkt. Neben der Emission von Anleihen und Schuldscheindarlehen sowie Privatplatzierungen wurden auch Commercial Paper begeben. Sämtliche Emissionen wurden wie bereits in den Vorjahren nicht nur von institutionellen Anlegern nachgefragt, sondern bei ausgewählten Transaktionen auch von privaten Investoren. Ferner werden Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung sowie Rechte und Pflichten aus Leasingverträgen im Rahmen der Asset-Backed-Securities-Finanzierung (ABS) verbrieft. Bankspezifische Finanzierungsinstrumente, wie zum Beispiel Kundeneinlagen der konzerneigenen Banken in Deutschland und in den USA, ergänzen die Refinanzierung. Darüber hinaus werden Darlehen international tätiger Banken in Anspruch genommen.

Im Berichtszeitraum emittierte die BMW Group am europäischen Kapitalmarkt eine Euro-Benchmarkanleihe mit einem Gesamtemissionsvolumen von 2,3 Mrd. € sowie am amerikanischen Kapitalmarkt eine Anleihe mit einem Gesamtwert von 4,0 Mrd. US-Dollar. Darüber hinaus wurde eine Anleihe über insgesamt 0,4 Mrd. britische Pfund begeben. Ferner wurden Privatplatzierungen im Wert von 3,6 Mrd. € emittiert. Darin enthalten sind auch sogenannte Panda Bonds über 6,0 Mrd. chinesische Renminbi. Im Jahr 2020 wurden insgesamt neun öffentliche ABS-Transaktionen vorgenommen, davon drei Transaktionen in China, zwei in Deutschland und jeweils eine in Japan, den USA, in Kanada, und im UK. Das Finanzierungsvolumen dieser öffentlichen ABS-Transaktionen beläuft sich auf umgerechnet 5,8 Mrd. €. Zudem wurde über neue und prolongierte ABS-Conduit-Transaktionen ein Finanzierungsvolumen in Höhe von umgerechnet 10,7 Mrd. € im UK, in Deutschland, den USA, der Schweiz und Australien realisiert bzw. gesichert. Darüber hinaus sind weitere Bestandstransaktionen, unter anderem in Deutschland, China, im UK, in den USA, Kanada, Japan und Südafrika, vorhanden.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Ausnutzung von bestehenden Geld- und Kapitalmarktprogrammen der BMW Group zum 31. Dezember 2020:

Programme	Programmrahmen	Ausnutzung*
in Mrd. €		
Euro Medium Term Notes	50,0	35,3
Australian Medium Term Notes	1,6	–
Commercial Paper	13,0	0,6

* bewertet zum Wechselkurs am Handelstag der jeweiligen Transaktion

Die BMW Group hat im ersten Halbjahr Liquiditätsvorsorgen getroffen, um flexibel auf die andauernden Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie reagieren und um bei möglichen erneuten Eindämmungsmaßnahmen kurzfristig handlungsfähig sein zu können. Analog zur Entspannung an den Kapitalmärkten in der zweiten Jahreshälfte konnte die Liquidität der BMW Group zum 31. Dezember 2020 mit 17,8 Mrd. € wieder auf Vorjahresniveau zurückgefahren werden.

Darüber hinaus verfügt die BMW Group über eine syndizierte Kreditlinie, die im Juli 2017 neu abgeschlossen wurde. Die syndizierte Kreditlinie über 8 Mrd. € hat eine Laufzeit bis Juli 2024 und wird von einem Konsortium aus 44 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 den **Textziffern [31], [35]** und **[39]** zu finden.

VERMÖGENSLAGE KONZERN

Die Konzernbilanzsumme liegt währungsbereinigt leicht unter dem Niveau des Konzernabschlusses 2019. Ohne Berücksichtigung der Währungseinflüsse unter anderem aus dem US-Dollar und dem britischen Pfund liegt die Konzernbilanzsumme moderat unter dem Vorjahr.[1]

Die Sachanlagen sind gegenüber dem 31. Dezember 2019 währungsbereinigt leicht gesunken. Hintergrund sind geringere Investitionen im Vorjahresvergleich. Im Vorjahr erhöhten Investitionen in die BMW Group Werke Spartanburg, USA, und San Luis Potosí, Mexiko, die Sachanlagen.

[1] Siehe Textziffer [5] im Konzernanhang.
[2] Zur Währungsbereinigung werden die für die Berichtsperiode maßgeblichen Wechselkurse der Vergleichsperiode zugrunde gelegt.

BMW GROUP VERKÜRZTE KONZERNBILANZ ZUM 31. DEZEMBER

	Konzern				
in Mio. €	2020	2019	Veränderung in %	Währungsbereinigte Veränderung[2] in %	Anteil an der Bilanzsumme in % 2020
AKTIVA					
Immaterielle Vermögenswerte	12.342	11.729	5,2	5,6	5,7
Sachanlagen	21.850	23.245	–6,0	–3,5	10,1
Vermietete Erzeugnisse	41.995	42.609	–1,4	2,6	19,4
At Equity bewertete Beteiligungen	3.585	3.199	12,1	12,0	1,7
Sonstige Finanzanlagen	735	703	4,6	11,8	0,3
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	84.277	92.437	–8,8	–4,7	38,9
Finanzforderungen	7.752	7.325	5,8	7,2	3,6
Latente und laufende Ertragsteuern	3.065	3.403	–9,9	–7,1	1,4
Sonstige Vermögenswerte	10.326	12.939	–20,2	–17,9	4,8
Vorräte	14.896	15.891	–6,3	–3,1	6,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.298	2.518	–8,7	–6,7	1,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	13.537	12.036	12,5	14,9	6,2
Bilanzsumme	**216.658**	**228.034**	**–5,0**	**–1,6**	**100,0**
PASSIVA					
Eigenkapital	61.520	59.907	2,7	7,1	28,4
Rückstellungen für Pensionen	3.693	3.335	10,7	11,7	1,7
Sonstige Rückstellungen	13.982	13.209	5,9	8,9	6,5
Latente und laufende Ertragsteuern	1.256	1.595	–21,3	–18,9	0,6
Finanzverbindlichkeiten	106.376	116.740	–8,9	–5,9	49,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.644	10.182	–15,1	–13,3	4,0
Sonstige Verbindlichkeiten	21.187	23.066	–8,1	–4,2	9,8
Bilanzsumme	**216.658**	**228.034**	**–5,0**	**–1,6**	**100,0**

Die vermieteten Erzeugnisse liegen währungsbereinigt aufgrund des Portfoliowachstums leicht über dem Vorjahr. Dies resultiert im Wesentlichen aus einem Anstieg des Portfolios in Deutschland, Italien und der Schweiz.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind gegenüber dem 31. Dezember 2019 aufgrund des Rückgangs vornehmlich aus der Händlerfinanzierung, im Wesentlichen in den USA, in Deutschland, im UK und in Frankreich, währungsbereinigt leicht gesunken. In der Kreditfinanzierung wurden im Geschäftsjahr 2020 1.238.286 Verträge mit Endkunden neu abgeschlossen. Der verwaltete Vertragsbestand mit Endkunden und Händlern ist gegenüber dem Konzernabschluss 2019 um 0,6 % auf 4.040.231 Verträge gesunken.

Das Konzerneigenkapital stieg leicht um 1.613 Mio. € auf 61.520 Mio. €. Eigenkapitalerhöhend wirkte im Wesentlichen der Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG in Höhe von 3.775 Mio. €. Die Dividendenausschüttung in Höhe von 1.646 Mio. € für das Geschäftsjahr 2019 reduzierte das Eigenkapital gegenläufig.

Die sonstigen Rückstellungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr aufgrund von Zuführungen für Risikovorsorgen im Zusammenhang mit dem Abgasrückführungskühler und Rückrufaktionen für beispielsweise verunreinigte Batteriezellen bei Plug-in-Hybriden.

Die Finanzverbindlichkeiten liegen im Vergleich zum 31. Dezember 2019 moderat unter dem Vorjahreswert. Die Rückzahlungen für fällige Anleihen überstiegen im Geschäftsjahr die Neuemissionen.

Trotz der volatilen Situation aufgrund des Ausbruchs der Corona-Pandemie konnte im Geschäftsjahr durch die unmittelbare Einleitung von Maßnahmen wie einer fokussierten Steuerung des Working Capital, einem stringenten Investitions- und Fixkostenmanagement sowie einer gezielten Liquiditätssteuerung die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW Group stabil gehalten werden.

BMW GROUP EIGENKAPITALQUOTE*

in %	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung in %-Punkten
Konzern	28,4	26,3	2,1
Segment Automobile	37,0	35,5	1,5
Segment Finanzdienstleistungen	10,5	9,9	0,6

* 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 2020 befindet sich weiterhin auf hohem Niveau.

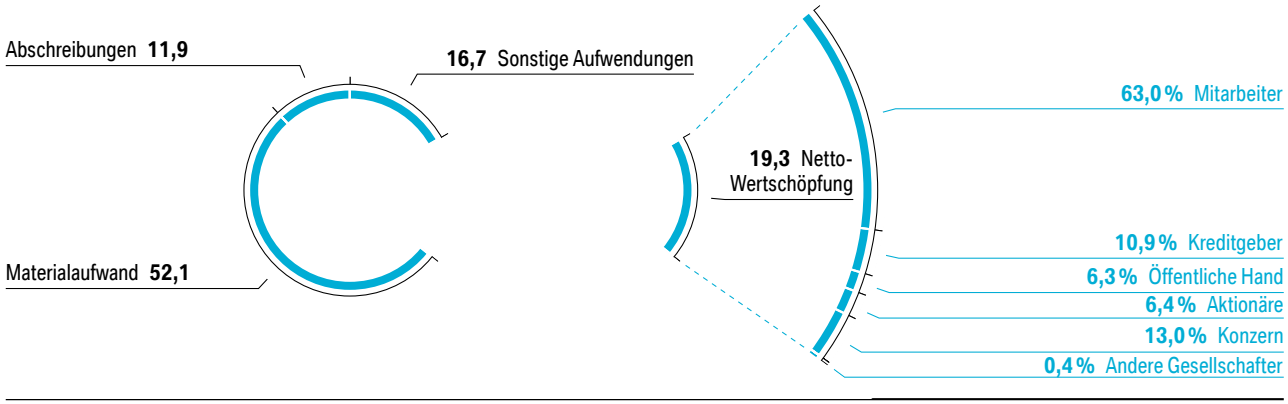
BMW GROUP WERTSCHÖPFUNGSRECHNUNG

	2020 in Mio. €	2020 in %	2019 in Mio. €	2019 in %	Veränderung in %
ENTSTEHUNGSRECHNUNG					
Umsatzerlöse	98.990	98,4	104.210	99,0	–5,0
Finanzerträge	650	0,6	–22	–	–
Sonstige Erträge	916	0,9	1.031	1,0	–11,2
Unternehmensleistung	**100.556**	**100,0**	**105.219**	**100,0**	**–4,4**
Materialaufwand*	52.355	52,1	57.358	54,5	–8,7
Sonstige Aufwendungen	16.766	16,7	14.923	14,2	12,4
Vorleistungen	**69.121**	**68,8**	**72.281**	**68,7**	**–4,4**
Brutto-Wertschöpfung	**31.435**	**31,3**	**32.938**	**31,3**	**–4,6**
Abschreibungen auf das gesamte Anlagevermögen	11.976	11,9	10.749	10,2	11,4
Netto-Wertschöpfung	**19.459**	**19,3**	**22.189**	**21,1**	**–12,3**
VERTEILUNGSRECHNUNG					
Mitarbeiter	12.244	63,0	12.451	56,1	–1,7
Kreditgeber	2.129	10,9	2.466	11,1	–13,7
Öffentliche Hand	1.229	6,3	2.250	10,1	–45,4
Aktionäre	1.253	6,4	1.646	7,4	–23,9
Konzern	2.522	13,0	3.269	14,7	–22,9
Andere Gesellschafter	82	0,4	107	0,5	–23,4
Netto-Wertschöpfung	**19.459**	**100,0**	**22.189**	**100,0**	**–12,3**

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

BMW GROUP WERTSCHÖPFUNG 2020

in %



ERTRAGSLAGE NACH SEGMENTEN

BMW GROUP UMSATZERLÖSE NACH SEGMENTEN

in Mio. €	2020	2019	Veränderung in %	Währungsbereinigte Veränderung* in %
Automobile	80.853	91.682	–11,8	–10,5 %
Motorräder	2.284	2.368	–3,5	–1,1 %
Finanzdienstleistungen	30.044	29.598	1,5	2,9 %
Sonstige Gesellschaften	3	5	–40,0	0,0 %
Konsolidierungen	–14.194	–19.443	27,0	–26,5 %
Konzern	**98.990**	**104.210**	**–5,0**	**–3,5 %**

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

BMW GROUP ERGEBNIS VOR STEUERN NACH SEGMENTEN

in Mio. €	2020	2019	Veränderung in %
Automobile	2.722	4.467	–39,1
Motorräder	100	187	–46,5
Finanzdienstleistungen	1.725	2.272	–24,1
Sonstige Gesellschaften	–235	–96	–
Konsolidierungen	910	288	–
Konzern	**5.222**	**7.118**	**–26,6**

BMW GROUP MARGEN SEGMENTE

in %	2020	2019	Veränderung in %-Punkten
Automobile			
Bruttomarge[1]	11,6	14,9	–3,3
EBIT-Marge[2]	2,7	4,9	–2,2
Motorräder			
Bruttomarge[1]	15,0	19,3	–4,3
EBIT-Marge[2]	4,5	8,2	–3,7

[1] Verhältnis des Bruttoergebnisses vom Umsatz zu den Umsatzerlösen des Segments
[2] Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse des Segments

GESCHÄFTSVERLAUF

SEGMENT AUTOMOBILE

DIE BMW GROUP BESTÄTIGT IHRE POSITION ALS FÜHRENDER PREMIUMHERSTELLER

Die weltweiten pandemiebedingten Beschränkungen des öffentlichen und privaten Lebens betrafen auch die BMW Group und ihre Handelsorganisation. Vor dem Hintergrund der Pandemie entwickelten sich die Auslieferungen[1] im Berichtsjahr sehr volatil: Einem vielversprechenden Jahresauftakt folgte im Frühjahr ein Einbruch bei den Verkaufszahlen, seit dem dritten Quartal ist eine Belebung bei den Absatzzahlen zu beobachten. In den letzten Monaten des Jahres befand sich die BMW Group wieder auf Erfolgskurs.

Im Berichtsjahr 2020 hat die BMW Group insgesamt 2.325.179[2] Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce an Kunden übergeben (2019: 2.537.504[2,3] Automobile/– 8,4 %) und führt damit das Premiumsegment erneut weltweit an.

Unter dem Eindruck der Corona-Krise in der ersten Jahreshälfte 2020 wurde im Segment Automobile für das Gesamtjahr ursprünglich ein deutlicher Rückgang bei den Auslieferungen erwartet. Mit einem Minus von 8,4 % war die rückläufige Entwicklung nunmehr moderat. Dies ist auf eine spürbare Absatzbelebung vor allem im Schlussquartal des Berichtsjahres zurückzuführen.

Eine starke zweite Jahreshälfte trug auch bei den Marken wesentlich dazu bei, den coronabedingten Rückgang der ersten Jahreshälfte zumindest größtenteils aufzuholen. Die Marke BMW hat dabei das Berichtsjahr 2020 mit weltweit insgesamt 2.028.841[2] ausgelieferten Fahrzeugen abgeschlossen und blieb um 7,1 % unter dem Rekordwert aus dem Vorjahr (2019: 2.184.939[2,3] Automobile). MINI lag mit 292.582 Fahrzeugen ebenfalls unter dem Vorjahreswert (2019: 347.465[3] Automobile/–15,8 %). Rolls-Royce Motor Cars übergab nach einem Bestwert im Vorjahr im Berichtsjahr 2020 insgesamt 3.756 Automobile der Luxusmarke in Kundenhand (2019: 5.100[3] Automobile/– 26,4 %).

ANTEIL DER ELEKTROMOBILITÄT STEIGT DEUTLICH

Der fortschreitende Ausbau des Angebots elektrifizierter Modelle der Marken BMW und MINI zeigte sich auch im Berichtsjahr in stark steigenden Auslieferungszahlen. Die BMW Group setzte 2020 mit weltweit insgesamt 192.662 elektrifizierten BMW und MINI rund ein Drittel (31,8 %) mehr Fahrzeuge ab als noch im Vorjahr (2019: 146.158[3]). Damit ist die Elektromobilität ein signifikanter Wachstumsmotor für das Unternehmen. Die BMW Group hat ihr Portfolio an elektrifizierten Fahrzeugen inzwischen auf 14 Modelle erweitert, die in insgesamt 95 Ländern weltweit verfügbar sind. Im Jahr 2023 wird die BMW Group den eigenen Planungen zufolge bereits 25 elektrifizierte Modelle auf der Straße haben.

Auf die Einführung des vollelektrischen MINI[4] und die Vorstellung des BMW iX3[4] im Berichtsjahr folgt 2021 der Auslieferungsbeginn der beiden ebenfalls vollelektrischen Modelle BMW iX[4] und BMW i4.

AUSLIEFERUNGEN ELEKTRIFIZIERTER MODELLE[3]

in Einheiten	2020	2019	Veränderung in %
BMW Group PHEV	148.121	106.639	38,9
BMW Group BEV	44.541	39.519	12,7
Gesamt	**192.662**	**146.158**	**31,8**

[1] Definition des Begriffs Auslieferungen siehe Glossar.
[2] einschließlich Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2020: 602.247 Automobile, 2019: 538.612 Automobile)
[3] Die für das Jahr 2020 präsentierten Auslieferungszahlen sind nicht direkt mit den für Vorjahre präsentierten Zahlen vergleichbar. Siehe Vertriebszahlen für Auslieferungen im Abschnitt Vergleich Prognose mit tatsächlicher Entwicklung für weitere Informationen.
[4] Siehe Verbrauchs- und CO_2-Angaben.

CO_2-FLOTTENZIELE ÜBERTROFFEN[1] – EMISSIONEN UNTER DEM GESETZLICHEN GRENZWERT

Die Maßnahmen der BMW Group zur Senkung der CO_2-Flottenemissionen zeigen deutliche Wirkung. Der gestiegene Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen und der konsequente Einsatz von Efficient Dynamics Technologien haben dazu geführt, dass die BMW Group den CO_2-Flottengrenzwert unter Berücksichtigung regulatorischer Vorgaben und Regelungen im Berichtszeitraum 2020 unterschritten hat. Die CO_2-Flottenemissionen der in Europa ausgelieferten Fahrzeuge lagen zum Ende des Berichtszeitraums bei 99 g CO_2/km (2019: 127 g CO_2/km/–22,0 %).

AUSLIEFERUNGEN IN ASIEN LEGEN ZU, EUROPA UND AMERIKA UNTER VORJAHR

In Asien legte der Absatz der BMW Group im Jahr 2020 solide zu: So stieg die Zahl der Auslieferungen um 6,0 % auf 986.464[2] Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce (2019: 930.767[2,3] Automobile). Insbesondere in China übertraf die BMW Group ihren Absatz mit 778.412[2] ausgelieferten Fahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr um 7,4 % (2019: 724.711[2,3] Automobile).

In Europa hingegen war die Absatzsituation durch die Auswirkungen der Corona-Krise stärker belastet. Hier übergab die BMW Group in einem außerordentlichen und von Einschränkungen im Handel geprägten Jahr insgesamt 913.642 Einheiten an Kunden (2019: 1.081.649[3]/–15,5 %). In Deutschland verzeichnete das Unternehmen einen Rückgang von –13,8 % (2020: 285.019 Automobile, 2019: 330.507[3] Automobile).

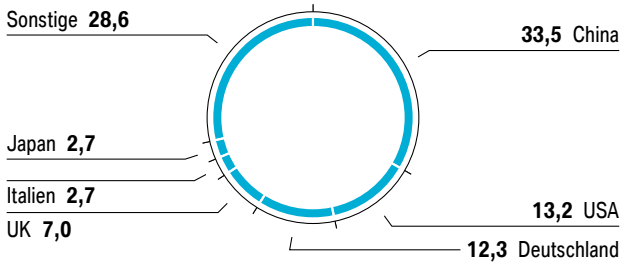
Im UK blieb der Absatz nicht zuletzt wegen der Ungewissheit über ein Handelsabkommen mit der EU und den Verlauf der Pandemie mit 163.174 Fahrzeugen deutlich unter dem Vorjahr (2019: 233.771[3] Automobile/– 30,2 %).

Auf dem amerikanischen Kontinent setzte die BMW Group im Berichtsjahr 379.714 Automobile ab (2019: 472.879[3] Automobile/–19,7 %).

In den USA lieferte die BMW Group im vergangenen Jahr insgesamt 307.876 Einheiten (2019: 375.726[3] Automobile/–18,1 %) aus. In einem herausfordernden und von der Corona-Pandemie geprägten Umfeld sorgte die wieder anziehende Nachfrage dort für ein starkes Schlussquartal.

BMW GROUP – WICHTIGSTE AUTOMOBILMÄRKTE 2020

in % vom Absatz



BMW GROUP AUSLIEFERUNGEN AUTOMOBILE NACH REGIONEN UND MÄRKTEN[3]

in Tsd.	2020	2019	2018	2017	2016
Europa	913,6	1.081,6	1.097,4	1.101,9	1.089,8
davon Deutschland	285,0	330,5	310,6	296,5	298,5
davon UK	163,2	233,8	236,8	242,4	252,4
Amerika	379,7	472,9	457,1	456,1	453,7
davon USA	307,9	375,7	355,4	358,8	359,5
Asien[2]	986,5	930,8	871,8	847,7	738,2
davon China[2]	778,4	724,7	635,8	595,0	508,8
Sonstige Märkte	45,4	52,2	59,9	59,3	68,3
Gesamt[2]	**2.325,2**	**2.537,5**	**2.486,1**	**2.465,0**	**2.350,0**

[1] EU einschließlich Norwegen und Island
[2] einschließlich Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2020: 602.247 Automobile, 2019: 538.612 Automobile, 2018: 455.581 Automobile, 2017: 385.705 Automobile, 2016: 311.473 Automobile)
[3] Die für das Jahr 2020 präsentierten Auslieferungszahlen sind nicht direkt mit den für Vorjahre präsentierten Zahlen vergleichbar. Siehe Vertriebszahlen für Auslieferungen im Abschnitt ↗ Vergleich Prognose mit tatsächlicher Entwicklung für weitere Informationen.

MARKE BMW[1,2] MIT STARKEM LUXUSSEGMENT

BMW schloss das Berichtsjahr 2020 mit weltweit 2.028.841 ausgelieferten Fahrzeugen der Marke ab (2019: 2.184.939[2,3] Automobile/–7,1 %). Insbesondere die BMW 8er Reihe sowie der BMW X7 trugen zur Verbesserung des Modellmix bei. Die Baureihen 8er, X6 und X7 erfreuten sich sehr großer Beliebtheit und legten jeweils im zweistelligen Prozentbereich zu. Auch das Erfolgsmodell BMW 3er verzeichnete einen soliden Zuwachs. Modellzyklusbedingt sanken die Auslieferungen beim BMW 4er.

PRODUKTNEUHEITEN DER MARKE BMW[1]

Im Jahr 2020 stellte die Marke BMW wichtige Produktneuheiten vor: Der Plug-in-Hybrid-Variante des BMW X3 im Januar folgten im März das Plug-in-Hybrid-Modell des BMW X1 sowie das neu eingeführte 2er Gran Coupé. Im zweiten Halbjahr kamen die Modellüberarbeitungen der BMW 5er Reihe und des BMW 6er Gran Turismo auf den Markt sowie die Plug-in-Hybrid-Varianten des BMW 3er Touring und des BMW X2. Im Oktober ging das neue BMW 4er Coupé an den Start. Im November feierte der rein elektrische BMW iX3 seine Marktpremiere in China, weitere Märkte folgen Anfang 2021. Darüber hinaus ergänzen zusätzliche Hybridvarianten der BMW 5er Reihe das Angebot.

[1] Siehe Verbrauchs- und CO_2-Angaben.
[2] einschließlich Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2020: 602.247 Automobile, 2019: 538.612 Automobile)
[3] Die für das Jahr 2020 präsentierten Auslieferungszahlen sind nicht direkt mit den für Vorjahre präsentierten Zahlen vergleichbar. Siehe Vertriebszahlen für Auslieferungen im Abschnitt Vergleich Prognose mit tatsächlicher Entwicklung für weitere Informationen.

BMW M MIT DEM ERFOLGREICHSTEN JAHR SEINER GESCHICHTE[1]

Mit einem Absatzplus von 5,9 % auf 144.231 Automobile schließt die BMW M GmbH das vergangene Jahr als erfolgreichstes ihrer Geschichte ab (2019: 136.165[3] Automobile/5,9 %). Besonders die neuen High-Performance-Modelle BMW X5 M und X6 M haben zum Erfolg von BMW M beigetragen. Neben diesen beiden Modellen stellte BMW M im Berichtsjahr unter anderem auch das neue BMW M8 Gran Coupé und den M2 CS vor. Mit dem neuen BMW M3 und BMW M4 Coupé, die 2020 ihre Weltpremieren feierten, kommen 2021 weitere wichtige neue Modelle auf den Markt.

AUSLIEFERUNGEN BMW AUTOMOBILE NACH MODELLREIHEN[1,2,3]

in Einheiten	2020	2019	Veränderung in %	Anteil an BMW Auslieferungen 2020 in %
BMW 1er	164.056	173.870	–5,6	8,1
BMW 2er	104.859	115.095	–8,9	5,2
BMW 3er	381.416	358.643	6,3	18,8
BMW 4er	38.879	74.236	–47,6	1,9
BMW 5er	302.564	353.249	–14,3	14,9
BMW 6er	19.893	25.170	–21,0	1,0
BMW 7er	46.025	50.552	–9,0	2,3
BMW 8er	20.703	12.219	69,4	1,0
BMW Z4	14.982	15.819	–5,3	0,7
BMW X1	230.041	266.124	–13,6	11,3
BMW X2	74.229	91.765	–19,1	3,7
BMW X3	292.328	316.883	–7,7	14,4
BMW X4	55.237	61.569	–10,3	2,7
BMW X5	168.674	165.498	1,9	8,3
BMW X6	38.100	22.116	72,3	1,9
BMW X7	48.693	39.882	22,1	2,4
BMW i (i3 und i8)	28.162	42.249	–33,3	1,4
BMW gesamt	**2.028.841**	**2.184.939**	**–7,1**	**100**

MINI UNTER VORJAHR[1]

Unter den herausfordernden Bedingungen des Jahres 2020 blieb MINI mit weltweit 292.582 Auslieferungen unter dem Vorjahr (2019: 347.465[2] Automobile). Das entspricht einem Rückgang um 15,8 %.

Bei der Marke MINI nimmt die Elektromobilität zunehmend Fahrt auf: Neben dem MINI Countryman Plug-in-Hybrid ist seit März 2020 der vollelektrische MINI Cooper SE für Kunden verfügbar. Er trifft auf hohes Interesse im Markt und wurde seit seiner Einführung 17.580-mal ausgeliefert. Im September kam die Modellüberarbeitung des MINI Countryman in den Handel. Die Performance-Modelle von John Cooper Works verzeichneten ein Plus von 21,2 % auf 20.628 Automobile (2019: 17.025 Automobile[2]). Der MINI John Cooper Works GP feierte im März seine Marktpremiere.

ROLLS-ROYCE: RÜCKGANG IN EINEM HERAUSFORDERNDEN UMFELD NACH BESTWERT IM VORJAHR[1]

Vor dem Hintergrund der globalen Auswirkungen der Corona-Pandemie verzeichnete auch Rolls-Royce mit 3.756 Automobilen einen Rückgang (2019: 5.100[2] Automobile/– 26,4 %). Ungeachtet dessen baute die Topmarke im Luxussegment ihr Modellangebot aus. Im September 2020 kam der neue Rolls-Royce Ghost auf den Markt.

Mit dem Bespoke-Programm von Rolls-Royce Motor Cars können Kunden eigene Ausstattungsvarianten wählen, die ein Höchstmaß an Individualisierung ermöglichen. Darüber hinaus bietet die Marke die Modelle Dawn, Ghost, Wraith und Cullinan auch in den Varianten Black Badge an. Die Black Badge Fahrzeuge bieten den Kunden neben besonderen Ausstattungsmöglichkeiten auch höhere Motorleistungen.

AUSLIEFERUNGEN MINI AUTOMOBILE NACH MODELLEN[2]

in Einheiten	2020	2019	Veränderung in %	Anteil an MINI Auslieferungen 2020 in %
MINI Hatch (3- und 5-Türer)	157.040	177.553	–11,6	53,7
MINI Cabrio	24.875	30.383	–18,1	8,5
MINI Clubman	32.958	40.683	–19,0	11,3
MINI Countryman	77.709	98.846	–21,4	26,5
MINI gesamt	**292.582**	**347.465**	**–15,8**	**100,0**

AUSLIEFERUNGEN ROLLS-ROYCE AUTOMOBILE NACH MODELLEN[1,2]

in Einheiten	2020	2019	Veränderung in %
Phantom	360	604	–40,4
Ghost	324	662	–51,1
Wraith / Dawn	873	1.326	–34,2
Cullinan	2.199	2.508	–12,3
Rolls-Royce gesamt	**3.756**	**5.100**	**–26,4**

[1] Siehe Verbrauchs- und CO_2-Angaben.
[2] Die für das Jahr 2020 präsentierten Auslieferungszahlen sind nicht direkt mit den für Vorjahre präsentierten Zahlen vergleichbar. Siehe Vertriebszahlen für Auslieferungen im Abschnitt Vergleich Prognose mit tatsächlicher Entwicklung für weitere Informationen.

ERTRAGSLAGE SEGMENT AUTOMOBILE

Im Segment Automobile lagen die Umsatzerlöse mit 80.853 Mio. € (2019: 91.682 Mio. €/–11,8 %, währungsbereinigt: –10,5 %) deutlich unter denen des Vorjahres. Das aufgrund der Corona-Pandemie gesunkene Absatzvolumen sowie Belastungen aus negativen Währungseffekten konnten durch insgesamt positive Produkt-Mix-Effekte aufgrund des unterproportionalen Rückgangs von umsatzstarken Modellen teilweise kompensiert werden. Weiterhin wirkte eine verbesserte Preisdurchsetzung dem Umsatzrückgang entgegen.

Die Umsatzkosten des Segments betrugen 71.456 Mio. € und lagen somit moderat unter denen des Vorjahres (2019: 78.062 Mio. €/– 8,5 %). Dem volumenbedingten Rückgang der Umsatzkosten wirkten Belastungen für Vorsorgen, unter anderem im Zusammenhang mit dem Abgasrückführungskühler sowie für Rückrufe beispielsweise aufgrund verunreinigter Batteriezellen bei Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen, entgegen.

Zudem wirkten im Vorjahresvergleich geringere bilanzielle Aufwertungseffekte aufgrund des Abbaus des Konzernbestands und höhere Abschreibungen umsatzkostenbelastend.

Aufwendungen für Strukturmaßnahmen wurden überwiegend durch geringere Aufwendungen für erfolgsabhängige Vergütungsbestandteile kompensiert.

Der Saldo der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen verbesserte sich um 1.361 Mio. €. Hintergrund ist die im Vorjahr in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasste Rückstellung im Zusammenhang mit einem laufenden Kartellverfahren der EU-Kommission.*

Die EBIT-Marge (Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse) des Segments lag im Berichtsjahr bei 2,7 % (2019: 4,9 %/– 2,2 Prozentpunkte). Wie in der Quartalsmitteilung zum 30. September 2020 prognostiziert, lag die EBIT-Marge im Korridor von 0 bis 3 % und damit im Rahmen der angepassten Erwartung. Im Geschäftsbericht 2019 wurde ursprünglich eine EBIT-Marge des Segments im Korridor von 2 bis 4 % erwartet.

Das Finanzergebnis des Segments Automobile lag mit 560 Mio. € deutlich über dem des Vorjahres (2019: – 32 Mio. €). Hier wirkten im Wesentlichen die bereits im Rahmen des Konzernergebnisses beschriebenen Effekte aus dem At-Equity-Ergebnis.

In Summe liegt das Ergebnis vor Steuern im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 2.722 Mio. € deutlich unter dem Wert des Vorjahreszeitraums (2019: 4.467 Mio. €/– 39,1 %).

Der RoCE im Automobilgeschäft verzeichnete 2020 einen deutlichen Rückgang auf 12,7 % (2019: 29,0 %/– 16,3 Prozentpunkte). Der Rückgang ist im Wesentlichen bedingt durch das geringere EBIT im Vergleich zum Vorjahr. Zu der Entwicklung trugen auch gestiegene Aktivierungen in den Vorjahren unter anderem in die Weiterentwicklung des Produktportfolios bei.

Wie für das Geschäftsjahr 2020 prognostiziert, ging der RoCE deutlich zurück. Der bisherige langfristige Zielwert von mindestens 26 % für das Segment Automobile wurde deutlich unterschritten.

* Siehe ↗ Textziffer [10] im Konzernanhang.

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

FREE CASHFLOW FÜR DAS SEGMENT AUTOMOBILE

in Mio. €	2020	2019	Veränderung
Mittelzufluss (+) / -abfluss (–) aus der betrieblichen Tätigkeit	8.178	9.690	–1.512
Mittelzufluss (+) / -abfluss (–) aus der Investitionstätigkeit	–3.933	–7.165	3.232
Bereinigung um Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	–850	42	–892
Free Cashflow Segment Automobile	**3.395**	**2.567**	**828**

Das Nettofinanzvermögen des Segments Automobile stellt sich wie folgt dar:

NETTOFINANZVERMÖGEN FÜR DAS SEGMENT AUTOMOBILE

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.522	9.077	445
Wertpapiere und Investmentanteile	3.759	4.470	–711
Konzerninterne Nettofinanzforderungen	7.996	7.784	212
Finanzvermögen	**21.277**	**21.331**	**–54**
Abzüglich externer Finanzverbindlichkeiten*	–2.815	–3.754	939
Nettofinanzvermögen Segment Automobile	**18.462**	**17.577**	**885**

* ohne derivative Finanzinstrumente

Wesentlicher Einflussfaktor für den rückläufigen Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit war die pandemiebedingte operative Verschlechterung des Ergebnisses vor Steuern im Vergleich zum Vorjahr. In der Veränderung des Working Capital zeigte sich der Abbau des Vorratsvermögens positiv, gegenläufig wirkte die Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die aufgrund früherer Werkschließungen im Vergleich zum Vorjahr ein geringeres Niveau aufwiesen. Der rückläufige Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit resultierte im Wesentlichen aus den in der Kapitalflussrechnung des Konzerns beschriebenen Veränderungen.

SEGMENT MOTORRÄDER

MOTORRADABSATZ IM PANDEMIEJAHR

Im Segment Motorräder waren die Auslieferungen im Jahr 2020 aufgrund der weltweiten Pandemieauswirkungen mit 169.272 Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufig (2019: 175.162 Motorräder/– 3,4 %). Aufgrund der positiven Marktentwicklung im vierten Quartal liegen die Auslieferungen über den Erwartungen aus der Quartalsmitteilung zum 30. September 2020.

ABSATZENTWICKLUNG IN DEN MÄRKTEN

Vor dem Hintergrund der weltweiten Ausbreitung des Coronavirus im Jahr 2020 entwickelte sich die Absatzsituation in den internationalen Motorradmärkten uneinheitlich. In Europa verringerte sich der Absatz von BMW Motorrad im Jahr 2020 trotz der Pandemieauswirkungen insgesamt nur leicht um 2,8 % auf 102.026 Einheiten (2019: 104.994 Motorräder). Dabei legten die Auslieferungen in Deutschland mit einem Plus von 4,7 % auf 27.516 Fahrzeuge leicht zu (2019: 26.292 Motorräder). Auch in Frankreich konnte 2020 ein leichtes Plus von 1,4 % auf 17.539 Einheiten erzielt werden (2019: 17.300 Motorräder). In den besonders stark von der Pandemie betroffenen Ländern Italien (13.918 Motorräder; 2019: 15.580 Motorräder/–10,7 %) und Spanien (11.030 Motorräder; 2019: 12.607 Motorräder/–12,5 %) lagen die Verkaufszahlen dagegen deutlich unter den Vorjahreswerten.

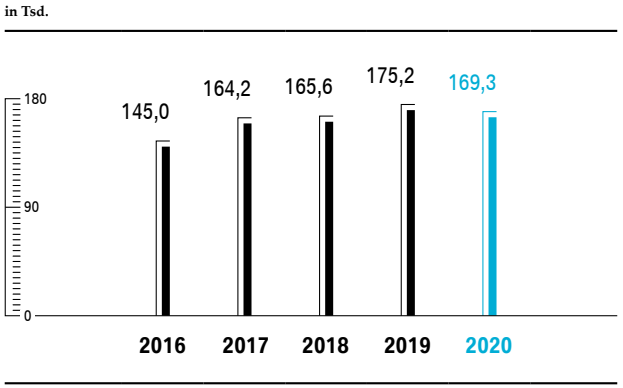
China erzielte ein deutliches Plus von 33,7 % auf 11.788 Motorräder (2019: 8.818 Motorräder). In Brasilien stieg die Zahl der Auslieferungen im Motorradgeschäft gegen den Markttrend solide um 6,4 % auf 10.707 Motorräder (2019: 10.064 Motorräder). In den USA verzeichnete die BMW Group mit 12.135 Fahrzeugen hingegen einen moderaten Rückgang (2019: 13.379 Motorräder/– 9,3 %).

MARKTEINFÜHRUNGEN 2020: MODELLPALETTE VERJÜNGT

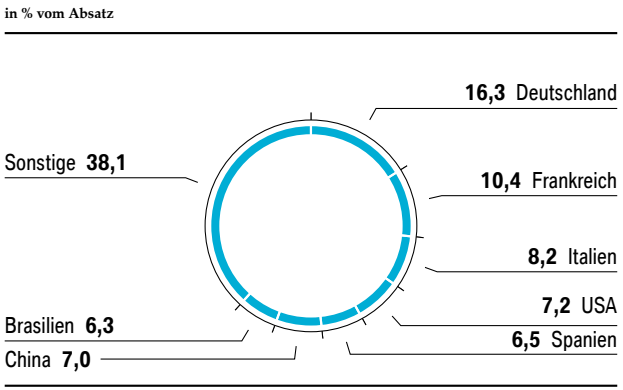
Im Jahr 2020 führte die BMW Group im Motorradgeschäft vier neue Modelle und mehrere Modellüberarbeitungen ein.

Im Februar wurde mit der Markteinführung der F 900 R (Segment Roadster) und F 900 XR (Segment Adventure) das Angebot in der Mittelklasse komplettiert. Im März folgte das Adventure-Sport-Modell S 1000 XR und seit September ist im Heritage-Segment mit der R18 ein Cruiser mit dem größten jemals von BMW Motorrad gebauten Boxermotor für die Kunden erhältlich. Im Oktober folgte die Modellüberarbeitung der Enduro-Erfolgsmodelle R 1250 GS und R 1250 GSA sowie die Modellüberarbeitung der R nine T Familie. Darüber hinaus sind anlässlich des 40-jährigen Jubiläums der GS-Reihe verschiedene Sondermodelle erschienen.

AUSLIEFERUNGEN VON BMW MOTORRÄDERN



BMW GROUP – WICHTIGSTE MOTORRADMÄRKTE 2020



BMW MOTORRAD GEWÄHRT EINEN BLICK IN DIE ZUKUNFT

Durch die pandemiebedingten Einschränkungen griff auch BMW Motorrad im Jahr 2020 verstärkt auf virtuelle Präsentationsformen bei der Vorstellung neuer Modelle zurück.

Auf der unternehmenseigenen Innovationsplattform #NEXTGen wurde im November 2020 im virtuellen Rahmen unter anderem der Definition CE04 vorgestellt, ein Scooter mit elektrischem Antrieb und innovativen Lösungen zur Vernetzung für die urbane Mobilität.

Auch zahlreiche Serienmodelle, die 2021 im Markt erhältlich sein werden, wurden im Berichtsjahr online vorgestellt: Im September wurde die M 1000 RR, das erste M Modell von BMW Motorrad, präsentiert. Im Oktober folgten die Neuvorstellungen der S 1000 R und der R18 Classic. Mit der R18 Classic erweitert BMW Motorrad sein Produktangebot im Bereich Cruiser um ein tourentaugliches Modell.

Im Oktober und November wurden außerdem die Modellüberarbeitungen der G 310 GS und der G 310 R sowie der R 1250 RT der Öffentlichkeit vorgestellt.

ERTRAGSLAGE SEGMENT MOTORRÄDER

Die Umsatzerlöse im Segment Motorräder sind gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken. Wesentliche Einflussfaktoren waren der pandemiebedingt rückläufige Absatz sowie Belastungen aus Währungen, die durch positive Produkt-Mix-Effekte kompensiert wurden.

Die EBIT-Marge des Segments Motorräder (Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse) lag im Berichtszeitraum bei 4,5 % (2019: 8,2 %/– 3,7 Prozentpunkte) und damit innerhalb des zuletzt prognostizierten Korridors von 3 bis 5 %.

Das Ergebnis vor Steuern lag im abgelaufenen Geschäftsjahr deutlich unter dem des Vergleichszeitraums.

Der Return on Capital Employed im Segment Motorräder lag im Berichtsjahr bei 15,0 % und damit deutlich unter dem Vorjahresniveau (2019: 29,4 %/–14,4 Prozentpunkte). Grund hierfür war im Wesentlichen der Rückgang des EBIT.

Dies entspricht der letzten Prognose in der Quartalsmitteilung zum 30. September 2020. Der bisherige Zielwert von 26 % für das Segment Motorräder wurde deutlich unterschritten.

SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

CORONA-PANDEMIE BELASTET DAS FINANZDIENSTLEISTUNGSGESCHÄFT

Im Berichtsjahr 2020 verzeichnete das Segment Finanzdienstleistungen in einem schwierigen Umfeld, das durch die weltweiten Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt war, insgesamt eine deutlich rückläufige Geschäftsentwicklung. Mit einem Minus von 24,1 % sank das Ergebnis vor Steuern auf 1.725 Mio. € (2019: 2.272 Mio. €). Wie in den Vorquartalen beschrieben, liegt die Hauptursache in einer erhöhten Vorsorge für Kredit- und Restwertrisiken, die die Ergebnissituation im Berichtsjahr belasteten. Durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie ging auch das bilanzielle Geschäftsvolumen im Vergleich zum Vorjahr moderat um 6,8 % auf 133.093 Mio. € (2019: 142.834 Mio. €) zurück. Zum Jahresende 2020 umfasste der betreute Bestand insgesamt 5.981.928 Verträge und lag damit auf dem Niveau des Vorjahres (2019: 5.973.682 Verträge/+ 0,1 %).

NEUGESCHÄFT MIT ENDKUNDEN MODERAT UNTER VORJAHR

Die Anzahl an Neuverträgen im Finanzierungs- und Leasinggeschäft mit Endkunden lag im Berichtszeitraum bei insgesamt 1.845.271. Dies entspricht einem moderaten Rückgang um 7,9 % (2019: 2.003.782 Verträge).

Während bei den Neuabschlüssen in der Kreditfinanzierung mit einem Minus von 6,2 % ein moderater Rückgang verzeichnet wurde, sank das Leasingneugeschäft deutlich um 11,1 %. Insgesamt erreichte der Leasinganteil am gesamten Neugeschäft 32,9 %. Der Anteil des Finanzierungsgeschäfts lag bei 67,1 %.

Im Geschäft mit Gebrauchtfahrzeugen hingegen belebte sich die Kundennachfrage in einigen wichtigen Absatzmärkten wie beispielsweise den USA. So stieg im Berichtsjahr 2020 die Zahl der Neuverträge in der Gebrauchtwagenfinanzierung und im Gebrauchtwagenleasing der Marken BMW und MINI um 1,9 % auf 405.713 Einheiten (2019: 398.144 Verträge).

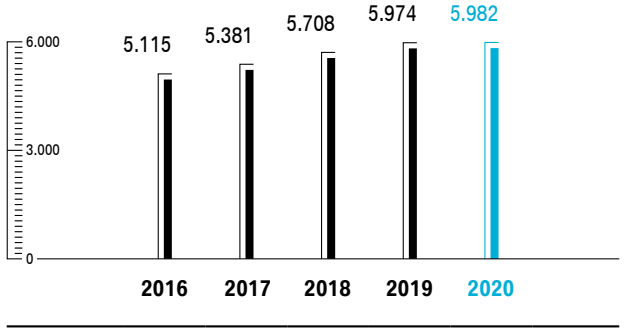
Das Neugeschäftsvolumen aller Finanzierungs- und Leasingverträge, die bis zum Ende des Berichtsjahres mit Endkunden abgeschlossen wurden, bewegte sich mit 57.200 Mio. € moderat unter dem Niveau des Vorjahres (2019: 61.353 Mio. €/– 6,8 %).

Der Anteil an Neufahrzeugen der BMW Group, die durch das Segment Finanzdienstleistungen verleast oder finanziert wurden, lag im Jahr 2020 bei 49,8 %[1]. Dies entspricht einem Rückgang um 2,4 Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahr (2019: 52,2 %), der insbesondere auf den gestiegenen Wettbewerb in China zurückzuführen ist.

Mit einem Plus von 1,9 % entwickelte sich der gesamte Vertragsbestand an Finanzierungs- und Leasingverträgen mit Endkunden im Berichtsjahr 2020 positiv. Zum Stichtag 31. Dezember 2020 wurden im Segment Finanzdienstleistungen insgesamt 5.591.799 Verträge mit Endkunden betreut (2019: 5.486.319 Verträge). Dabei verzeichnete China unverändert die höchste Wachstumsrate aller Regionen. Der Vertragsbestand dort erhöhte sich im Vorjahresvergleich moderat um 8,7 %. Auch die Regionen Europa/Mittlerer Osten/Afrika (+ 2,6 %) und die EU-Bank[2] (+ 2,2 %) konnten im Vergleich zum Vorjahr zulegen. In den Regionen Amerika (–1,1 %) und Asien/Pazifik (–1,9 %) ging der Vertragsbestand hingegen leicht zurück.

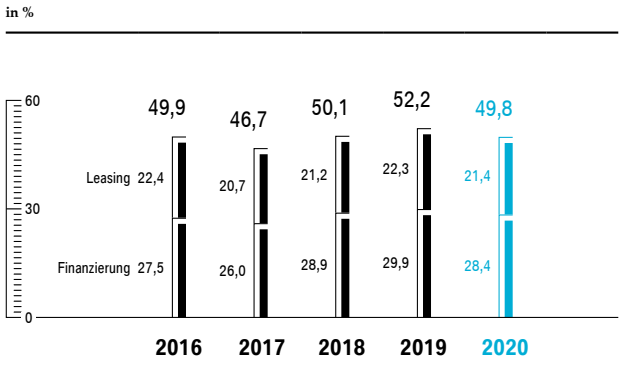
VERTRAGSBESTAND DES SEGMENTS FINANZDIENSTLEISTUNGEN

in Tsd. Einheiten



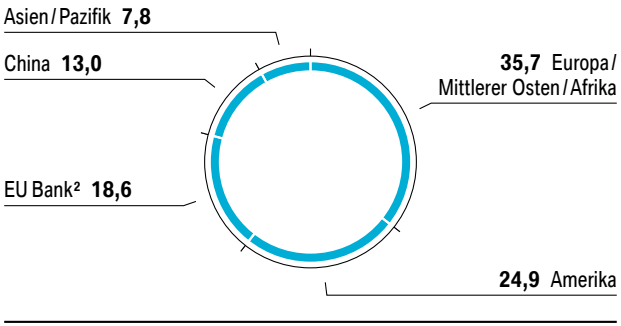
[1] Die Berechnung bezieht nur Automobilmärkte ein, in denen das Segment Finanzdienstleistungen mit einer konsolidierten Gesellschaft vertreten ist.
[2] Die EU Bank umfasst die BMW Bank GmbH mit ihren Filialen in Italien, Spanien und Portugal.

BMW GROUP NEUFAHRZEUGE, DURCH SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN FINANZIERT ODER VERLEAST [1]



[1] Aufgrund der Anpassung der Auslieferungszahlen wurden die Werte rückwirkend angepasst. Zur Definition Auslieferungen siehe Glossar.

VERTRAGSBESTAND KUNDENFINANZIERUNG DES SEGMENTS FINANZDIENSTLEISTUNGEN 2020



[2] Seit dem vierten Quartal 2019 umfasst die EU Bank nunmehr die BMW Bank GmbH mit ihren Filialen in Italien, Spanien und Portugal. Die bisherige Tochtergesellschaft in Frankreich wurde aufgrund strategischer Ausrichtungen organisatorisch in die Region Europa/Mittlerer Osten/Afrika übertragen.

FLOTTENGESCHÄFT LEICHT UNTER VORJAHR

Unter der Markenbezeichnung Alphabet bietet das Segment Finanzdienstleistungen im Flottenmanagement gewerblichen Kunden Finanzierungs- und Leasingverträge sowie spezifische Serviceleistungen an.

Das Segment betreute zum 31. Dezember 2020 einen Gesamtbestand von 704.977 Flottenverträgen (2019: 717.353 Verträge). Dies bedeutet einen leichten Rückgang um 1,7 %.

VOLUMEN IN DER HÄNDLERFINANZIERUNG DEUTLICH VERRINGERT

Das Geschäftsvolumen in der Händlerfinanzierung verringerte sich im Berichtszeitraum deutlich um 23,5 %. Aufgrund reduzierter Fahrzeugbestände lag es zum 31. Dezember 2020 insgesamt bei 16.241 Mio. € (2019: 21.227 Mio. €).

ERTRAGSLAGE SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Die Umsatzerlöse des Segments Finanzdienstleistungen sind im Berichtszeitraum aufgrund des Portfoliowachstums, im Wesentlichen in Deutschland, Italien und der Schweiz, sowie gestiegener Erlöse aus dem Verkauf von Leasingrückläufern leicht auf 30.044 Mio. € gestiegen (2019: 29.598 Mio. €/1,5 %, währungsbereinigt 2,9 %).

Die Umsatzkosten des Finanzdienstleistungsgeschäfts erhöhten sich im Vorjahresvergleich um 1.020 Mio. € (2019: 25.938 Mio. €/3,9 %). Wesentliche Treiber waren neben Abschreibungen für Leasingfahrzeuge und Kosten für den Verkauf von Leasingrückläufern insbesondere Aufwendungen für erhöhte Risikovorsorgen für erwartete Restwert- und Kreditverluste.

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Finanzdienstleistungen lag mit 1.725 Mio. € (2019: 2.272 Mio. €/–24,1 %) deutlich unter dem des Vorjahres.

Die Eigenkapitalrendite des Segments Finanzdienstleistungen bewegte sich im Geschäftsjahr 2020 mit 11,2 % leicht unter dem Niveau des Vorjahres (2019: 15,0 %/–3,8 Prozentpunkte). Wesentlicher Grund für den Rückgang war die pandemiebedingt erhöhte Risikovorsorge insbesondere für Kredit-, aber auch Restwertrisiken, die sich negativ auf die Ergebnissituation auswirkte.

Die bessere Risikosituation im vierten Quartal – insbesondere dank positiver Entwicklung der Vermarktungsergebnisse und geringerer Kreditrisikovorsorge – trug maßgeblich dazu bei, dass der Return on Equity im Jahr 2020 über dem Prognosewert (moderater Rückgang) aus der Quartalsmitteilung zum 30. September 2020 lag.

Für den Saldo der Mittelzu- und -abflüsse des Segments Finanzdienstleistungen ergibt sich folgendes Bild:

ZAHLUNGSSTRÖME FÜR DAS SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

in Mio. €	2020	2019	Veränderung
Mittelzufluss (+) / -abfluss (–) aus der betrieblichen Tätigkeit	2.762	–5.345	8.107
Mittelzufluss (+) / -abfluss (–) aus der Investitionstätigkeit	424	129	295
Mittelzufluss (+) / -abfluss (–) aus der Finanzierungstätigkeit	–2.508	5.300	–7.808
Saldo	**678**	**84**	**594**

Der Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit resultierte im Wesentlichen wie oben beschrieben aus einer Reduzierung der Händlerbestände und dem damit einhergehenden Abbau von Forderungen aus Finanzdienstleistungen, vornehmlich der Händlerfinanzierung. Der Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit ist im Wesentlichen auf die Rückzahlung von Darlehen sowie den Rückgang der Asset-Backed-Finanzierungen zurückzuführen.

RISIKOENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr 2020 war die Risikosituation im Gesamtportfolio des Segments Finanzdienstleistungen im Wesentlichen geprägt von der durch die Corona-Pandemie ausgelösten Volatilität und der sich daraus ergebenden Bildung von zusätzlichen Risikovorsorgen für erwartete Kredit- und Restwertrisiken. Dabei handelt es sich um Rückstellungen für zukünftige Kreditausfälle beziehungsweise Restwertverluste.

Einen wesentlichen Bestandteil des Kreditrisikomanagements der BMW Group stellt die initiale und fortlaufende Prüfung der Bonität der Kreditnehmer dar. Wie bereits in den Vorquartalen erklärt, wurde im Segment Finanzdienstleistungen die Kreditrisikovorsorge im Berichtsjahr 2020 erhöht, um mögliche länger andauernde wirtschaftliche Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Endkunden- und Händlergeschäft bilanziell abzubilden. Dabei wurden die zum Abschlussstichtag verfügbaren, angemessenen und vertretbaren marktspezifischen Informationen und Einschätzungen verwendet.

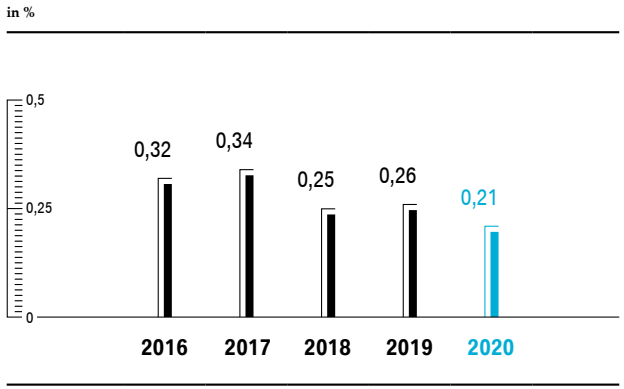
Die Kreditausfallrate für das gesamte Kreditportfolio lag zum 31. Dezember 2020 bei 0,21 % und blieb damit unter dem Vorjahreswert (2019: 0,26 %). Dabei betrug die Ausfallrate im Leasinggeschäft 0,16 % (2019: 0,15 %) und im Finanzierungsgeschäft mit Endkunden 0,31 % (2019: 0,41 %). Die positive Entwicklung der Ausfallrate ist auch auf staatliche Maßnahmen (zum Beispiel Zahlungsmoratorien oder Einschränkungen im Forderungsmanagementprozess) in vielen Ländern der Welt zurückzuführen.

Im Hinblick auf die Gebrauchtwagenpreise im Premiumsegment konnte 2020 bei der Vermarktung von Leasingrückläufern insgesamt eine positive Entwicklung beobachtet werden. Nach den deutlichen Verkaufsbeschränkungen während der Lockdown-Monate und dem dadurch geringeren Angebot an Neufahrzeugen im ersten Halbjahr zeigte sich in der zweiten Jahreshälfte eine verstärkte Nachfrage nach Neu- und Gebrauchtwagen. Trotz dieses erfreulichen Trends unterliegt die konjunkturelle Entwicklung pandemiebedingt unverändert erhöhten Unsicherheiten. Dies gilt insbesondere für die kurz- und mittelfristige Entwicklung der weltweiten Gebrauchtwagenmärkte im Premiumsegment. Darüber hinaus geht die BMW Group davon aus, dass in den nachfolgenden Quartalen – ähnlich wie im Berichtsjahr – mit überwiegender Wahrscheinlichkeit starke Preisschwankungen zum Beispiel aufgrund eines veränderten Nachfrageverhaltens oder erneuter temporärer Einschränkung im Wiedervermarktungsprozess auftreten werden. Dementsprechend wurden im Berichtsjahr 2020 im Hinblick auf die Risikoaufwendungen marktspezifisch Risikovorsorgen für das restwertrisikotragende Portfolio gebildet.

Das Segment Finanzdienstleistungen trifft geschäftsüblich fortlaufend und umfassend Vorsorge für die wesentlichen Geschäftsrisiken. Nach aktueller Einschätzung ist das Segment angemessen gegen Restwert- und Kreditrisiken abgesichert.

Weitere Informationen zur Risikosituation sind dem Risiko- und Chancenbericht sowie den Angaben im Konzernanhang unter **Textziffer [38]** zu entnehmen.

ENTWICKLUNG DER AUSFALLRATE FÜR DAS KREDITPORTFOLIO



SEGMENT SONSTIGE GESELLSCHAFTEN UND KONSOLIDIERUNGEN

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Sonstige Gesellschaften und in den Konsolidierungen hat sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 483 Mio. € deutlich erhöht. Hier wirkten Auflösungseffekte aus dem Portfolio der vermieteten Erzeugnisse und geringere Eliminierungen aufgrund des gesunkenen Leasingneugeschäfts sowie eines aufgrund reduzierter Händlerbestände geringer erwarteten Leasingneugeschäfts.

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 (Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB bezogen auf den Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach den International Financial Reporting Standards [IFRS]). Die bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren sind im Wesentlichen identisch und gleichlaufend mit denen der BMW Group. Diese werden ausführlich im Wirtschaftsbericht des zusammengefassten Lageberichts beschrieben.

Unterschiede zwischen den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nach HGB und den IFRS, nach 0denen der Konzernabschluss der BMW Group aufgestellt wird, ergeben sich vor allem bei der Aktivierung von immateriellen Vermögensgegenständen, der Bildung von Bewertungseinheiten, dem Ansatz und der Bewertung von Finanzinstrumenten und Rückstellungen sowie der Aktivierung latenter Steuern. Darüber hinaus ergeben sich Unterschiede im Ausweis von Vermögensgegenständen und Schulden sowie von Positionen der Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

RAHMENBEDINGUNGEN UND GESCHÄFTSVERLAUF

Die gesamtwirtschaftlichen und branchenbezogenen Rahmenbedingungen der BMW AG stimmen im Wesentlichen mit denen des Konzerns überein und werden im Wirtschaftsbericht des zusammengefassten Lageberichts beschrieben.

Die BMW AG entwickelt, fertigt und vertreibt eigene sowie von ausländischen Tochterunternehmen und von Zulieferern im Auftrag gefertigte Automobile und Motorräder sowie Ersatzteile und Zubehör und erbringt mit diesen Gegenständen in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Der Vertrieb erfolgt vor allem über Niederlassungen, Tochterunternehmen, selbstständige Händler sowie Importeure. Insbesondere durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie sank der Automobilabsatz im Geschäftsjahr 2020 um 305.852 Einheiten auf 2.249.943 Einheiten. Im Automobilabsatz enthalten waren 598.853 Einheiten aus der Serienteileversorgung an BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, die mit 64.215 Einheiten über Vorjahresniveau lagen.

Zum 31. Dezember 2020 beschäftigte die BMW AG 84.668 Mitarbeiter (31. Dezember 2019: 86.700 Mitarbeiter, angepasst). Ab dem Geschäftsjahr 2020 wurden in der Kennzahl Anzahl der Mitarbeiter ausschließlich Kern- und befristete Mitarbeiter berichtet. Dies erfolgte im Einklang mit der Umstellung der internen Steuerung, die sich auf diese Mitarbeitergruppen konzentriert.

ERTRAGSLAGE

BMW AG GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

in Mio. €	2020	2019
Umsatzerlöse	75.040	84.691
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	–63.726	–70.178
Bruttoergebnis vom Umsatz	**11.314**	**14.513**
Vertriebskosten	–4.030	–3.979
Allgemeine Verwaltungskosten	–2.747	–2.776
Forschungs- und Entwicklungskosten	–5.394	–5.528
Sonstige betriebliche Erträge	1.237	1.295
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–1.250	–2.526
Beteiligungsergebnis	3.084	1.858
Finanzergebnis	–280	39
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–214	–767
Ergebnis nach Steuern	**1.720**	**2.129**
Sonstige Steuern	–18	–22
Jahresüberschuss	**1.702**	**2.107**
Einstellung in die Gewinnrücklagen	–449	–461
Bilanzgewinn	**1.253**	**1.646**

Die Umsatzerlöse sanken im Vergleich zum Vorjahr um 9.651 Mio. €. Dies ist im Wesentlichen auf das durch die Corona-Pandemie reduzierte Absatzvolumen zurückzuführen. Geografisch entfiel der Rückgang größtenteils auf die Regionen Übriges Europa und USA. Auf den Umsatz von 75.040 Mio. € (2019: 84.691 Mio. €) entfiel ein konzerninterner Anteil von 49.348 Mio. € (2019: 57.412 Mio. €); dies entspricht einer Quote von 65,8 % (2019: 67,8 %).

Der Rückgang der Herstellungskosten um 9,2 % auf 63.726 Mio. € resultierte weitgehend aus dem geringeren Absatzvolumen. Gegenläufig wirkten im Geschäftsjahr Aufwendungen unter anderem im Zusammenhang mit dem Abgasrückführungskühler belastend. Das Bruttoergebnis vom Umsatz verringerte sich um 3.199 Mio. € auf 11.314 Mio. €.

Insgesamt lagen die Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten auf Vorjahresniveau.

Forschungs- und Entwicklungskosten entfielen hauptsächlich auf neue Fahrzeugmodelle (unter anderem iX3* sowie neues 4er Coupé und Cabrio), Aufwendungen für die Entwicklung von Basisarchitekturen, Antrieben, digitalen Produkten und automatisiertem Fahren sowie verstärkte Ausgaben im Zusammenhang mit der Elektrifizierung. Korrespondierend zu den Fahrzeuganläufen sanken die Forschungs- und Entwicklungskosten um 2,4 % im Vergleich zum Vorjahr.

* Siehe Verbrauchs- und CO_2-Angaben.

Die sonstigen betrieblichen Erträge verminderten sich auf 1.237 Mio. € (2019: 1.295 Mio. €). Die Veränderung war im Wesentlichen auf niedrigere Erträge aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen zurückzuführen, gegenläufig erhöhten sich die Erträge aus Finanzgeschäften.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 1.250 Mio. € (2019: 2.526 Mio. €) wirkte vor allem der Vorjahreseffekt aus der Dotierung einer Rückstellung für ein Kartellverfahren der EU-Kommission.

Die im Beteiligungsergebnis enthaltenen Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit Konzerngesellschaften stiegen im Vergleich zum Vorjahr. Das Finanzergebnis hingegen verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahr um 319 Mio. €, im Wesentlichen bedingt durch geringere Erträge aus mit den Pensionsverpflichtungen zu verrechnendem Deckungsvermögen.

Der Aufwand aus Steuern vom Einkommen und vom Ertrag resultierte überwiegend aus Quellensteuern für das Geschäftsjahr.

Nach Abzug von Steuern ergab sich ein Jahresüberschuss von 1.702 Mio. € gegenüber 2.107 Mio. € im Vorjahr.

Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Hauptversammlung über die Gewinnverwendung ergibt sich ein zur Ausschüttung verfügbarer Bilanzgewinn in Höhe von 1.253 Mio. € (2019: 1.646 Mio. €). Dieser entspricht einer auf den Konzernjahresüberschuss bezogenen Ausschüttungsquote in Höhe von 32,5 % (2019: 32,8 %).

FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

BMW AG BILANZ ZUM 31. DEZEMBER

in Mio. €	2020	2019
AKTIVA		
Immaterielle Vermögensgegenstände	488	405
Sachanlagen	12.520	12.473
Finanzanlagen	3.826	3.762
Anlagevermögen	**16.834**	**16.640**
Vorräte	5.748	5.994
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	778	964
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	18.939	16.698
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3.849	3.513
Wertpapiere	3.336	4.109
Flüssige Mittel	6.822	6.757
Umlaufvermögen	**39.472**	**38.035**
Rechnungsabgrenzungsposten	**73**	**58**
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	**1.261**	**1.086**
Bilanzsumme	**57.640**	**55.819**

in Mio. €	2020	2019
PASSIVA		
Gezeichnetes Kapital	660	659
Kapitalrücklage	2.239	2.210
Gewinnrücklagen	11.013	10.564
Bilanzgewinn	1.253	1.646
Eigenkapital	**15.165**	**15.079**
Namens-Gewinn-Scheine	**27**	**28**
Rückstellungen für Pensionen	229	205
Übrige Rückstellungen	10.093	8.784
Rückstellungen	**10.322**	**8.989**
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	101	511
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.785	5.751
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	23.404	21.777
Übrige Verbindlichkeiten	221	187
Verbindlichkeiten	**28.511**	**28.226**
Rechnungsabgrenzungsposten	**3.615**	**3.497**
Bilanzsumme	**57.640**	**55.819**

Im Geschäftsjahr wurden 2.790 Mio. € (2019: 3.233 Mio. €) in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen investiert. Dies entspricht einer Minderung von 13,7 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Abschreibungen beliefen sich auf 2.646 Mio. € (2019: 2.573 Mio. €).

Das Finanzanlagevermögen erhöhte sich im Wesentlichen aufgrund einer Zuzahlung in die Kapitalrücklage der BMW Bank GmbH, München, in Höhe von 88 Mio. € auf 3.826 Mio. € (2019: 3.762 Mio. €).

Die Vorräte verringerten sich auf 5.748 Mio. € (2019: 5.994 Mio. €), vornehmlich durch einen Bestandsabbau bei fertigen Erzeugnissen.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen stiegen auf 18.939 Mio. € (2019: 16.698 Mio. €), insbesondere bedingt durch eine Erhöhung bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Die Erhöhung der übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände auf 3.849 Mio. € (2019: 3.513 Mio. €) war vor allem auf höhere Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, zurückzuführen. Gegenläufig wirkte eine Verminderung der Steuerforderungen.

Das Eigenkapital erhöhte sich um 86 Mio. € auf 15.165 Mio. € aufgrund der Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen sowie der Ausgabe von Vorzugsaktien im Rahmen eines Mitarbeiteraktienprogramms. Gegenläufig wirkte der niedrigere Bilanzgewinn im Vergleich zur ausgeschütteten Dividende des Vorjahres. Die Eigenkapitalquote verzeichnete eine Veränderung von 27,0 % auf 26,3 %.

Zur Sicherung von Pensionsverpflichtungen wurden liquide Mittel zur Investition in Fondsvermögen in Höhe von 531 Mio. € im Rahmen von Contractual Trust Arrangements (CTA) treuhänderisch auf den BMW Trust e.V., München, übertragen. Eine Saldierung des Deckungsvermögens mit den gesicherten Verpflichtungen wurde vorgenommen. Sofern dieses die zu sichernde Verpflichtung überstieg, wurde der resultierende Überhang als aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen stiegen nach Saldierung der Pensionsverpflichtungen mit dem Deckungsvermögen von 205 Mio. € auf 229 Mio. € an.

Die übrigen Rückstellungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr im Wesentlichen aufgrund von Zuführungen zu den Rückstellungen aus Gewährleistungs-, Kulanzverpflichtungen und Produktgarantien im Zusammenhang mit dem Abgasrückführungskühler und für Verpflichtungen aus dem Vertriebsbereich.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten verminderten sich um 410 Mio. € durch die Rückzahlung projektbezogener Darlehen.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen auf 23.404 Mio. € (2019: 21.777 Mio. €) war überwiegend auf konzerninterne Refinanzierungen zurückzuführen.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten erhöhte sich um 118 Mio. € auf 3.615 Mio. € und enthält im Wesentlichen Abgrenzungen für noch nicht erbrachte Teilleistungen in Zusammenhang mit Service- und Wartungsverträgen.

Die Liquidität der BMW Group wird durch ein konzernweit geltendes Liquiditätskonzept sichergestellt. Dieses Konzept beinhaltet, dass ein Großteil der Konzernliquidität bei der BMW AG konzentriert wird. Ein wichtiges Instrument ist in diesem Zusammenhang der bei der BMW AG angesiedelte Cashpool. Die Höhe der Liquiditätsposition der BMW AG spiegelt somit die globalen Geschäftstätigkeiten der BMW AG und weiterer Konzerngesellschaften wider.

Die flüssigen Mittel nahmen um 65 Mio. € auf 6.822 Mio. € zu, im Wesentlichen durch die Überschüsse aus betrieblicher Tätigkeit und Rückflüssen aus Wertpapieren des Umlaufvermögens. Gegenläufig wirkten vor allem die Mittelabflüsse aus der Finanzierungstätigkeit sowie Investitionen in Anlagevermögen.

RISIKEN UND CHANCEN

Die Geschäftsentwicklung der BMW AG hängt maßgeblich von den Risiken und Chancen der BMW Group ab, die ausführlich im Prognose-, Risiko- und Chancenbericht 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 bezogen auf die Rechnungslegungsprozesse im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

AUSBLICK

Die BMW AG erwartet für das Geschäftsjahr 2021 eine Ausschüttungsquote (Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB bezogen auf den Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS) im Korridor von 30 bis 40 % (2020: 32,5 %).

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 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht des zusammengefassten Lageberichts beschrieben werden. Die erwarteten Auswirkungen der Corona-Pandemie sind im Prognosebericht für das Jahr 2021 berücksichtigt.

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 beim Betreiber des elektronischen Bundesanzeigers eingereicht 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.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCEN-BERICHT

PROGNOSEBERICHT

Der Prognose-, Risiko- und Chancenbericht der BMW Group gibt die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens im Jahr 2021 mit ihren wesentlichen Risiken und Chancen aus der Sicht der Konzernleitung wieder. Der Prognosebericht erstreckt sich entsprechend der konzerninternen Steuerung über ein Jahr. Risiken und Chancen hingegen werden im Unternehmen auf der Basis einer zweijährigen Betrachtung gesteuert. Daher umfasst der **Risiko- und Chancenbericht** einen Zeitraum von zwei Jahren.

Der kontinuierliche Planungsprozess im Unternehmen stellt sicher, dass auch Chancen, die sich kurzfristig ergeben, schnell und konsequent genutzt werden können, aber auch auf unerwartete Risiken entsprechend reagiert wird. Die wesentlichen Risiken und Chancen sind im Risiko- und Chancenbericht ausführlich beschrieben. Die dort näher erläuterten Risiken und Chancen betreffen sämtliche Leistungsindikatoren und können dazu führen, dass deren tatsächliche Entwicklung von der Prognose abweicht.

Ab dem Berichtsjahr 2020 werden im Prognosebericht zusätzlich zu den etablierten Leistungsindikatoren die Steuerungsgrößen Frauenanteil in Führungsfunktionen in der BMW Group, Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen und CO_2-Emissionen je produziertes Fahrzeug berichtet **Strategie, Ziele und Steuerungssystem**. Dies entspricht der Steuerungslogik in der BMW Group, konsequent und integriert nach finanziellen und nach ESG-Zielen zu steuern.

KONJUNKTURAUSSICHTEN

Nach aktueller Einschätzung des Internationalen Währungsfonds (IWF) wird die Weltwirtschaft 2021 mit 5,5 % im Vergleich zum Vorjahr kräftig wachsen. Es ist davon auszugehen, dass viele Staaten ihre umfassenden geld- und fiskalpolitischen Maßnahmen 2021 fortsetzen, um die von der Corona-Pandemie gebeutelte Wirtschaft anzukurbeln. Hinzukommen könnten Erholungseffekte, die nach den Lockdowns der Wirtschaft zusätzlichen Schwung verleihen würden. Die tatsächliche Entwicklung wird allerdings stark vom Fortschritt und vom Erfolg der laufenden Impfaktionen abhängig sein. Die Möglichkeit weiterer Infektionswellen und Mutationen stellt ein zusätzliches Risiko dar. Weitere Informationen zu politischen und weltwirtschaftlichen Risiken finden sich auch im **Risiko- und Chancenbericht**.

In der Eurozone wird 2021 mit einem BIP-Wachstum von rund 4,3 % gerechnet. Etwas geringer dürfte das Plus in Deutschland ausfallen (+ 3,6 %). In den übrigen Mitgliedsstaaten der Eurozone sind die konjunkturellen Aussichten den Erwartungen nach zum Teil positiv. So wird in Frankreich (+ 5,6 %), Italien (+ 4,6 %) und Spanien (+ 5,7 %) im Prognosezeitraum ein Zuwachs des BIP erwartet.

Im UK wird die Konjunkturentwicklung 2021 nicht nur von Corona, sondern auch von den Folgen des mit der EU vereinbarten Handels- und Kooperationsabkommens abhängen. Beim Wirtschaftswachstum wird aktuell mit einem Plus von 4,6 % für die britische Wirtschaft gerechnet.

Die Wachstumsrate in den USA dürfte 2021 mit 4,8 % ebenfalls positiv ausfallen. Die US-Notenbank wird aller Voraussicht nach weiter an ihrer Niedrigzinspolitik festhalten. Die von US-Präsident Biden angekündigten Konjunkturpakete sollten die Wirtschaft ankurbeln.

Auch in Japan hat die Pandemie die Wirtschaft stark in Mitleidenschaft gezogen. Allerdings ist für 2021 eine Erholung um 2,8 % zu erwarten.

Die Wirtschaft in China konnte als einzige im vergangenen Jahr leicht wachsen. Mit einem Plus von 8,4 % sollte die chinesische Wirtschaft ihren Wachstumskurs fortsetzen.

DEVISENMÄRKTE

Für die BMW Group sind im internationalen Umfeld vor allem der US-Dollar, das britische Pfund, der chinesische Renminbi und der japanische Yen von besonderer Bedeutung. Bei diesen Hauptwährungen ist auch im Jahr 2021 mit einer großen Schwankungsbreite zu rechnen.

Für 2021 ist davon auszugehen, dass die US-amerikanische Notenbank ihre expansive Geldpolitik fortsetzt. Hinzu kommt, dass die Notenbank in den USA zukünftig Inflationsraten von mehr als 2 % auch über einen längeren Zeitraum akzeptiert. Dies dürfte zu einer weiteren Abwertung des US-Dollars gegenüber dem Euro führen.

Beim chinesischen Renminbi lassen die engen wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen den USA und China einen relativ synchronen Verlauf der Währungen beider Länder erwarten. Für 2021 ist mit einer leichten Abwertung des Renminbi gegenüber dem Euro zu rechnen.

Der Außenwert des britischen Pfunds wird in diesem Jahr maßgeblich von den Folgen des Abkommens bestimmt, das die britische Regierung mit der EU getroffen hat. Derzeit sind die Auswirkungen noch unklar, daher wird mit einer Seitwärtsbewegung des relativ schwachen Pfunds gerechnet.

An der stark expansiv ausgerichteten Geldpolitik der Notenbank in Japan dürfte sich auch 2021 wenig ändern. Die Notierungen zwischen Euro und Yen sollten daher eher einem Seitwärtstrend folgen.

Die Währungen zahlreicher Schwellenländer könnten aufgrund der anhaltenden Corona-Pandemie unter weiteren Abwertungsdruck gegenüber dem US-Dollar und dem Euro geraten. Dies gilt vor allem für Länder wie Russland, Brasilien und Indien.

INTERNATIONALE AUTOMOBILMÄRKTE

Auf den internationalen Automobilmärkten werden auch 2021 die Pandemieauswirkungen spürbar sein. Zwar wird weltweit mit einem Anstieg der Zulassungszahlen gerechnet (rund 78 Mio. Fahrzeuge/+ 7,7 %), insgesamt werden aber deutlich weniger Fahrzeuge verkauft als vor der Corona-Krise.

Für die Automobilmärkte in Europa wird mit einem deutlichen Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr gerechnet (12,4 Mio. Einheiten/+ 4,2 %). Allerdings wird das Vorkrisenniveau noch nicht wieder erreicht. Für Deutschland (2,9 Mio. Einheiten/– 0,6 %) wird gegenwärtig sogar ein leichter Rückgang der Neuzulassungszahlen erwartet. In Frankreich (1,8 Mio. Einheiten/+ 9,1 %), Italien (1,5 Mio. Einheiten/+ 9,0 %) und Spanien (rund 0,9 Mio. Einheiten/+ 4,3 %) dürften die Zulassungszahlen laut Prognosen allerdings deutlich zulegen. Für das UK sind die Zulassungsprognosen ebenfalls positiv (1,7 Mio. Einheiten/+ 3,2 %).

Auch in den USA dürfte der negative Trend auf dem Automobilmarkt vorläufig enden. Den aktuellen Prognosen zufolge legt der US-Markt 2021 um 9,8 % auf 16,0 Mio. Einheiten kräftig zu.

Für China dürften nach aktueller Einschätzung die PKW-Zulassungen im Vergleich zum Vorjahr stark zulegen (22,0 Mio. Einheiten/+ 7,6 %).

In Japan wird für 2021 im Fahrzeugmarkt ebenfalls ein deutlicher Aufwärtstrend erwartet (rund 4,7 Mio. Einheiten/+ 6,0 %).

INTERNATIONALE AUTOMOBILMÄRKTE

	Veränderung Zulassungen in %
Europa	+ 4,2
davon Deutschland	– 0,6
davon Frankreich	+ 9,1
davon Italien	+ 9,0
davon Spanien	+ 4,3
davon UK	+ 3,2
USA	+ 9,8
China	+ 7,6
Japan	+ 6,0
Gesamt	**+ 7,7**

INTERNATIONALE MOTORRADMÄRKTE

Die BMW Group erwartet für das Jahr 2021, dass die weltweiten Motorradmärkte im Hubraumsegment über 250 ccm insgesamt leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen werden. Dabei dürfte Spanien nach dem Rückgang im Jahr 2020 eine solide Erholung zeigen. Für Italien wird ein leichter Anstieg erwartet, für Deutschland und Frankreich hingegen wird von einer leicht rückläufigen Entwicklung ausgegangen. Auch in den USA wird ein leichtes Minus erwartet. Brasilien könnte eine solide Erholung zeigen. China wird den Erwartungen zufolge 2021 ein deutliches Wachstum aufweisen. Der weitere Verlauf der Pandemie und die Auswirkungen auf die internationale Konjunktur werden auch im Jahr 2021 einen bedeutenden Einfluss auf den Motorradmarkt haben.

INTERNATIONALES ZINSUMFELD

Die Handelsbeziehungen zwischen den USA und China dürften sich unter der neuen US-amerikanischen Regierung zwar verbessern, jedoch weiterhin angespannt bleiben. Niedrige Inflationsraten lassen den Notenbanken Raum, ihre expansive Geldpolitik fortzuführen. Der Anstieg der Inflationsrate seit Jahresbeginn insbesondere in der Eurozone könnte darauf hindeuten, dass auch die Verbraucherpreise im Verlauf des Jahres 2021 weiter anziehen.

In der Eurozone deuten der Verlauf der Pandemie und Verzögerungen beim Start der Impfaktionen gegenwärtig auf einen längeren Weg zur Normalität hin. Etwaige weitere Lockdowns in der ersten Jahreshälfte könnten das Wirtschaftswachstum sowie die Inflations-zahlen bremsen, so dass die EZB möglicherweise wenig Spielraum für Zinserhöhungen im Jahr 2021 haben wird.

Im UK ist aktuell noch nicht zu erwarten, dass sich die wirtschaftliche Lage im ersten Quartal deutlich bessern wird. Trotz der ersten Erfolge des Impfprogramms und der angekündigten vorsichtigen Lockerungen des Lockdowns bleibt abzuwarten, inwieweit die Ausbreitung der dort aufgetretenen Virusmutation die Lage wieder verschärfen könnte. Begleitet von den bestehenden fiskal- und geldpolitischen Maßnahmen der Regierung und der britischen Notenbank wird mit einer konjunkturellen Erholung entsprechend erst gegen Sommer gerechnet. Es ist daher davon auszugehen, dass die britische Notenbank die Zinsen zunächst stabil hält.

Um sich von den Auswirkungen der Pandemie zu erholen, hat das Repräsentantenhaus in den USA das Konjunkturpaket von Präsident Biden in Höhe von 1,9 Bio. US-Dollar gebilligt. Trotz steigender Inflationserwartungen für 2021 ist die Fed entschlossen, das aktuelle Programm der geldpolitischen Lockerung fortzusetzen und den Leitzins unverändert zu lassen.

Die chinesische Notenbank wird ihren Kurs voraussichtlich beibehalten. Das Wachstum der Wirtschaft in China dürfte sich 2021 trotz der angespannten Handelsbeziehungen mit den USA weiter beschleunigen.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE BMW GROUP

Die Entwicklung auf den internationalen Automobilmärkten hat unmittelbare Auswirkungen auf die BMW Group. Die Herausforderungen im Wettbewerbsumfeld, aber auch durch die weitere Entwicklung in der Corona-Pandemie werden die Absatzentwicklung wesentlich beeinflussen. Die BMW Group ist durch ihr global ausgerichtetes Geschäftsmodell aber in der Lage flexibel zu reagieren. Das Zusammenspiel von Vertriebs- und Produktionsnetz erlaubt es ferner, unvorhersehbare Entwicklungen in einzelnen Regionen auszugleichen. Investitionen auch in wichtige Zukunftsmärkte legen die Basis für weiteres Wachstum. Gleichzeitig wird damit die globale Präsenz der BMW Group gestärkt.

Unwägbarkeiten bei den (wirtschafts-)politischen Rahmenbedingungen können dazu führen, dass die Konjunkturentwicklung in einigen Regionen von den erwarteten Trends und Entwicklungen abweicht. Dazu zählen die Handels- und Zollpolitik, die Sicherheitspolitik sowie mögliche weitere internationale Handelskonflikte.

Darüber hinaus bestehen unverändert Risiken bei vorgelagerten Prozessen wie zum Beispiel mögliche Versorgungsengpässe durch fehlende Zulieferungen aus Regionen, die zum Brennpunkt eines Pandemiegeschehens werden können. Aufgrund der hohen Nachfrage auf den internationalen Halbleiter-Märkten besteht aktuell zusätzlich das Risiko von Lieferengpässen bei der Versorgung der Produktion mit elektronischen Bauteilen.
Risiken und Chancen aus dem Einkauf

Die BMW Group beobachtet die Entwicklung aufmerksam und ist darauf vorbereitet, die notwendigen Maßnahmen zeitnah und konsequent umzusetzen.

PROGNOSEANNAHMEN

Der Prognose-, Risiko- und Chancenbericht 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 aber auch dem weiteren Verlauf in der Corona-Pandemie, sowohl positiv als auch negativ von den nachfolgend beschriebenen Erwartungen abweicht **Risiko- und Chancenbericht**.

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 im Prognosebericht enthaltenen Erwartungen beziehen sich auf die Planung des Unternehmens für das Jahr 2021 und geben den aktuellen Stand wieder. Die Grundlagen und wesentlichen Annahmen der Planung sind nachfolgend dargestellt. Sie enthalten die Konsensmeinung führender Organisationen wie Wirtschaftsforschungsinstitute und Banken. Diese Annahmen fließen in die Planungsprämissen für die BMW Group ein.

Auch im Jahr 2021 wird die Corona-Pandemie Einfluss auf den Geschäftsverlauf und damit die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW AG und des Konzerns haben. Die unverändert bestehende Ungewissheit über den weiteren Verlauf und die Folgen der Corona-Pandemie erschwert eine genaue Prognose der Geschäftsentwicklung der BMW Group für das Jahr 2021. Für das Prognosejahr 2021 geht die BMW Group davon aus, dass das ursprünglich flächendeckende Infektionsgeschehen, das noch 2020 dominierte, durch wiederkehrende, regionale Brennpunkte abgelöst wird. Die BMW Group unterstellt in ihren Planungen, dass – abgesehen von Brennpunktverläufen – das Infektionsgeschehen weltweit insgesamt kontrolliert werden kann. Auch die sukzessive anlaufenden Impfkampagnen und die steigende Impfstoffversorgung sollten im Jahr 2021 eine zunehmend positive Wirkung entfalten.

Unsicherheiten bleiben jedoch durch das Auftreten und die rasche Verbreitung mutierter Virenstämme und die Wirksamkeit der aktuellen Impfstoffe gegen Virusmutationen. Mögliche Risiken und Auswirkungen daraus auf die Weltwirtschaft, die Finanzmärkte und damit auf die BMW Group sind derzeit nicht abschätzbar und daher im Ausblick nicht enthalten.

Aufgrund der anhaltend hohen Nachfrage auf den internationalen Halbleitermärkten hat sich die Versorgungssituation bei Elektronik-Chips zunehmend angespannt. Hier besteht grundsätzlich das Risiko von Lieferengpässen bei Halbleiterbauteilen, die für die eigene Produktion bestimmt sind. Die Situation wird aufmerksam beobachtet. Sollte sich die Situation weiter zuspitzen und es zu deutlichen Lieferengpässen kommen, kann nicht ausgeschlossen werden, dass dies Auswirkungen auf die Prognose hat.

Die BMW Group rechnet damit, dass die Spannungen zwischen den USA und China auch nach dem Wechsel der US-Regierung anhalten und für Unsicherheit sorgen. Das Unternehmen geht nach derzeitiger Einschätzung allerdings nicht davon aus, dass es zu einer weiteren Erhöhung der aktuellen Zollsätze kommt.

Die der BMW Group bekannten Abschätzungen und Annahmen für das Geschäftsjahr sind im Prognosebericht berücksichtigt und beschrieben. Darüber hinaus sind zum jetzigen Zeitpunkt keine weiteren wesentlichen Chancen und Risiken bekannt oder abschätzbar. Im Jahresverlauf können Veränderungen in den Schätzgrundlagen jedoch nicht ausgeschlossen werden.

ERWARTUNGEN DER BMW GROUP GESAMTAUSSAGE DER KONZERNLEITUNG

Für das Geschäftsjahr 2021 wird trotz eines volatilen und durch die weltweite Ausbreitung des Coronavirus belasteten Umfelds von einem Aufwärtstrend bei der Geschäftsentwicklung und einer stabilen Risikosituation ausgegangen. Neue Automobil- und Motorradmodelle sowie Serviceangebote und Dienstleistungen rund um die individuelle Mobilität werden den Erwartungen zufolge für positive Impulse sorgen. Das Ergebnis vor Steuern im Konzern sollte im Prognosezeitraum daher deutlich zulegen.

Im Segment Automobile dürfte dabei die Zahl der Auslieferungen von Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce solide über dem Niveau des Vorjahres liegen. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass bei den CO_2-Emissionen in der Neuwagenflotte[1] ausgehend von der anpassten Bezugsbasis[2] erneut eine deutliche Reduzierung erzielt wird. Dies ist neben den Weiterentwicklungen bei den hoch effizienten Verbrennungsmotoren mit einem deutlich steigenden Anteil elektrifizierter Fahrzeuge verbunden. Die CO_2-Emissionen je produziertes Fahrzeug werden den Planungen zufolge moderat sinken. Die EBIT-Marge im Segment Automobile sollte sich im Vergleich zum Vorjahr erholen und 2021 in einem Korridor von 6 bis 8 % und der RoCE im Automobilgeschäft daher deutlich steigen.

[1] EU einschließlich Norwegen und Island; seit 2018 Wert gemäß Umstellung auf WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) und auf den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) zurückgerechnet.
[2] Effizienzkennzahl berechnet aus Scope 1- und Scope 2-CO_2-Emissionen (market-based Methode gemäß GHG Protocol Scope 2-Guidance. Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO_2) der Fahrzeugproduktion ohne Motorrad, bereinigt um KWK-Verluste und geteilt durch die Gesamtzahl produzierter Fahrzeuge inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, ohne Fahrzeuge aus den Auftragsfertigungen Magna Steyr und Nedcar.

Für den RoE im Segment Finanzdienstleistungen wird von einem Wert im Korridor von 12 bis 15 % ausgegangen. Die Umstellung auf die Intervallprognose beim RoE ermöglicht einen enger gefassten und damit präziseren Ausblick.

Im Segment Motorräder sollte bei den Auslieferungen ein solider Anstieg zu verzeichnen sein. Die EBIT-Marge wird sich im Zielkorridor von 8 bis 10 % bewegen und der Segment-RoCE daher auch deutlich über dem Vorjahr liegen.

Der Anteil von Frauen in Führungsfunktionen in der BMW Group sollte leicht steigen.

Die oben beschriebenen Ziele sollen mit einer leicht sinkenden Mitarbeiterzahl erreicht werden.

Die anhaltende Unsicherheit insbesondere aus der weiteren Entwicklung in der Corona-Pandemie, den (wirtschafts-)politischen Rahmenbedingungen sowie der internationalen Handels- und Zollpolitik könnten dazu führen, dass in vielen Regionen das konjunkturelle Umfeld von den erwarteten Trends und Entwicklungen deutlich abweicht. Dies hätte signifikante Auswirkungen auf den Geschäftsverlauf der BMW Group. Darüber hinaus kann der tatsächliche Geschäftsverlauf der BMW Group von den aktuellen Erwartungen auch durch die nachfolgend im Risiko- und Chancenbericht aufgeführten Risiken und Chancen abweichen.

BMW GROUP BEDEUTSAMSTE LEISTUNGSINDIKATOREN

		2020 berichtet	2020 angepasst	2021 Prognose[1]
KONZERN				
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	5.222	–	Deutlicher Anstieg
Mitarbeiter am Jahresende		120.726	–	Leichter Rückgang
Frauenanteil in Führungsfunktionen in der BMW Group	%	17,8	–	Leichter Anstieg
SEGMENT AUTOMOBILE				
Auslieferungen[2]	Einheiten	2.324.809	–	Solider Anstieg
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen	%	8,3	–	Deutlicher Anstieg
CO_2-Emissionen EU-Neuwagenflotte[3]	g/km	99[6]	135[7]	Deutliche Reduzierung
CO_2-Emissionen je produziertes Fahrzeug[4]	Tonnen	0,23	0,31[8]	Moderate Reduzierung
EBIT-Marge	%	2,7	–	6 bis 8
Return on Capital Employed[5]	%	12,7	–	Deutlicher Anstieg
SEGMENT MOTORRÄDER				
Auslieferungen	Einheiten	169.272	–	Solider Anstieg
EBIT-Marge	%	4,5	–	8 bis 10
Return on Capital Employed[5]	%	15,0	–	Deutlicher Anstieg
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN				
Return on Equity	%	11,2	–	12 bis 15

[1] auf Basis angepasster Werte; zur Definition der Prognosebandbreiten siehe Glossar
[2] enthält Automobile aus dem Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (2020: 602.247 Automobile)
[3] EU einschließlich Norwegen und Island; seit 2018 Wert gemäß Umstellung auf WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) und auf den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) zurückgerechnet.
[4] Effizienzkennzahl berechnet aus Scope 1- und Scope 2-CO_2-Emissionen (market-based Methode gemäß GHG Protocol Scope 2-Guidance. Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO_2) der Fahrzeugproduktion ohne Motorrad, bereinigt um KWK-Verluste und geteilt durch die Gesamtzahl produzierter Fahrzeuge inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, ohne Fahrzeuge aus den Auftragsfertigungen Magna Steyr und Nedcar.
[5] Die Prognose für den Return on Capital Employed (RoCE) für die Segmente Automobile und Motorräder stützt sich – abweichend von den übrigen bedeutsamsten Leistungsindikatoren – auf die Veränderung in Prozentpunkten.
[6] Wert (interne Berechnung) berücksichtigt die in den regulatorischen Vorgaben definierten Flexibilitäten: Phase-In mit 5 g/km, Supercredits BEV/PHEV mit 7,5 g/km und Öko-Innovationen mit 2,4 g/km.
[7] Der nach internen Berechnungen ermittelte CO_2-Flottenwert 2020 in Höhe von 99 g/km basiert auf NEFZ und beinhaltet gesetzlich zulässige Anrechnungsfaktoren (Phase-in, Supercredits und Öko-Innovationen). Die CO_2-Flottenprognose 2021 basiert gemäß gesetzlichen Vorgaben auf WLTP und beinhaltet geringere Anrechnungsfaktoren, da für 2021 kein Phase-in mehr zulässig ist und die BMW Group die maximal anrechenbaren Supercredits 2020 in vollem Umfang genutzt hat. Daher wurde zur besseren Vergleichbarkeit der CO_2-Flottenprognose 2021 und des CO_2-Flottenwerts 2020 eine interne Umrechnung des Werts für 2020 von NEFZ einschließlich der Anrechnungsfaktoren auf WLTP ohne Anrechnungsfaktoren vorgenommen. Diese Hilfskennzahl hat keinen offiziellen Charakter und existiert in der Gesetzgebung für das Jahr 2020 nicht, sondern dient lediglich einer nachvollziehbaren Überleitung auf das Jahr 2021.
[8] CO_2-Emissionen nach Scope 1 und 2 beinhalten ab dem Jahr 2021 neben den Produktionsemissionen auch Emissionen aus Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind, z. B. Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude.

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Als ein weltweit führender Anbieter von Premiumautomobilen, Motorrädern und Mobilitäts- sowie Finanzdienstleistungen ist die BMW Group zahlreichen Unsicherheiten und Veränderungen ausgesetzt. Um Wachstum, Profitabilität, Effizienz und nachhaltiges Handeln auch in Zukunft zu realisieren, muss die BMW Group bewusst Risiken eingehen und die sich ergebenden Chancen konsequent nutzen.

Das Management von Chancen und Risiken ist die Basis, um auf Änderungen politischer, wirtschaftlicher, technischer oder rechtlicher Rahmenbedingungen adäquat zu reagieren. Um die Beherrschung dieser Risiken zu gewährleisten, hat die BMW Group ein umfangreiches Risikomanagementsystem geschaffen. Ziel des Risikomanagementsystems ist es, Risiken, die die Erreichung der Unternehmensziele gefährden könnten, zu identifizieren, zu bewerten und aktiv zu steuern. Dabei werden alle einzelnen und kumulierten Risiken, die den Erfolg des Unternehmens gefährden könnten, überwacht und gesteuert.

Sofern erwartet wird, dass die identifizierten Chancen beziehungsweise Risiken eintreten, sind diese bereits in den Aussagen im Prognosebericht verarbeitet. Die nachfolgenden Ausführungen beinhalten mögliche künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer positiven (Chancen) beziehungsweise negativen (Risiken) Prognoseabweichung für die BMW Group führen können.

GESAMTBILD DER RISIKO- UND CHANCENLAGE

Die Einschätzung der Gesamtrisikolage ist das Ergebnis der konsolidierten Betrachtung aller wesentlichen Risiken. Für die BMW Group ist die Gesamtrisikolage gegenüber dem Vorjahr moderat angestiegen und reflektiert im Worst Case eine deutliche Verschlechterung der Weltwirtschaftslage aufgrund der Corona-Pandemie. Die Vertriebs- und Produktionsplanung hat die BMW Group bereits an die zu erwartenden gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen angepasst und in die Prognose integriert. Sollten sich die Auswirkungen der Pandemie im Jahr 2021 als weniger gravierend erweisen und die Wirtschaft sich schneller erholen, könnten sich Chancen für Umsatz und Ergebnis bieten.

Das Management der BMW Group sieht den Bestand des Unternehmens nicht gefährdet. Die derzeit bestehenden Risiken werden wie im Vorjahr als beherrschbar angesehen, können sich – ähnlich wie die Chancen – bei einem Eintreten auf die zugrunde liegenden bedeutsamsten Leistungsindikatoren auswirken, und damit von der Prognose abweichen. Die finanzielle Ausstattung des Konzerns ist stabil; der Liquiditätsbedarf ist gegenwärtig durch vorhandene Liquidität und verfügbare Finanzierungsinstrumente gedeckt.

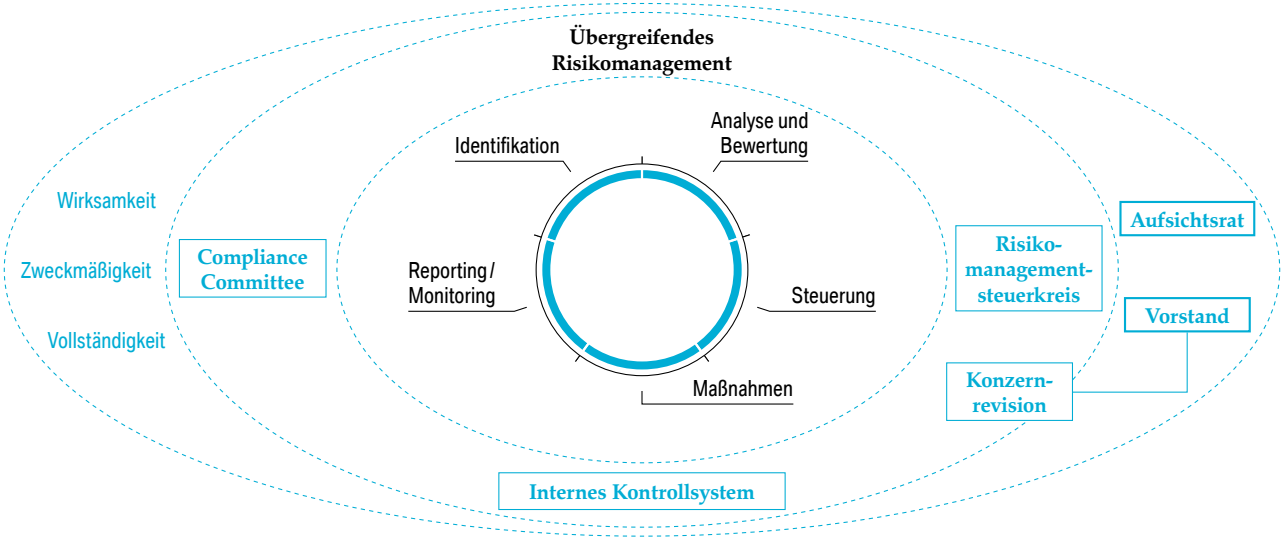
Neben den nachfolgend beschriebenen Risiken kann es unvorhersehbare Ereignisse geben, die sich negativ auf die Geschäftstätigkeit und somit auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW Group sowie die Reputation des Konzerns auswirken können.

ORGANISATION DES RISIKOMANAGEMENTS

Das Risikomanagement ist in einem dezentralen unternehmensweiten Netzwerk organisiert und wird durch eine zentrale Risikomanagementfunktion gesteuert. Jedes Ressort der BMW Group ist über Netzwerkbeauftragte repräsentiert. Die formale Verankerung stärkt die Sichtbarkeit des Netzwerks und unterstreicht die Bedeutung des Risikomanagements im Unternehmen. Verantwortlichkeiten und Aufgaben der zentralen Risikomanagementfunktion sowie der Netzwerkbeauftragten sind klar dokumentiert und angenommen. Aus dem Netzwerk gemeldete wesentliche Risiken werden zunächst dem Steuerkreis Risikomanagement unter Vorsitz des Konzerncontrollings zur Prüfung vorgelegt. Nach erfolgter Prüfung werden die wesentlichen Risiken an den Vorstand und an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berichtet.

Weitere Funktionen wie **Compliance und Menschenrechte** und das **Interne Kontrollsystem** bilden wichtige Schnittstellen zum Risikomanagement. Die Konzernrevision überprüft das vom Vorstand eingerichtete Risikomanagementsystem jährlich als unabhängige Kontrollinstanz.

RISIKOMANAGEMENT IN DER BMW GROUP



Basierend auf einem konzernweit gültigen Grundsatz ist jeder Mitarbeiter und jede Führungskraft verpflichtet, Risiken über die vorgesehenen Berichtswege zu melden. Die zentralen Elemente einer adäquaten Risikokultur sind in den Grundwerten der BMW Group, in der BMW Group Anweisung Risikomanagement sowie in der Risikostrategie verankert. Neue Erkenntnisse und Anforderungen fließen kontinuierlich in das Risikomanagement der BMW Group ein, womit eine Weiterentwicklung gewährleistet ist. Es finden regelmäßig Weiterbildungsmaßnahmen und Informationsveranstaltungen in der BMW Group und insbesondere im Risikomanagementnetzwerk statt. Sie sind ein wesentliches Element, um die Prozessbeteiligten auf neue oder zusätzliche Anforderungen vorzubereiten.

Der Risikomanagementprozess gilt unternehmensweit und umfasst die frühzeitige Identifikation von Risiken, die Analyse und Risikobewertung, den abgestimmten Einsatz geeigneter Steuerungsinstrumente sowie die Überwachung und Evaluierung der Maßnahmen.

RISIKOBEWERTUNG

Für die Bewertung von Risiken nutzt die BMW Group standardisierte Methoden. Alle wesentlichen Risiken werden 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 Gesamtwirkung der Risiken auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage wird nachfolgend einheitlich als Ergebnisauswirkung bezeichnet.

Risiken werden sowohl nach ihrer potenziellen Ergebnisauswirkung (Worst Case-Betrachtung) als auch nach ihrer Risikohöhe (durchschnittliche Ergebnisauswirkung unter Berücksichtigung der Eintrittswahrscheinlichkeit) klassifiziert. Die Betrachtung und Darstellung der Auswirkungen von Risiken erfolgt unter Berücksichtigung bereits wirksamer risikoreduzierender Maßnahmen (Nettobetrachtung). Risiken werden über einen zweijährigen Betrachtungszeitraum hinweg bewertet.

Die potenzielle Ergebnisauswirkung im Worst Case-Fall wird in die folgenden Kategorien eingeteilt:

Klasse	Potenzielle Ergebnisauswirkung im Worst Case
Gering	> 0 – 500 Mio. €
Mittel	> 500 – 2.000 Mio. €
Hoch	> 2.000 Mio. €

Für die Klassifizierung der Risikohöhe gelten folgende Kategorien:

Klasse	Risikohöhe
Gering	> 0 – 50 Mio. €
Mittel	> 50 – 400 Mio. €
Hoch	> 400 Mio. €

Die Ergebnisauswirkungen von Chancen und Risiken werden getrennt dargestellt und nicht miteinander verrechnet. Sofern kein Segment explizit hervorgehoben wird, betreffen die Chancen und Risiken das Segment Automobile. Der Risikokonsolidierungskreis entspricht dem Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses der BMW Group.

ÜBERWACHUNG DER RISIKOTRAGFÄHIGKEIT

Durch die Aggregation aller wesentlichen Risiken auf Konzernebene mittels Value-at-Risk-Modellen können konzernweite Auswirkungen und Trends erkannt werden. Dazu werden die potenziellen Ergebnisauswirkungen der Risiken (Konfidenzniveau: 99 %) unter Berücksichtigung von Korrelationseffekten aggregiert. Zur Beurteilung der Risikotragfähigkeit der BMW Group werden die aggregierten Risiken der Risikodeckungsmasse (bilanziertes Eigenkapital) gegenübergestellt. Ein Limitsystem für diverse Risiken unterstützt die Überwachung der Risikotragfähigkeit.

UMGANG MIT NICHTFINANZIELLEN RISIKEN IM RAHMEN DER NFE

Neben einem umfassenden Risikomanagement ist auch nachhaltiges Wirtschaften in den zentralen strategischen Unternehmensprinzipien enthalten. Aus Nachhaltigkeitsaspekten resultierende Risiken werden grundsätzlich über das unternehmensweite Risikomanagementnetzwerk identifiziert.

Im Rahmen der Analyse nachhaltigkeitsbezogener Chancen und Risiken werden auch die mit dem Klimawandel verbundenen physischen Risiken (zum Beispiel Unterbrechung der Lieferketten aufgrund von Naturgefahren) und Transitionsrisiken (zum Beispiel Erfüllung von Emissionsvorgaben) bewertet.

Nach § 289 c HGB erfolgt im Berichtsprozess eine Überprüfung von Risiken mit Auswirkungen auf die im Gesetz genannten nichtfinanziellen Aspekte. Wesentliche Risiken im Sinne dieses Gesetzes sind dabei Risiken, die mit der Geschäftstätigkeit, den Geschäftsbeziehungen und den Produkten und Dienstleistungen der BMW Group verknüpft sind und die sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen haben. Im Berichtsjahr wurden im Rahmen der Überprüfung keine wesentlichen nichtfinanziellen Risiken identifiziert.

CHANCENMANAGEMENT

In einem dynamischen Marktumfeld ergeben sich auch Chancen. Die Identifikation von Chancen ist in den Strategie- und Planungsprozessen der BMW Group integriert. Auf Basis dieser Analysen wird die Ausrichtung des Produkt- und Serviceportfolios permanent überprüft. So werden beispielsweise Produktprojekte zur Erweiterung des Angebots dem Vorstand zur Entscheidung vorgelegt. Um auf lange Sicht im Wettbewerb erfolgreich zu agieren und gleichermaßen den politisch geforderten und gesellschaftlich angestrebten Wandel zur Klimaneutralität erfolgreich zu gestalten, werden die Fahrzeugplattformen hinsichtlich der Antriebsarten flexibel ausgelegt. Dadurch kann die BMW Group noch schneller auf sich wandelnde Kundenbedürfnisse reagieren.

Darüber hinaus sind die kontinuierliche Überprüfung wichtiger Geschäftsprozesse sowie eine strikte Kostenkontrolle von essenzieller Bedeutung, um eine hohe Profitabilität und Kapitalrendite zu gewährleisten.

Die Umsetzung der identifizierten Chancen erfolgt dezentral in den Fachstellen. Die Beurteilung der Bedeutung der Chancen für die BMW Group erfolgt durch eine qualitative Einordnung in die Kategorien wesentlich und unwesentlich. Wahrscheinliche Maßnahmen zur Steigerung der Profitabilität sind bereits in der Prognose unterstellt.

RISIKEN UND CHANCEN

Die folgende Übersicht bietet einen Gesamtüberblick über die wesentlichen Risiken und Chancen und zeigt deren Bedeutung für die BMW Group auf. Gesamthaft bestehen für die BMW Group weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung bestandsgefährdende Risiken. Die Risiken und Chancen im Segment Finanzdienstleistungen werden aufgrund der Besonderheiten des Geschäftsmodells im Abschnitt **Risikomanagementsystem im Segment Finanzdienstleistungen** separat dargestellt.

	Risiken		Chancen	
	Klassifizierung der Risikohöhe	Veränderung zum Vorjahr	Klassifizierung	Veränderung zum Vorjahr
RISIKEN UND CHANCEN				
Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen	Hoch	Konstant	Wesentlich	Erhöht
Strategische und branchenspezifische Risiken und Chancen				
Änderungen von Gesetzen und Regulierung	Hoch	Konstant	Unwesentlich	Konstant
Marktentwicklung	Hoch	Konstant	Unwesentlich	Konstant
Risiken und Chancen aus betrieblichen Aufgabenbereichen				
Produktion und Technologie	Hoch	Konstant	Unwesentlich	Konstant
Einkauf	Hoch	Erhöht	Unwesentlich	Konstant
Vertriebsnetz	Gering	Konstant	Unwesentlich	Konstant
Informationssicherheit, Datenschutz und IT	Hoch	Konstant	Unwesentlich	Konstant
Finanzrisiken und -chancen				
Währungen	Hoch	Erhöht	Wesentlich	Konstant
Rohstoffe	Mittel	Konstant	Wesentlich	Konstant
Liquidität	Mittel	Erhöht	–	–
Sonstige Finanzrisiken	Mittel	–	Wesentlich	–
Pensionsverpflichtungen	Hoch	Konstant	Wesentlich	Konstant
Rechtliche Risiken	Mittel	Konstant	–	–

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. Volkswirtschaftliche Risiken könnten wegen der damit verbundenen Absatzschwankungen mit hohen Ergebnisauswirkungen über den zweijährigen Betrachtungszeitraum verbunden sein. Die mit volkswirtschaftlichen Risiken verbundenen Risikohöhen werden als hoch klassifiziert.

Das aktuell größte Risiko für die Weltwirtschaft ist die weitere Ausbreitung und die Folgen der Corona-Pandemie. Es besteht nach wie vor trotz der aktuellen Rückgänge der Infektionszahlen eine erhebliche Ungewissheit über die weitere Dynamik des Infektionsgeschehens. Die weitere Entwicklung ist stark vom Fortschritt und dem Erfolg der laufenden Impfaktionen abhängig. Der Zeitpunkt, ab dem eine hohe Impfquote den Verlauf der Pandemie deutlich abmildern kann, ist nicht mit Sicherheit prognostizierbar. Somit dürften Beschränkungen des öffentlichen Lebens sowie regionale Lockdowns weiterhin zu Unsicherheiten bei den Konsumenten führen und die Absatzsituation in allen Märkten stark belasten. Die BMW Group beobachtet die Situation kontinuierlich und ergreift entsprechende Maßnahmen.

Nur wegen Corona sind die Risiken aus der Vor-Corona-Zeit aber nicht aus der Welt, auch wenn sie teilweise aus der öffentlichen Wahrnehmung verdrängt worden sind. Der Handelskonflikt zwischen den USA und China dürfte auch trotz des neuen US-Präsidenten ein wichtiges Thema bleiben. Der Schwerpunkt könnte sich aber von reinen Zollerhöhungen zu Import- und Exportbeschränkungen auf bestimmte Technologien verschieben. Eine mögliche Einführung von weiteren Handelsbeschränkungen auf

beiden Seiten könnte sich durch erschwerte Bedingungen für den Import von Fahrzeugen deutlich negativ auf die Geschäftstätigkeit der BMW Group auswirken.

Durch den fortschreitenden Klimawandel können in zunehmendem Maße Naturkatastrophen auftreten, die vielfältige Auswirkungen auf die BMW Group haben. So könnte beispielsweise die Wirtschaftstätigkeit in den betroffenen Regionen negativ beeinflusst werden. Für die Konsumenten wäre dies mit Einkommenseinbußen und drohender Arbeitslosigkeit verbunden und würde sich negativ auf den Absatz auswirken. Die BMW Group bereitet sich im Rahmen des Projektes Anpassung an den Klimawandel auf zahlreiche mögliche Folgen vor und integriert die Chancen und Risiken des Klimawandels im Rahmen einer konsistenten Berichterstattung in diesem Bericht.

Weitere Risiken für die Wirtschaft sind unter anderem die politische Instabilität in Belarus, der Konflikt zwischen Armenien und Aserbaidschan, die politischen Unruhen in den USA, die Auswirkungen der Änderung des Status Hongkongs sowie die Unsicherheit bezüglich der Schuldentragfähigkeit in einigen europäischen Ländern.

Sollte im Laufe des Jahres 2021 das Coronavirus mithilfe wirksamer Impfstoffe überwunden werden, könnten sich auch Chancen für den Umsatz und das Ergebnis der BMW Group bieten. Ein deutlich stärkeres BIP Wachstum in unseren absatzstarken Regionen, positive Impulse in Europa und den USA infolge neu aufgelegter Konjunkturpakete sowie eine Deeskalation des Handelskonflikts zwischen den USA und deren Wirtschaftspartnern könnten sowohl zu einem deutlich stärkeren Absatzwachstum als auch zu einer Reduzierung des Wettbewerbsdrucks und einer damit einhergehenden verbesserten Preisdurchsetzung führen. Volkswirtschaftliche Chancen, die die Ertragslage der BMW Group nachhaltig positiv beeinflussen können, werden vor diesem Hintergrund von der BMW Group als wesentlich eingestuft.

STRATEGISCHE UND BRANCHENSPEZIFISCHE RISIKEN UND CHANCEN ÄNDERUNGEN VON GESETZEN UND REGULIERUNG

Ein bedeutendes Risiko für die Automobilindustrie besteht in kurzfristigen Verschärfungen von Gesetzen und Regulierungen, insbesondere in Bezug auf Emissions-, Sicherheits- und Verbraucherschutzbestimmungen sowie regionale Fahrzeugerwerbs- und -gebrauchssteuern. Auch länder- oder branchenspezifische Handelshemmnisse können sich kurzfristig verändern. Kurzfristige Verschärfungen können deutlich erhöhte Investitionen sowie laufende Kosten nach sich ziehen oder das Kundenverhalten beeinflussen. Der Eintritt des Risikos einer Angebotsunterbrechung durch nicht vorhersehbare kurzfristige Änderungen von Gesetzen und Regulierungen kann mit hohen Ergebnisauswirkungen über den zweijährigen Betrachtungszeitraum und darüber hinaus verbunden sein. Die damit einhergehenden Risikohöhen werden als hoch eingestuft.

Derzeit sieht die BMW Group insbesondere bei den konventionellen Antrieben eine kontinuierliche Verschärfung der gesetzlichen Rahmenbedingungen im Bereich der Emissionen. Die BMW Group begegnet diesem Risiko zum einen mit der konsequenten Elektrifizierung aller Marken und Baureihen: Im Jahr 2023 wird die BMW Group den eigenen Planungen zufolge bereits 25 elektrifizierte Modelle auf der Straße haben. Zum anderen treibt die BMW Group die Weiterentwicklung hocheffizienter Verbrennungsmotoren mit dem Ziel voran, Kraftstoffverbrauch und Emissionen weiter zu senken.

Weitere Risiken können aus Verschärfungen bestehender Import- und Exportbestimmungen resultieren. Diese führen in erster Linie zu zusätzlichen Aufwendungen, können aber auch den Import beziehungsweise Export von Fahrzeugen und Teilen einschränken.

Als Folge von Änderungen handelspolitischer Rahmenbedingungen können kurz- bis mittelfristig auch positive Ergebniseffekte für die BMW Group entstehen. Ein möglicher Abbau von tarifären Handelshemmnissen, Importbeschränkungen oder eine Herabsetzung von direkten Verbrauchssteuern bieten das Potenzial für günstigere Herstellkosten oder auch die Möglichkeit, Produkte und Dienstleistungen dem Kunden günstiger anzubieten. Zusätzliche Chancen aus Änderungen von Gesetzen und Regulierung werden gegenüber der Prognose für die Ertragslage der BMW Group als unwesentlich eingestuft.

Marktentwicklung

Neben ökonomischen und branchenspezifischen politischen Rahmenbedingungen könnten auch eine weiter steigende Wettbewerbsintensität unter den etablierten Anbietern sowie der Marktzugang neuer Konkurrenten zu schwer abschätzbaren Auswirkungen führen. Auch nicht vorhergesehene Konsumentenpräferenzen und eine veränderte Markenwahrnehmung können sowohl Chancen als auch Risiken bergen. Der Eintritt von Marktrisiken könnte mit hohen Ergebnisauswirkungen über den zweijährigen Betrachtungszeitraum verbunden sein. Die Risikohöhe ist als hoch einzustufen.

Eine potenzielle weitere Steigerung der Wettbewerbsintensität könnte erhöhten Druck auf den Absatz, die Preise und die Margen mit sich bringen. So könnte die BMW Group bei dem Wandel von konventionell angetriebenen Fahrzeugen zu alternativen Antriebskonzepten – trotz Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen – mit Angebots- und Nachfrageverwerfungen konfrontiert werden. Dabei kann ein verändertes Kundenverhalten auch durch Veränderungen von Einstellungen, Werten, Umwelteinflüssen sowie Kraftstoff- beziehungsweise Energiepreisen induziert sein. Die Vertriebs- und Produktionsprozesse in der BMW Group bieten durch ihre Flexibilität die Möglichkeit, die damit einhergehenden Risiken zu reduzieren sowie sich ergebende Chancen in Markt- oder Produktsegmenten zu nutzen.

Branchenspezifische lokale Einschränkungen der Produktnutzung können die BMW Group auf einzelnen Märkten in ihrem Absatz limitieren. So werden in urbanen Gebieten vereinzelt lokale Maßnahmen eingeführt, darunter Einfahrbeschränkungen, Straßennutzungsgebühren oder teilweise stark restriktive Zulassungsbeschränkungen. Dies könnte sich lokal auf die Nachfrage betroffener BMW Group Fahrzeuge auswirken und somit negative Folgen für den Absatz, die Margen und gegebenenfalls die Restwerte dieser Fahrzeuge haben. Die BMW Group begegnet diesem Risiko unter anderem durch ein zunehmendes Angebot an elektrifizierten Fahrzeugen und Mobilitätsdienstleistungen.

Die Absatzmärkte werden kontinuierlich beobachtet, um den Mehrwert für die Kunden zu steigern und dabei Chancen bezüglich Absatzwachstum und Preisdurchsetzung zu realisieren. Der weitere Ausbau des Produkt- und Mobilitätsportfolios sowie die Expansion in Wachstumsregionen tragen die wichtigsten mittel- bis langfristigen Wachstumschancen für die BMW Group. Dies hängt vor allem von der Fähigkeit ab, innovative Produkte und Services zu entwickeln und auf den Markt zu bringen. Sollten sich die in der aktuellen Wettbewerbssituation negativen Effekte schneller reduzieren als erwartet, entstehen für die BMW Group zusätzliche Chancen. Die BMW Group schätzt im Betrachtungszeitraum – gegenüber den in der Prognose bereits unterstellten Ansätzen – die Bedeutung für die Ertragslage als unwesentlich ein.

RISIKEN UND CHANCEN AUS BETRIEBLICHEN AUFGABENBEREICHEN

Risiken und Chancen aus Produktion und Technologie

Risiken in Produktionsprozessen und aus Technologiefeldern können zu ungeplanten Produktionsunterbrechungen oder zusätzlichen Kosten aufgrund von Rückrufaktionen führen. Der Eintritt von solchen Risiken könnte mit hohen Ergebnisauswirkungen über den zweijährigen Betrachtungszeitraum verbunden sein. Die entsprechenden Risikohöhen werden als hoch eingeschätzt.

Als Auslöser von Produktionsunterbrechungen kommen Brandereignisse, Beschädigungen der Infrastruktur, Maschinen- und Werkzeugbrüche, IT-Störungen, ein temporärer Ausfall der Medienversorgung, Störungen in Transport und Logistik oder der Ausbruch einer Pandemie in Betracht. Sämtliche Produktionseinheiten bereiten sich auf potenzielle Produktionsunterbrechungen und -ausfälle anhand von diversen Maßnahmen vor, die teilweise bereits im Planungsprozess aufgesetzt werden, aber auch flexibel im operativen Betrieb eingesetzt werden können. Die Maßnahmen wirken dabei sowohl auf Schadenshöhen als auch auf die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken.

Der technische Brandschutz, eine schnelle Reaktion durch Betriebsfeuerwehren und Schulungen der Mitarbeiter stellen Bausteine für die Vermeidung beziehungsweise die Minderung potenzieller Schäden durch Brände dar. Für den Fall von Brandereignissen mit signifikanten Betriebsunterbrechungen in der eigenen Produktion oder auch bei Lieferanten wurden zudem Verträge mit Versicherungsunternehmen hoher Bonität abgeschlossen.

Das erfolgreiche Business Continuity Management der BMW Group trägt dazu bei, im Falle eines Produktionsausfalls die Stillstandszeit zu minimieren und das Produktionsvolumen so schnell wie möglich aufzuholen.

Flexible Arbeitszeitmodelle und Arbeitszeitkonten zur Steuerung des Mitarbeitereinsatzes sowie die Fähigkeit, je nach Bedarf einzelne Fahrzeugmodelle oder Motorentypen mit hoher Flexibilität in weiteren Werken der BMW Group zu bauen, leisten einen wesentlichen Beitrag dafür, dass die Produktion der Nachfrageentwicklung folgen kann.

Durch den Rollout von Detect-Analyse-Respond-Maßnahmen wird der Bedrohung von gezielten Cyberangriffen entgegengewirkt, da Cyberangriffe zur Beschädigung von Fertigungsanlagen und damit zu längeren Ausfalldauern und hohen Schadenswerten führen könnten.

Beim Transport von Fahrzeugen aus den Produktionswerken in die Vertriebsregionen können Fahrzeuge aufgrund von Naturgefahren und anderen Risiken beschädigt oder zerstört werden. Infolge einer zunehmenden Anzahl von Großschäden sind die Selbstbehalte in den Transportversicherungspolicen deutlich angestiegen. Zudem ziehen sich immer mehr Versicherungsunternehmen aus diesem Marktsegment zurück. Dies könnte dazu führen, dass der Abschluss einer Versicherung wirtschaftlich nicht mehr vertretbar wird und die BMW Group die Schäden selbst tragen müsste.

Die BMW Group bildet angemessene Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen. Es kann dennoch nicht ausgeschlossen werden, dass darüber hinaus zusätzliche Kosten aufgrund von Rückrufaktionen eintreten können, die nicht oder nicht vollständig durch Rückstellungen abgedeckt sind. Solche Risiken können immer dann entstehen, wenn eingesetzte Materialien und Verarbeitungsprozeduren trotz intensivster Qualitätssicherungsprozesse sich – auch noch Jahre nach Produkteinführung – als ungenügend herausstellen. Ergänzende Informationen zu Risiken im Zusammenhang mit Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sind im Konzernanhang unter Textziffer [33] enthalten.

Die BMW Group sieht Chancen in Produktionsprozessen und aus Technologiefeldern vor allem in Wettbewerbsvorteilen durch die Beherrschung neuer und komplexer Technologien. Innovationen in den Technologien und in der IT sind Treiber der Digitalisierung in der Produktion. Aufgrund des zeitlichen Vorlaufs zur Entwicklung neuer Produkte und Prozesse werden die zusätzlichen Chancen im Betrachtungszeitraum als unwesentlich für die Ertragslage der BMW Group bewertet.

Risiken und Chancen aus dem Einkauf

Risiken aus dem Einkauf beziehen sich vor allem auf Versorgungsengpässe durch Lieferantenausfälle sowie auf die Gefährdung von BMW Group relevantem Know-how im Lieferantennetzwerk. Produktionsprobleme bei den Lieferanten können zu erhöhten Aufwendungen für die BMW Group bis hin zu Produktionsunterbrechungen mit entsprechender Reduzierung des Fahrzeugabsatzes führen. Die BMW Group setzt ein umfangreiches Instrumentarium von Kontroll- und aktiven Steuerungsmaßnahmen ein, um den aktuellen Herausforderungen in der Zulieferindustrie zu begegnen. Der Eintritt von Einkaufsrisiken könnte mit hohen Ergebnisauswirkungen über den zweijährigen Betrachtungszeitraum verbunden sein. Die Risikohöhe resultierend aus Einkaufsrisiken wird als hoch klassifiziert.

Die in der Automobilindustrie eng verzahnte Zusammenarbeit zwischen Herstellern und Zulieferern bei der Entwicklung und Produktion von Fahrzeugen und dem Angebot von Dienstleistungen und Services schafft neben den ökonomischen Vorteilen auch erhöhte Abhängigkeiten. Mögliche Gründe für den Ausfall einzelner Lieferanten sind insbesondere IT-Risiken, Verstöße gegen Nachhaltigkeits- oder Qualitätsstandards sowie das Auftreten von Naturgefahren und Bränden. Auch mangelnde finanzielle Leistungsfähigkeit einzelner Lieferanten kann die Werkeversorgung gefährden; die Vorsorgen für entsprechende Gegenmaßnahmen wurden im Zuge der Corona-Pandemie erhöht.

Außerdem fließt die dynamische Entwicklung der nationalen Sicherheitslage eines Landes als potenzieller Ausfallgrund einer Wertschöpfungs-/Lieferkette in die Risikoquantifizierung ein. Risiken, die sich für Lieferanten und gesamte Lieferketten aus der Anpassung an den Klimawandel ergeben könnten, werden anhand von unternehmensinterner Expertise und fortlaufend, unter Berücksichtigung wissenschaftlicher Erkenntnisse, bewertet.

Die zunehmende Komplexität im Lieferantennetzwerk insbesondere bei den nur indirekt durch die BMW Group steuerbaren Vorlieferanten ist eine weitere mögliche Ursache für den Ausfall von direkten Lieferantenstandorten. Hier besteht beispielsweise das Risiko, dass es aufgrund der hohen Nachfrage auf den internationalen Halbleiter-Märkten zu Engpässen bei der Versorgung der Produktion mit elektronischen Bauteilen kommen könnte. Auch die gestiegene Bedrohungslage durch Cyberangriffe entlang der gesamten Wertschöpfungskette betrifft sowohl die Versorgungssicherheit der BMW Group als auch den Schutz des für die BMW Group relevanten Know-hows. Um ein einheitliches Informationssicherheitsniveau aller Beteiligten entlang der Wertschöpfungs-/Lieferkette sicherzustellen, forciert die BMW Group bei ihren Lieferanten den Nachweis einer angemessenen Informationssicherheitszertifizierung.

Durch Beobachtung und Entwicklung der globalen Lieferantenmärkte ist die BMW Group kontinuierlich bestrebt, die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens durch die Zusammenarbeit mit den weltweit besten Anbietern für Produkte und Dienstleistungen zu optimieren. Schon bei der Vorauswahl ihrer Lieferanten achtet die BMW Group auf Erfüllung ihrer Nachhaltigkeitsstandards für das Lieferantennetzwerk. Hierzu gehören unter anderem die Achtung und Sicherstellung international anerkannter Menschenrechte sowie Arbeits- und Sozialstandards.

Die Höhe der CO_2-Emissionen wird als eigenständiges Vergabekriterium in Ausschreibungen und Neuvergaben berücksichtigt. Damit stellt die BMW Group sicher, dass die First Tier-Ebene neben anderen Faktoren das Thema CO_2-Emissionen als geschäftsrelevant betrachtet und ihrerseits Ziele für die weiteren Lieferkettenebenen aufsetzt. Bei der Reduzierung von CO_2-Emissionen in den Lieferketten wird auf eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Lieferanten gesetzt. Dabei muss jedoch festgehalten werden, dass die BMW Group hier auf korrekte Angaben der Lieferanten angewiesen ist.

Weiterhin werden für die Serienlieferanten die Brandrisiken mittels Fragebogen und punktuell durch Vor-Ort-Begehungen evaluiert. Notwendige Maßnahmen werden fortlaufend durch die Lieferanten umgesetzt, bewertet und das Ergebnis in den Vergabeprozess für neue Projekte zurückgespielt.

Den Risiken bei der Rohstoffversorgung wird mit einer Reduzierung des Rohstoffeinsatzes oder der Substitution durch alternative Rohstoffe begegnet.

Chancen entstehen im Ressort Einkauf und Lieferantennetzwerk vor allem aus dem globalen Sourcing und der daraus resultierenden Effizienzsteigerung. Die Nutzung von Innovationen der Lieferanten ist eine der Voraussetzungen für zukunftsweisende Mobilitätsangebote. Die Erschließung von standortspezifischen Faktorkostenvorteilen, insbesondere im Zuge des Aufbaus von lokalen Lieferantenstrukturen im Umfeld neuer und bestehender BMW Fertigungsstätten, und die Einführung neuer, innovativer Fertigungstechnologien könnten zu niedrigeren Materialkosten für die BMW Group führen.

Ein Ziel der BMW Group ist es, in Europa Batteriezellen fertigen zu lassen. Ein wichtiger Baustein dafür ist, die Technologie der Batteriezelle weiterzuentwickeln und die Prozesse für die Zellproduktion zu beherrschen. Zur Sicherung der Elektrifizierungsstrategie wurden Verträge mit verschiedenen Lieferanten geschlossen. Weitere Chancen könnten durch die Integration bisher nicht identifizierter Innovationen aus dem Lieferantenmarkt in das Produktangebot des Unternehmens entstehen. Die BMW Group bietet innovativen Lieferanten eine Vielzahl an Möglichkeiten zur passgenauen Vertragsgestaltung, um die Attraktivität für Anbieter innovativer Lösungen zu erhöhen. Die BMW Group schätzt im Betrachtungszeitraum – gegenüber den in der Prognose bereits unterstellten Ansätzen – die Bedeutung der zusätzlichen Chancen für die Ertragslage als unwesentlich ein.

Risiken und Chancen im Vertriebsnetz

Die BMW Group nutzt für den Absatz ihrer Produkte und Dienstleistungen ein weltweites Vertriebsnetz, das vor allem aus selbstständigen Händlern, Niederlassungen, Tochterunternehmen sowie Importeuren besteht. In Südafrika wurde zudem im Jahr 2020 ein Pilotprojekt für den Direktvertrieb gestartet. Sollte eine Bedrohung für den Fortbestand von Teilen des Vertriebsnetzes bestehen, beispielsweise aufgrund einer möglichen Insolvenz eines Handelsbetriebs, würden Risiken für die BMW Group entstehen. Der Eintritt von Vertriebsrisiken über den zweijährigen Betrachtungszeitraum ist mit geringen Ergebnisauswirkungen verbunden. Die Risikohöhe ist als gering einzustufen.

Insbesondere der Fortschritt im Bereich der digitalen Kommunikation und Vernetzung bietet Chancen für die Marken der BMW Group, zusätzliche Vertriebskanäle zu nutzen und neue Produkte anzubieten. Auf der Basis von Daten aus dem Fahrzeug heraus kann der Kunde eine bestimmte Dienstleistung in Anspruch nehmen und der Weitergabe seiner Telematik-Daten aktiv zustimmen. Die anfragenden Unternehmen erhalten die für die Dienstleistung notwendigen Daten verschlüsselt über das sichere Backend bei der BMW Group. Auf Basis dieser Informationen sind maßgeschneiderte, datenbasierte und innovative Serviceangebote möglich. Sollten neue Vertriebswege zu einer gegenüber der Planung größeren Ausweitung der Reichweite zu zusätzlichen Kundengruppen beitragen, könnten weitere Chancen entstehen. Die BMW Group schätzt im Betrachtungszeitraum – gegenüber den in der Prognose bereits unterstellten Ansätzen – die Bedeutung für die Ertragslage als unwesentlich ein.

Informationssicherheit, Datenschutz und IT

Durch die zunehmende Digitalisierung in allen Geschäftsbereichen sind die Anforderungen an die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von elektronisch verarbeiteten Informationen und an den damit verbundenen Einsatz von Informationstechnologie (IT) hoch. Neben einer verschärften Bedrohungslage steigen weltweit die regulatorischen Anforderungen für den Umgang mit personenbezogenen Daten, beispielsweise durch den California Consumer Privacy Act. Der Eintritt von Risiken im Zusammenhang mit Informationssicherheit, Datenschutz und IT könnte mit hohen Ergebnisauswirkungen über den zweijährigen Betrachtungszeitraum verbunden sein. Trotz umfangreicher Sicherheitsmaßnahmen und permanenten Hinwirkens auf Compliance mit dem geltenden Datenschutzrecht wird die Risikohöhe in diesem Bereich als hoch eingestuft.

Die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Informationen, Daten und Systemen ist außer durch Cyberattacken und direkte physische Eingriffe auch durch fehlendes Bewusstsein und Fehlverhalten von Mitarbeitern gefährdet. Unmittelbare Folgen wären im Wesentlichen negative Auswirkungen auf der Umsatzseite aufgrund des Missbrauchs von Informationen bis hin zu Ausfällen in der Produktion von Teilen und Fahrzeugen. Eine weitere mittelbare Folge könnte ein Reputationsschaden sein.

Der Schutz der Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Geschäftsinformationen sowie Mitarbeiter und Kundendaten, zum Beispiel gegen unberechtigte Zugriffe und Missbrauch, hat einen sehr hohen Stellenwert. Die Informationssicherheit ist fester Bestandteil der Geschäftsprozesse und richtet sich nach der internationalen Norm ISO/IEC 27001. Im Rahmen des Risikomanagements werden Informationssicherheits-, Datenschutz- und IT-Risiken systematisch erfasst, von den Fachstellen mit Maßnahmen versehen und hinsichtlich Bedrohungslage und Risikoreduktion permanent 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 Mitarbeiter 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 aus Grundsätzen, Richtlinien und Anweisungen dokumentiert, wie zum Beispiel den Privacy Corporate Rules für den Umgang mit personenbezogenen Daten. Regelmäßige Kommunikations-, Sensibilisierungs- und Schulungsmaßnahmen schaffen die Grundlage für ein hohes Sicherheitsverständnis und Risikobewusstsein. Bei Kooperationen und Partnerbeziehungen schützt die BMW Group ihr geistiges Eigentum und die Kunden- und Beschäftigtendaten durch klar definierte Vorgaben zum Informations- und Datenschutz sowie zur Nutzung der Informationstechnologie. Informationen, die Geschäftsgeheimnisse darstellen, sowie sensible personenbezogene Informationen unterliegen besonders strengen Sicherheitsvorkehrungen. Technische Schutzmaßnahmen umfassen industrieweite Standards und Good Practices. Die Verantwortung für den Datenschutz sowie den Informationsschutz liegt in jeder Konzerngesellschaft beim Vorstand beziehungsweise bei der jeweiligen Geschäftsführung.

Im Zuge der Digitalisierung verbessert die BMW Group nicht nur das Kundenerlebnis in den bestehenden Geschäftsfeldern, sondern es entstehen auch neue Geschäftsfelder, die erst durch Innovationen in der Informationstechnologie ermöglicht werden. Durch die Entwicklung und Bereitstellung digitaler Dienste für den Kunden, die Vernetzung des Fahrzeugs und Lösungen für automatisiertes Fahren ergeben sich neue Chancen. Über BMW ConnectedDrive und BMW CarData wird das Angebot an Diensten und Apps für den Kunden ständig erweitert und aktualisiert. Die BMW Group schätzt im Betrachtungszeitraum – gegenüber der in der Planung inkludierten Prognose – die Bedeutung zusätzlicher Chancen für die Ertragslage als unwesentlich ein.

FINANZRISIKEN UND RISIKEN AUS DER VERWENDUNG VON FINANZINSTRUMENTEN

Währungsrisiken und -chancen

Die BMW Group schließt als international tätiger Konzern Geschäfte in verschiedenen Währungen ab, woraus grundsätzlich Währungsrisiken und -chancen resultieren. Ein beträchtlicher Anteil der Konzernumsätze und der Material- und Finanzmittelbeschaffung erfolgt außerhalb der Eurozone (vor allem in China und den USA). Zur Ermittlung der Währungsrisiken und -chancen werden Cashflow-at-Risk-Modelle und Szenarioanalysen eingesetzt und fortlaufend weiterentwickelt. Der Eintritt von Währungsrisiken könnte mit hohen Ergebnisauswirkungen über den zweijährigen Betrachtungszeitraum verbunden sein. Die Risikohöhe im Hinblick auf Währungsrisiken wird als hoch eingeschätzt. Die Risikosituation hat sich somit gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht, da sich die Volatilitäten einzelner Währungen im Zuge der Corona-Pandemie erhöht haben. Bei einer für die BMW Group positiven Währungsentwicklung resultieren daraus wesentliche Chancen.

Die Analyse der Währungsrisiken bildet die Entscheidungsgrundlage für das operative Währungsmanagement. Währungsrisiken steuert die BMW Group sowohl strategisch (mittel- und langfristig) als auch operativ (kurz- und mittelfristig). Mittel- und langfristig sind als Maßnahmen sowohl die Erhöhung der Produktion in Fremdwährungsländern als auch die Steigerung der Einkaufsvolumen im Fremdwährungsraum zu nennen (Natural Hedging). Die Sicherung auf den Finanzmärkten dient der operativen beziehungsweise kurz- und mittelfristigen Steuerung von Währungsrisiken. Die wesentliche Zielsetzung dieses Steuerungsprozesses ist eine Erhöhung der Planungssicherheit für die BMW Group. Die Sicherungsgeschäfte werden ausschließlich mit Finanzmarktpartnern hoher Bonität abgeschlossen. Zum Chancenerhalt werden in bestimmten Marktphasen auch Optionen eingesetzt.

Rohstoffpreisrisiken und -chancen

Als produzierendes Industrieunternehmen ist die BMW Group Preisrisiken, insbesondere hinsichtlich der für die Fahrzeugherstellung notwendigen Rohstoffe, ausgesetzt. Die Ausgangsbasis für die Analyse des Rohstoffpreisrisikos sind die geplanten Einkäufe für Rohstoffe oder Komponenten mit Rohstoffinhalten. Zur Ermittlung der Rohstoffrisiken und -chancen werden Cashflow-at-Risk-Modelle und Szenarioanalysen eingesetzt.

Der Eintritt von Rohstoffpreisrisiken könnte mit mittleren Ergebnisauswirkungen über den zweijährigen Betrachtungszeitraum verbunden sein. Rohstoffrisiken sind mit einer mittleren Risikohöhe verbunden. Bei einer für die BMW Group positiven Entwicklung der Rohstoffpreise resultieren daraus wesentliche Chancen.

Die Änderung von Rohstoffpreisen überwacht die BMW Group mittels eines umfangreich definierten Steuerungsprozesses. Die wesentliche Zielsetzung dieses Steuerungsprozesses ist eine Erhöhung der Planungssicherheit für die BMW Group. Die Preisschwankungen für Edelmetalle (Platin, Palladium, Rhodium), Buntmetalle (Aluminium, Kupfer), Batterierohstoffe (Blei, Nickel, Kobalt), teilweise Stahl beziehungsweise Stahlgrundstoffe (Eisenerz, Koks-Kohle) und Energie (Gas, Strom) werden durch Finanzderivate beziehungsweise Lieferverträge mit Preisbindungen abgesichert.

Liquiditätsrisiken

Das Finanzierungs- und Leasinggeschäft im Segment Finanzdienstleistungen wird zum größten Teil durch den Kapitalmarkt refinanziert. Liquiditätsrisiken können zum einen in Form steigender Refinanzierungskosten, zum anderen in Form einer eingeschränkten Mittelverfügbarkeit aufgrund der generellen Marktsituation eintreten. Der Eintritt von Liquiditätsrisiken könnte mit mittleren Ergebnisauswirkungen über den zweijährigen Betrachtungszeitraum verbunden sein. Die Risikohöhe im Zusammenhang mit Liquiditätsrisiken einschließlich der Gefahr einer Verschlechterung des Ratings wird als mittel eingeschätzt. Gegenüber dem Vorjahr verändert sich die Einschätzung der Risikohöhe, da zu Beginn der Corona-Pandemie die Refinanzierungskosten am Kapitalmarkt kurzfristig stark angestiegen sind.

Auf Basis der Erkenntnisse aus der Finanzkrise wurde ein Liquiditätskonzept erarbeitet, das konsequent eingehalten und kontinuierlich weiterentwickelt wird. So werden jüngst auch Implikationen aus der Corona-Pandemie integriert. Bei der Finanzierung des Geschäfts im Segment Finanzdienstleistungen werden Liquiditätsrisiken durch die fristenkongruente Kapitalbindungsdauer (Matched-Funding-Prinzip) grundsätzlich vermieden. Darüber hinaus wurden Szenarien gerechnet, die die potenzielle Auswirkung der Corona-Pandemie auf das Matched-Funding-Prinzip darstellen und analysieren.

Die konzernweite Sicherstellung der jederzeitigen Zahlungsfähigkeit der BMW Group wird durch das Einhalten von Liquiditätskennzahlen sowie durch eine breite Streuung der Refinanzierungsquellen gewährleistet. Dabei wird durch regelmäßige Messung und Überwachung sichergestellt, dass sich Zahlungseingänge und -ausgänge in den unterschiedlichen Laufzeiten und Währungen ausgleichen. Diese Vorgehensweise ist in das Liquiditätskonzept der BMW Group eingebunden.

Die Liquiditätssituation wird fortwährend überwacht und durch eine konzernweite Planung des Finanzbedarfs sowie der Finanzmittelbeschaffung erfasst und gesteuert. Die diversifizierte Refinanzierungsstrategie reduziert die Abhängigkeit von Instrumenten und Märkten. Zudem führt die solide Finanz- und Ertragssituation der BMW Group zu der von international anerkannten Ratingagenturen bestätigten hohen Bonität des Unternehmens. Derzeit werden in Bezug auf die Liquidität keine nennenswerten Chancen für die Ertragslage gesehen.

Ergänzende Informationen zu Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten sind im Konzernanhang unter Textziffer [39] enthalten.

Sonstige Finanzrisiken

Unter die sonstigen Finanzrisiken fallen im Wesentlichen Kontrahentenrisiken sowie Risiken im Zusammenhang mit Firmenbeteiligungen.

Die BMW Group arbeitet mit Banken bei der Anlage der Liquidität sowie bei der derivativen Absicherung von Finanzmarktrisiken (insbesondere Währungen, Rohstoffe, Zinsen) zusammen. Das Kontrahentenrisiko beschreibt das Risiko, dass die BMW Group die ihr zustehenden Zahlungen aus den beschriebenen Anlage- und Absicherungsgeschäften nicht erhält. Zur Ermittlung des Kontrahentenrisikos wird ein weiterentwickeltes Value-at-Risk–Modell eingesetzt, welches die Bonität (Rating) der Banken sowie das zugehörige Geschäftsvolumen berücksichtigt. Die Steuerung des Risikos erfolgt über ein Limitsystem sowie ein tägliches Monitoring der Limitauslastung.

Die BMW Group hält Kapitalbeteiligungen in unterschiedlicher Höhe an einer Reihe von Unternehmen. Daraus können sich Risiken aus Abschreibungen ergeben.

Der Eintritt von sonstigen Finanzrisiken könnte mit mittleren Ergebnisauswirkungen über den zweijährigen Betrachtungszeitraum verbunden sein. Die Risikohöhe im Zusammenhang mit sonstigen Finanzrisiken wird als mittel eingeschätzt. Grundsätzlich könnten sich aus Aufwertungen von Beteiligungen wesentliche Chancen für die Ertragslage ergeben.

Risiken und Chancen aus Pensionsverpflichtungen

Zukünftige Pensionsverpflichtungen werden größtenteils in von BMW rechtlich getrennten Pensionsfonds oder Treuhandkonstrukten 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. 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 einen Diskontzins, der auf Basis der Renditen von Unternehmensanleihen mit hoher Bonität bestimmt wird. Die Renditen unterliegen Marktwertschwankungen und beeinflussen damit die Höhe der Pensionsverpflichtungen. Auch Veränderungen weiterer Parameter wie beispielsweise steigende Inflationsraten und eine höhere Lebenserwartung haben Einfluss auf die Höhe bzw. Dauer der zukünftigen Pensionszahlungen. Ebenso können regulatorische Anforderungen oder Änderungen die Höhe der Pensionsverpflichtungen beeinflussen.

Die Höhe des Pensionsvermögens schwankt durch die Volatilität der einzelnen Anlageklassen am Kapitalmarkt. Das breit diversifizierte Portfolio umfasst dabei Anlagen in verzinsliche Wertpapiere, Aktien sowie Immobilien und sonstige Anlageklassen.

Das resultierende Risiko aus Pensionsverpflichtungen könnte trotz eines hohen Ausfinanzierungsgrades mit hohen Ergebnisauswirkungen über einen zweijährigen Betrachtungshorizont verbunden sein. Die Risikohöhen aus Pensionsverpflichtungen werden als hoch klassifiziert. Innerhalb der strategischen Portfolio Allokation des Pensionsvermögens gibt es deshalb zwei wesentliche Bestandteile: Ein Teil der Allokation wird zur Absicherung gegen diese Schwankungen eingesetzt. Der dafür verwendete Liability Driven Investment Ansatz setzt dabei gezielt Kapitalmarktinstrumente ein, welche die finanziellen Risiken aus der Bewertung der Pensionsverpflichtungen absichern. Der zweite Teil der Allokation dient zur Ertragsgenerierung. Dieser Teil des Pensionsvermögens bietet in einem günstigen Kapitalmarktumfeld die Chance, durch eine positive Rendite das Pensionsdefizit weiter zu reduzieren und damit die Vermögenslage der BMW Group wesentlich positiv zu beeinflussen. Die beschriebenen Risiken und Chancen werden fortlaufend überwacht und gesteuert.

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 [32]** enthalten.

RECHTLICHE RISIKEN

Nicht zuletzt aufgrund ihrer weltweiten Geschäftstätigkeit kann die BMW Group mit unterschiedlichen rechtlichen Risiken konfrontiert werden. Diese können aus Verstößen gegen gesetzliche oder andere rechtliche Anforderungen sowie aus Rechtsstreitigkeiten mit Geschäftspartnern oder anderen Marktteilnehmern resultieren. Der Eintritt von rechtlichen Risiken könnte mit hohen Ergebnisauswirkungen über den zweijährigen Betrachtungszeitraum verbunden sein. Die Risikohöhen der identifizierten wesentlichen rechtlichen Risiken werden als mittel eingestuft. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass neue, derzeit nicht absehbare rechtliche Risiken eintreten, die zusätzlich hohe Ergebnisauswirkungen auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben könnten.

Durch die fortschreitende Internationalisierung der Geschäftstätigkeit der BMW Group und der allgemeinen Wirtschaftsverflechtungen sowie die Vielzahl und Komplexität rechtlicher Vorschriften, unter anderem verstärkt zu Import- und Exportbestimmungen, steigt die Gefahr von möglichen Rechtsverstößen. Die BMW Group verfügt über ein Compliance Management System, das darauf abzielt, rechtmäßiges Handeln ihrer Organe, Führungskräfte und Mitarbeiter nachhaltig und weltweit sicherzustellen. Im Jahr 2020 erfolgte eine Weiterentwicklung des BMW Group Compliance Management Systems insbesondere durch die Einrichtung zusätzlicher Compliance Funktionen in verschiedenen Zentral-Ressorts der BMW AG, durch eine Intensivierung von Präsenzschulungen zur Kartellrechts-Compliance und durch eine konzernweite Tone from the Top Kommunikationsinitiative als Ausdruck der Compliance Führungskultur in der BMW Group. **Corporate Governance**

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 kartellrechtliche Verfahren. Vor allem im US-amerikanischen Markt können sich aus Sammelklagen und Produkthaftungsrisiken erhebliche finanzielle Auswirkungen und Reputationsschäden ergeben. Eine mögliche schärfere Anwendung, Auslegung oder Veränderung bestehender Verbraucherschutzregelungen könnte zu einer Zunahme bei den Rückrufen führen.

In einem Kartellverfahren wirft die EU-Kommission fünf deutschen Automobilherstellern Absprachen vor, deren Ziel gewesen sein soll, den Innovationswettbewerb in Bezug auf bestimmte Abgasreinigungssysteme für Diesel- und Benzin-PKW zu beschränken. Die laufenden Untersuchungen betreffen allein mögliche Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht. Eine gezielte unzulässige Manipulation der Abgasreinigung wirft die EU-Kommission der BMW Group nicht vor. Aus den Beschwerdepunkten leitet die BMW Group ab, dass die Kommission mit überwiegender Wahrscheinlichkeit einen Bußgeldbescheid in signifikanter Höhe erlassen wird. Im Hinblick auf nicht abschließend abschätzbare finanzielle Auswirkungen wurde nach den International Financial Reporting Standards bereits im Jahr 2019 eine sonstige Rückstellung in Höhe von rund 1,4 Mrd. € gebildet. Im Dezember 2019 hat die BMW Group ausführlich gegenüber der EU-Kommission zu den Beschwerdepunkten Stellung genommen. Die EU-Kommission prüft diese Stellungnahme nun und wird auf dieser Grundlage die weiteren Verfahrensschritte festlegen. Deshalb lassen sich die finanziellen Auswirkungen zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilen.

Gegen die BMW Bank GmbH (BMW Bank) werden seit einigen Jahren Klagen erhoben, mit denen Verbraucher den Widerruf ihrer Darlehens- und Leasingverträge unter Berufung auf behauptete fehlerhafte und unzureichende vorvertragliche Informationen geltend machen. Der Schwerpunkt liegt hierbei im Bereich der Darlehensverträge. Seit 2017 hat die BMW Bank die weit überwiegende Anzahl dieser gerichtlichen Verfahren gewonnen. Im November 2019 hat der Bundesgerichtshof (BGH) eine Grundsatzentscheidung zugunsten der BMW Bank getroffen, in der die Richtigkeit der verbraucherrelevanten Informationen in den Darlehensverträgen bestätigt wurde. Zudem hat der BGH im Oktober 2020 in einem Verfahren, an dem die BMW Bank nicht beteiligt war, u. a. entschieden, dass Verbraucher nach einem erfolgreichen Widerruf grundsätzlich Wertersatz zu leisten haben. Seit Anfang 2020 sind mehrere Vorabentscheidungsersuchen zum Umfang der Informationspflichten an den Europäischen Gerichtshof (EuGH) gerichtet worden. Ausgehend von diesen Ersuchen besteht das Risiko, dass sich die Erfolgsaussichten der BMW Bank in den Widerrufsverfahren bei einer negativ ausfallenden künftigen EuGH-Rechtsprechung verschlechtern können. Die möglichen finanziellen Auswirkungen lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilen.

Die BMW Group bildet für rechtliche Verfahren angemessene Rückstellungen. Soweit wirtschaftlich sinnvoll, wird ein Teil der Risiken zudem über Versicherungen abgedeckt. Weitere Risiken aus rechtlichen Verfahren werden in den sonstigen Eventualverbindlichkeiten erfasst. Es kann dennoch nicht ausgeschlossen werden, dass Schäden eintreten können, die nicht oder nicht vollständig durch eine Versicherung oder Rückstellung abgedeckt sind oder in den sonstigen Eventualverbindlichkeiten berücksichtigt werden. Zu Rechtsrisiken werden gemäß IAS 37 Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualforderungen 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 [38] enthalten.

RISIKOMANAGEMENTSYSTEM IM SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Im Segment Finanzdienstleistungen berücksichtigt der Risikomanagementprozess auch die Anforderungen des Umfelds der Finanzaufsicht, wie zum Beispiel Basel III. Die internen Methoden zur Identifikation, Bewertung, Steuerung und Überwachung der Risiken im Segment Finanzdienstleistungen entsprechen nationalen und internationalen Standards. Die Grundlage für das Risikomanagement im Finanzdienstleistungsgeschäft bilden das Rahmenwerk zur Risikokultur, die Risikostrategie mit dem definierten Risikoappetit, das Internal-Capital-Adequacy- Assessment- Process-Framework sowie ein Regelwerk aus Grundsätzen und Richtlinien. Organisatorisch wird der Risikomanagementprozess durch eine klare Trennung der Bereiche Markt und Marktfolge sowie durch ein durchgängiges Internes Kontrollsystem sichergestellt. Das zentrale Steuerungsinstrument der Risiken im Segment Finanzdienstleistungen ist die Sicherstellung der Risikotragfähigkeit.

Dabei müssen zu jeder Zeit alle Risiken im Sinne unerwarteter Verluste abgedeckt sein. Dies erfolgt durch entsprechende aus der Risikoneigung abgeleitete Risikodeckungsmassen und Puffer in Form von Eigenkapital. Die unerwarteten Verluste werden durch verschiedene in regelmäßigen Abständen validierte Value-at-Risk-Modelle gemessen. Die Aggregation der Risiken erfolgt ebenfalls unter Berücksichtigung von Korrelationseffekten. Darüber hinaus ergänzen Stressszenarien die Betrachtung der Risikotragfähigkeit. Durch ein integriertes Limitsystem für die einzelnen Risikoarten wird die Risikotragfähigkeit ebenfalls regelmäßig überwacht.

Nachhaltigkeit hat sich zu einem Megatrend unserer Zeit entwickelt, der immer mehr in den Fokus politischer und gesellschaftlicher Debatten rückt. Die Auswirkungen des Klimawandels sowie die Veränderungen, die die Bekämpfung des Klimawandels mit sich bringen, werden sich auch im Finanzsystem widerspiegeln. Damit einhergehende Nachhaltigkeitsrisiken werden als gesamtwirtschaftliche Bedrohung für die Finanzmarktstabilität angesehen. Die Bankenaufsicht auf nationaler und internationaler Ebene fordert deswegen die beaufsichtigten Institute auf, Nachhaltigkeitsrisiken angemessen zu berücksichtigen.

Das Segment Finanzdienstleistungen unterstützt sowohl ihre Kunden bei ihren Mobilitätswünschen durch das Angebot an Kredit- und Leasingprodukten als auch das Industriegeschäft der BMW Group bei der Absatzförderung. Die weitreichenden Folgen der Diskussion um Nachhaltigkeit und Nachhaltigkeitsrisiken betreffen Realwirtschaft (damit die BMW Group) und Finanzwirtschaft (damit das Segment Finanzdienstleistungen). Durch die enge Verflechtung im Konzernverbund sind Entwicklungen, die im ersten Schritt das Industriegeschäft der BMW Group betreffen (zum Beispiel Dieselfahrverbote, Anpassung CO_2-Ziele, Erhöhung Anteil E-Fahrzeuge, et cetera), im zweiten Schritt auch relevant für das Segment Finanzdienstleistungen. Dieses Umfeld war schon immer Rahmenbedingung für das Geschäftsmodell des Segments Finanzdienstleistungen.

Den stetig größer werdenden Herausforderungen aufgrund des Klimawandels und den daraus folgenden Auswirkungen auf das Finanzsystem wird im Segment Finanzdienstleistungen durch eine adäquate Auseinandersetzung mit Nachhaltigkeitsrisiken Rechnung getragen. Das Segment Finanzdienstleistungen als Teil der Wertschöpfungskette der BMW Group sieht den Umgang mit Nachhaltigkeitsrisiken als wichtig an und ist somit in die umfassende nachhaltige Unternehmensstrategie der BMW Group einbezogen.

Die folgende Übersicht bietet einen Gesamtüberblick über die wesentlichen Risiken und Chancen im Segment Finanzdienstleistungen:

	Risiken		Chancen	
	Klassifizierung der Risikohöhe	Veränderung zum Vorjahr	Klassifizierung	Veränderung zum Vorjahr
RISIKEN UND CHANCEN				
Risiken und Chancen aus Finanzdienstleistungen				
Kreditausfall	Mittel	Konstant	Unwesentlich	Konstant
Restwert	Hoch	Konstant	Wesentlich	Konstant
Zinsänderungen	Mittel	Konstant	Wesentlich	Konstant
Operationelle Risiken	Mittel	Konstant	–	–

Risiken und Chancen im Segment Finanzdienstleistungen

Die Risikoarten im Finanzdienstleistungsgeschäft umfassen das Kredit- beziehungsweise Adressenausfallrisiko, das Restwertrisiko, das Zinsänderungsrisiko, operationelle Risiken und das Liquiditätsrisiko. Die Bewertung des Liquiditätsrisikos des Segments Finanzdienstleistungen ist in der Kategorie Liquidität des Gesamtkonzerns inkludiert.

Im Geschäftsjahr 2020 war die Risikodeckungsmasse für die Risiken im Segment Finanzdienstleistungen zu jeder Zeit ausreichend und somit die Risikotragfähigkeit des Segments sichergestellt.

Kreditrisiken und -chancen im Segment Finanzdienstleistungen

Kredit- beziehungsweise Adressenausfallrisiken entstehen im Segment Finanzdienstleistungen dadurch, dass ein Vertragspartner, zum Beispiel ein Kunde oder Händler, seine Vertragsverpflichtungen nicht oder nur teilweise erfüllen kann und deshalb weniger Ertrag beziehungsweise Verluste generiert werden. Der Eintritt von unerwarteten Kredit- beziehungsweise Adressenausfallrisiken könnte mit mittleren Ergebnisauswirkungen über den zweijährigen Betrachtungszeitraum verbunden sein. Die Risikohöhe wird als mittel eingestuft. Die BMW Group schätzt potenzielle Chancen in diesem Bereich als unwesentlich ein.

Aufgrund des unsicheren weiteren Verlaufs der Corona-Pandemie wurden im Berichtsjahr 2020 für erwartete Kreditverluste marktspezifisch zusätzliche Kreditrisikovorsorgen gebildet, um mögliche negative Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Endkunden- und Händlergeschäft bilanziell abzubilden.

Die initiale und fortlaufende Prüfung der Bonität ist ein wesentlicher Bestandteil des Kreditrisikomanagements der BMW Group. Zu diesem Zweck führt die BMW Group eine Beurteilung der Bonität eines jeden Kreditnehmers bei sämtlichen Kredit- und Leasingverträgen durch. Chancen können hierbei entstehen, wenn sich das gemanagte Portfolio im Zeitablauf als besser darstellt, als bei Gewährung des Kredits geschätzt wurde. Eine intensive Steuerung der Ankaufsprozesse und der Sicherheitenbeurteilung sowie die Entwicklung von makroökonomischen Faktoren können diese Chancen verstärken. Im Rahmen der Kundenfinanzierung erfolgt die Bonitätsbeurteilung über die Integration von validierten Scoringsystemen in den Ankaufsprozess. Im Bereich der Händlerfinanzierung stellt das laufende Kreditmonitoring sowie ein internes Ratingverfahren sicher, dass nicht nur die materielle Kreditwürdigkeit, sondern auch qualitative Faktoren, wie zum Beispiel die Zuverlässigkeit der Geschäftsbeziehung bei der Ermittlung der Bonitätseinstufung berücksichtigt wird. Während der Kreditlaufzeit entstehende Bonitätsveränderungen der Kunden werden durch Risikovorsorgeverfahren abgedeckt. Hierbei wird das Kreditrisiko der einzelnen Kunden monatlich quantifiziert und abhängig davon in der Risikovorsorge berücksichtigt. Die gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen unterliegen derzeit einer höheren Volatilität. Sofern diese über der Prognose liegen, können sie zu geringeren Ausfallraten und damit zu positiven Ergebnisauswirkungen führen.

Im Zuge der Corona-Pandemie wurden insbesondere in der ersten Jahreshälfte den Kunden und Händlern Moratorien unter Berücksichtigung der rechtlichen Rahmenbedingungen gewährt. Durch die gleichzeitig sich verbessernde wirtschaftliche Lage in den meisten Märkten in der zweiten Jahreshälfte konnte der niedrige Anteil der tatsächlichen Kreditausfälle stabil gehalten werden.

Restwertrisiken und -chancen im Segment Finanzdienstleistungen

Im Zusammenhang mit Leasingverträgen entstehen Risiken und Chancen, wenn der Vermarktungswert eines Leasingfahrzeugs am Ende der Vertragslaufzeit von der ursprünglich bei Vertragsabschluss kalkulierten Restwertprognose abweicht. Ein Restwertrisiko besteht, sobald der erwartete Marktwert des Fahrzeugs am Ende der Vertragslaufzeit geringer ist als die bei Vertragsabschluss kalkulierte Restwertprognose. Der Eintritt von unerwarteten Restwertrisiken könnte aus Konzernsicht mit hohen Ergebnisauswirkungen über den zweijährigen Betrachtungszeitraum verbunden sein. In den betroffenen Segmenten Finanzdienstleistungen und Automobile ergäben sich jeweils hohe Ergebnisauswirkungen. Die Risikohöhe für den Gesamtkonzern wird als hoch klassifiziert. Chancen können sich aus einer positiven Abweichung von der Restwertprognose ergeben. Die potenzielle Bedeutung der Restwertchance stuft die BMW Group als wesentlich ein.

Für jedes Fahrzeug wird eine Restwertprognose auf der Basis historischer externer und interner Daten ermittelt. Diese Basisschätzung bildet den erwarteten Marktwert des Fahrzeugs zum Ende der Vertragslaufzeit ab. Die Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte ist ein wichtiger Einflussfaktor. Im Jahr 2020 schritt auch die Elektrifizierung von Fahrzeugen weiter voran. Die Wertentwicklung dieser Fahrzeuge wird im Wesentlichen durch die bekannten Einflussfaktoren bestimmt. Die Preisentwicklung auf den Gebrauchtwagenmärkten im Premiumsegment bewegte sich im üblichen Rahmen und zeigte sich zeitweise positiv durch coronabedingte Nachholeffekte beeinflusst. Bei der Steuerung der Restwertrisiken werden ebenfalls zu Vertragsbeginn barwertige Risikokosten kalkuliert. Während der Vertragslaufzeit wird die Marktentwicklung stetig beobachtet und die Risikobewertung aktualisiert. Die Restwertrisikosteuerung erfolgt, unabhängig von der Antriebsvariante, grundsätzlich nach dem gleichen und etablierten Prozess.

Basierend auf der aktuellen Erwartungshaltung bezüglich des ansteigenden Restwertverlustniveaus in den Folgejahren wurde unter Berücksichtigung der geltenden Bilanzierungsstandards eine zusätzliche Risikovorsorge in Form von Rückstellungen getroffen. Diese Erwartung führt dazu, dass die Risikokosten für Restwertrisiken im Segment Finanzdienstleistungen deutlich über dem Vorjahr liegen.

Zinsänderungsrisiken und -chancen im Segment Finanzdienstleistungen

Zinsänderungsrisiken im Segment Finanzdienstleistungen umfassen potenzielle Verluste durch die Veränderung von Marktzinsen. Sie können entstehen, wenn Zinsbindungsfristen zwischen der Aktiv- und Passivseite der Bilanz nicht kongruent sind. Der Eintritt von Zinsänderungsrisiken könnte mit mittleren Ergebnisauswirkungen über den zweijährigen Betrachtungszeitraum verbunden sein. Die Risikohöhe wird als mittel klassifiziert. Positive Zinsentwicklungen im Vergleich zur Prognose stellen Chancen dar, die die BMW Group als wesentlich einstuft. Im Finanzdienstleistungsgeschäft werden Zinsänderungsrisiken durch eine weitgehend fristenkongruente Zinsbindung sowie den Einsatz von Zinsderivaten gesteuert. Die von der BMW Group eingesetzten Derivate werden, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind, grundsätzlich auch bilanziell als Sicherungsbeziehungen abgebildet. Ergänzende Informationen zu Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten sind im Konzernanhang unter Textziffer [39] enthalten.

Operationelle Risiken im Segment Finanzdienstleistungen

Operationelle Risiken werden im Segment Finanzdienstleistungen als die Gefahr von Verlusten definiert, die infolge der Unangemessenheit oder des Versagens von internen Verfahren (Prozessrisiken), Menschen (Personalrisiken) und Systemen (Infrastruktur- und IT-Risiken) oder infolge externer Ereignisse (externe Risiken) eintreten. Durch die Erfassung und Bewertung von Risikoszenarien und Schadensfällen sowie Gegenmaßnahmen im operationellen Risikomanagementsystem wird die systematische Analyse und Steuerung potenzieller beziehungsweise eingetretener operationeller Risiken ermöglicht. Zusätzlich werden jährliche Self-Assessments durchgeführt. In dieser Risikokategorie werden auch Nachhaltigkeitsrisiken erfasst, die der Definition von operationellen Risiken entsprechen, zum Beispiel externe Ereignisse/Natur- und von Menschen verursachte Katastrophen.

Der Eintritt von operationellen Risiken könnte mit geringen Ergebnisauswirkungen über den zweijährigen Betrachtungszeitraum verbunden sein. Die Risikohöhe wird als mittel eingestuft. Derzeit werden in Bezug auf operationelle Risiken keine nennenswerten Chancen für die Ertragslage gesehen.

INTERNES KONTROLLSYSTEM* BEZOGEN AUF DIE RECHNUNGSLEGUNGSPROZESSE

Das Interne Kontrollsystem im Hinblick auf die Rechnungslegungsprozesse der BMW Group hat die Aufgabe, die Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit der Rechnungslegung sicherzustellen. Im Rahmen des 3rd-Line of Defense Modells (Modell der drei Verteidigungslinien zur Steuerung des Risikomanagements im Unternehmen) stellt das Interne Kontrollsystem als wesentlicher Bestandteil der 2nd-Line of Defense die Verbindung zwischen den operativen Einheiten, der internen Revision und den externen Wirtschaftsprüfern dar.

In der Gestaltung der Elemente des Internen Kontrollsystems wurden international anerkannte Rahmenwerke für interne Kontrollsysteme berücksichtigt. Das System umfasst

— konzernweit gültige Vorgaben für die Rechnungslegung

— in Prozesse und IT-Systeme integrierte Kontrollen

— Prinzipien der risikoorientierten Funktionstrennung als organisatorische Maßnahmen

— prozessunabhängige Überwachungsmaßnahmen

Das System und die Methodiken werden kontinuierlich weiterentwickelt und regelmäßig hinsichtlich ihrer Funktionsfähigkeit durch zentrale und dezentrale Prozessanalysen, Analysen der Daten in den Finanzsystemen und Prüfungstätigkeiten beurteilt. Im Folgenden werden die wesentlichen Merkmale des Internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess sowie den Konzernrechnungslegungsprozess dargestellt.

Bilanzierungs-, Bewertungs- und Kontierungsvorgaben stehen allen Mitarbeitern über das Intranet zur Verfügung. Neue Bilanzierungsstandards werden hinsichtlich ihrer Auswirkung auf die Rechnungslegung der BMW Group beurteilt. Die Vorgaben an die Rechnungslegung und die Rechnungslegungsprozesse werden laufend überprüft und mindestens jährlich, bei Bedarf häufiger angepasst.

Präventive und detektivische Kontrollen sind in die (Konzern-)Rechnungslegungsprozesse integriert. Präventive Kontrollen dienen der Verhinderung von Fehlern und Auslassungen, detektivische Kontrollen dienen im Gegensatz dazu der Aufdeckung und Korrektur von Fehlern. Sie folgen grundsätzlich dem Prinzip der Funktionstrennung. In den wichtigen IT-Systemen mit Rechnungslegungsrelevanz sind Kontrollen integriert, die unter anderem die falsche Erfassung von Geschäftsvorfällen verhindern, die vollständige Erfassung von Geschäftsvorfällen beziehungsweise Bewertung der Geschäftsvorfälle entsprechend den Rechnungslegungsvorschriften sicherstellen oder die Überprüfung der Konsolidierung unterstützen sollen.

Im Rahmen der Weiterentwicklung der IT-Systeme für die Rechnungslegungs- und Konzernrechnungslegungsprozesse werden diese Kontrollen an neue Anforderungen und erweiterte IT-technische Möglichkeiten angepasst. Weiterhin werden in der BMW Group Instrumente der Datenanalyse genutzt, um etwaige aufgetretene Kontrollschwächen zu erkennen und anschließend zu beseitigen.

Die Verantwortung für die Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems im (Konzern-)Rechnungslegungsprozess ist klar geregelt und liegt bei den verantwortlichen Führungskräften und Prozessverantwortlichen. Diese berichten jährlich über ihre Einschätzung zur Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems in der Rechnungslegung. In die Beurteilung der Wirksamkeit fließen weiterhin Ergebnisse der internen und externen Revision sowie die Ergebnisse der kontinuierlich durchgeführten Datenanalytik ein. In diesem Zusammenhang bestätigen die Konzerneinheiten die Funktionsfähigkeit des Internen Kontrollsystems in der Rechnungslegung. Die Ergebnisse hieraus werden toolgestützt erhoben und dokumentiert. Schwächen im Kontrollsystem werden unter Berücksichtigung ihrer möglichen Auswirkung auf die Rechnungslegungsprozesse behoben. Vorstand und Prüfungsausschuss werden jährlich über die Einschätzung zur Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems in der Rechnungslegung unterrichtet. Bei wesentlichen Veränderungen der Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems erfolgt eine unverzügliche Berichterstattung an den Vorstand und gegebenenfalls an den Aufsichtsrat.

* Angaben nach den §§ 289, 315 HGB

ÜBERNAHMERELE-VANTE ANGABEN* UND ERLÄUTERUNGEN

ZUSAMMENSETZUNG DES GEZEICHNETEN KAPITALS

Das Gezeichnete Kapital (Grundkapital) der BMW AG belief sich zum 31. Dezember 2020 auf 659.684.500 € (2019: 658.862.500 €) und ist gemäß § 4 Ziffer 1 der Satzung eingeteilt in 601.995.196 (91,26 %) (2019: 601.995.196/91,37 %) Stammaktien im Nennbetrag von 1 € und 57.689.304 (8,74 %) (2019: 56.867.304/8,63 %) 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 (§ 18 Ziffer 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 die jedem Aktionär aus der Aktie zustehenden Rechte. Den Vorzugsaktien ohne Stimmrecht stehen bei der Verteilung des Bilanzgewinns die in § 24 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.

Soweit die Gesellschaft im Rahmen ihres Mitarbeiteraktienprogramms Vorzugsaktien ohne Stimmrecht an Mitarbeiter ausgegeben hat, unterliegen diese Aktien grundsätzlich einer firmenseitigen privatrechtlichen Veräußerungssperre von vier Jahren, gerechnet ab dem Beginn des Kalenderjahres der Ausgabe.

Darüber hinaus bestehen vertragliche Vereinbarungen mit den Vorstandsmitgliedern und bestimmten Bereichsleitern über Haltefristen für Stammaktien, die diese im Rahmen aktienbasierter Vergütungsprogramme erwerben (Vergütungsbericht im Kapitel Corporate Governance; Konzernanhang, **Textziffer [41]**).

* Angaben gemäß den §§ 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]

in %	Direkter Anteil der Stimmrechte	Indirekter Anteil der Stimmrechte
Stefan Quandt, Deutschland	0,2	25,6[2]
AQTON SE, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	9,0	16,6[3]
AQTON Verwaltung GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland		16,6[4]
AQTON GmbH & Co. KG für Automobilwerte, Bad Homburg v.d. Höhe, Deutschland	16,6	
Susanne Klatten, Deutschland	0,2	20,7[5]
Susanne Klatten Beteiligungs GmbH, Bad Homburg v.d. Höhe, Deutschland	20,7	

Bei den genannten Stimmrechtsanteilen 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.

[1] freiwillige Bestandsmitteilungen der aufgeführten Aktionäre zum Stichtag 31. Dezember 2020
[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

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 AktG). Der Aufsichtsrat ist befugt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur die Fassung betreffen (§ 14 Ziffer 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 (§ 20 Ziffer 1 der Satzung).

BEFUGNISSE DES VORSTANDS INSBESONDERE HINSICHTLICH DER MÖGLICHKEIT, AKTIEN AUSZUGEBEN ODER ZURÜCKZUKAUFEN

Der Vorstand ist in den in § 71 AktG gesetzlich geregelten 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 § 4 Ziffer 5 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital für die Zwecke eines Mitarbeiteraktienprogramms in der Zeit bis zum 15. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats gegen Bareinlagen um bis zu 3.437.600 € durch Ausgabe neuer Vorzugsaktien ohne Stimmrecht, die den bisher ausgegebenen Vorzugsaktien ohne Stimmrecht gleichstehen, zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2019). Das Bezugsrecht der Aktionäre auf die neuen Aktien ist ausgeschlossen. Ein bedingtes Kapital besteht zum Berichtszeitpunkt nicht.

WESENTLICHE VEREINBARUNGEN DER GESELLSCHAFT, DIE UNTER DER BEDINGUNG EINES KONTROLLWECHSELS INFOLGE EINES ÜBERNAHMEANGEBOTS STEHEN

Die BMW AG ist Partei folgender wesentlicher Vereinbarungen, die Regelungen für den Fall des Kontrollwechsels beziehungsweise Kontrollerwerbs infolge eines Übernahmeangebots enthalten:

— Der mit einem internationalen Konsortium mehrerer Banken geschlossene Vertrag über eine zum Stichtag nicht beanspruchte syndizierte Kreditlinie berechtigt die kreditgebenden Banken zur außerordentlichen Kündigung der Kreditlinie mit der Folge der sofortigen Fälligkeit aller ausstehenden Beträge und Zinsen für den Fall, dass eine oder mehrere Personen gemeinsam direkt oder indirekt die Kontrolle über die BMW AG übernehmen. Der Begriff der Kontrolle ist definiert als Erwerb von mehr als 50 % der Kapitalanteile an der BMW AG oder der Berechtigung zum Bezug von mehr als 50 % der Dividenden oder des Rechts zur Führung der Geschäfte oder zur Benennung der Mehrheit der Aufsichtsratsmitglieder.

— Ein mit der Peugeot SA geschlossener Kooperationsvertrag betreffend kleine 1- bis 1,6-Liter-Benzinmotoren berechtigt jeden Kooperationspartner zur außerordentlichen Kündigung für den Fall, dass ein Wettbewerber die Kontrolle über die jeweils andere Vertragspartei erlangt und die Bedenken des anderen Vertragspartners betreffend die Auswirkungen des Kontrollwechsels auf die Kooperation während eines zunächst zu initiierenden Diskussionsprozesses nicht ausgeräumt werden.

— Die BMW AG ist Garantiegeberin in Bezug auf sämtliche Pflichten aus der Vereinbarung betreffend das Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. in China. Diese sieht 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.

— Betreffend den Handel mit derivativen Finanzinstrumenten bestehen Rahmenverträge mit Kreditinstitutionen und Banken (ISDA Master Agreements), die jeweils ein außerordentliches Kündigungsrecht mit der Folge der Abwicklung aller laufenden Transaktionen für den Fall vorsehen, dass eine wesentliche Verschlechterung der Kreditwürdigkeit der betreffenden Vertragspartei Folge eines direkten oder indirekten Erwerbs des wirtschaftlichen Eigentums an Kapitalanteilen, die die Berechtigung zur Wahl der Mehrheit der Mitglieder des Aufsichtsrats einer Vertragspartei vermitteln, oder einer sonstigen Beteiligung, die die Kontrolle über eine Vertragspartei ermöglicht, oder einer Verschmelzung oder Vermögensübertragung ist.

— Mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) geschlossene Finanzierungsverträge berechtigen die EIB im Falle des Bevorstehens oder Eintritts eines Kontrollwechsels bei der BMW AG dazu, die vorzeitige Rückzahlung der Darlehen zu verlangen, wenn die EIB nach Eintritt des Kontrollwechsels oder 30 Tage nach ihrem Verlangen nach Erörterung der Situation Grund zu der Annahme hat, dass der Kontrollwechsel wesentliche negative Auswirkungen haben kann, oder die Darlehensnehmerin eine solche Erörterung ablehnt. Ein Kontrollwechsel liegt in Bezug auf die BMW AG vor, wenn eine oder mehrere Personen die Kontrolle über die BMW AG übernehmen oder verlieren, wobei Kontrolle in den genannten Finanzierungsverträgen definiert ist als (i) das Innehaben von oder die Kontrolle über mehr als 50 % der Stimmrechte, (ii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder von Vorstand oder Aufsichtsrat zu bestimmen, (iii) das Recht, mehr als 50 % der auszuschüttenden Dividenden zu erhalten, oder (iv) ein sonstiger vergleichbarer beherrschender Einfluss auf die BMW AG.

— Die BMW AG und die Daimler AG haben ein Joint Venture Agreement betreffend Mobilitätsdienstleistungen in den Geschäftsbereichen Carsharing, Ride-Hailing, Parken, Laden und Multimodal-Plattform abgeschlossen, das für die Daimler 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 zwischen der BMW AG und verschiedenen Industriekunden, die alle den Verkauf von Antriebssystemkomponenten betreffen, berechtigen den jeweiligen Industriekunden zur außerordentlichen Kündigung bei bestimmten Fällen eines Kontrollwechsels bei der BMW AG (zum Beispiel die BMW AG fusioniert mit einem dritten Unternehmen oder wird von einem dritten Unternehmen übernommen; ein Automobilhersteller erwirbt mehr als 50 % der Stimmrechte oder Kapitalanteile an der BMW AG).

— Die BMW AG ist Partei der Gesellschaftervereinbarung betreffend die There Holding B.V., die der Mehrheitsgesellschafter der HERE-Gruppe ist. Nach der Gesellschaftervereinbarung muss eine Vertragspartei im Falle eines Kontrollwechsels ihre (direkt oder indirekt gehaltenen) Anteile an der There Holding B.V. den anderen Gesellschaftern zum Kauf anbieten. Ein Kontrollwechsel liegt in Bezug auf die BMW AG vor, wenn eine Person die Kontrolle über die BMW AG übernimmt oder verliert, wobei Kontrolle definiert ist als (i) das Innehaben von oder die Kontrolle über mehr als 50 % der Stimmrechte, (ii) die Möglichkeit, mehr als 50 % der auf Hauptversammlungen ausübbaren 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 % an der BMW AG erwerben. Wenn keiner der anderen Gesellschafter diese Anteile übernimmt, haben die anderen Gesellschafter das Recht, die Auflösung der There Holding B.V. zu beschließen.

— Der zwischen der BMW AG, Intel Corporation und Mobileye Vision Technologies Ltd. abgeschlossene Entwicklungskooperationsvertrag zur Entwicklung von Technologien für hoch und voll automatisierte Fahrzeuge kann durch jeden Partner gekündigt werden, wenn ein Wettbewerber eines Partners mindestens 30 % der stimmberechtigten Anteile eines der Partner erwirbt und dann auch hält.

— Der zwischen der BMW AG, FCA US LLC und FCA Italy S.p.A. abgeschlossene Entwicklungskooperationsvertrag zur Entwicklung von Technologien für automatisierte Fahrzeuge kann durch jeden Partner gekündigt werden, wenn bestimmte Wettbewerber der Technologiebranche mindestens 30 % der stimmberechtigten Anteile des anderen Partners erwerben und dann auch halten.

— Die BMW AG war bis zum 19.06.2020 Partei eines Kooperationsvertrags mit der Mercedes-Benz AG zur Entwicklung von Technologien für automatisiertes Fahren der zweiten Generation (ab 2024), der durch jede Partei gekündigt werden konnte, wenn ein Dritter mittelbar oder unmittelbar mindestens 30 % der Stimmrechte an einer Partei erlangt (§§ 29 Abs. 2, 30 WpÜG). Diese Kooperation ist mit Vereinbarung vom 18./19.06.2020 mit sofortiger Wirkung aufgehoben worden.

— Die BMW AG hat mit der Great Wall Motor Company Limited die Gründung des Joint Ventures Spotlight Automotive Ltd. in China vereinbart. Der zugrunde liegende Joint-Venture-Vertrag sieht ein außerordentliches Kündigungsrecht beider Joint-Venture-Partner für den Fall vor, dass direkt oder indirekt mehr als 25 % der Anteile an der jeweils anderen Partei von einer dritten Person erworben werden oder die andere Partei mit einer anderen rechtlichen Person verschmolzen wird. Eine Kündigung des Joint-Venture-Vertrags kann zum Verkauf der Gesellschaftsanteile an den jeweils anderen Joint-Venture-Partner oder zur Liquidation der Joint-Venture-Gesellschaft führen.

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.

KONZERNABSCHLUSS

186 **Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Segmente**

187 **Gesamtergebnisrechnung des Konzerns**

188 **Bilanz des Konzerns und der Segmente zum 31. Dezember 2020**

190 **Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Segmente**

192 **Entwicklung des Konzerneigenkapitals**

194 **Konzernanhang**
194 Grundsätze
208 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
217 Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
219 Erläuterungen zur Bilanz
242 Sonstige Angaben
264 Segmentinformationen
269 Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2020

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

		Konzern		Automobile (ungeprüfte Zusatzinformation)		Motorräder (ungeprüfte Zusatzinformation)		Finanzdienstleistungen (ungeprüfte Zusatzinformation)		Sonstige Gesellschaften (ungeprüfte Zusatzinformation)		Konsolidierungen (ungeprüfte Zusatzinformation)	
in Mio. €	Anhang	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Umsatzerlöse	7	98.990	104.210	80.853	91.682	2.284	2.368	30.044	29.598	3	5	–14.194	–19.443
Umsatzkosten	8	–85.408	–86.147	–71.456	–78.062	–1.941	–1.911	–26.958	–25.938	–	–	14.947	19.764
Bruttoergebnis vom Umsatz		**13.582**	**18.063**	**9.397**	**13.620**	**343**	**457**	**3.086**	**3.660**	**3**	**5**	**753**	**321**
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	9	–8.795	–9.367	–7.237	–7.762	–240	–264	–1.326	–1.341	–26	–24	34	24
Sonstige betriebliche Erträge	10	916	1.031	931	976	2	2	34	73	125	173	–176	–193
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	–873	–2.316	–929	–2.335	–2	–1	–73	–80	–66	–125	197	225
Ergebnis vor Finanzergebnis		**4.830**	**7.411**	**2.162**	**4.499**	**103**	**194**	**1.721**	**2.312**	**36**	**29**	**808**	**377**
Ergebnis aus Equity-Bewertung	24	920	136	920	136	–	–	–	–	–	–	–	–
Zinsen und ähnliche Erträge	11	116	179	236	420	–	1	3	4	1.169	1.515	–1.292	–1.761
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	11	–458	–499	–613	–737	–3	–8	–4	–7	–1.232	–1.419	1.394	1.672
Übriges Finanzergebnis	12	–186	–109	17	149	–	–	5	–37	–208	–221	–	–
Finanzergebnis		**392**	**–293**	**560**	**–32**	**–3**	**–7**	**4**	**–40**	**–271**	**–125**	**102**	**–89**
Ergebnis vor Steuern		**5.222**	**7.118**	**2.722**	**4.467**	**100**	**187**	**1.725**	**2.272**	**–235**	**–96**	**910**	**288**
Ertragsteuern	13	–1.365	–2.140	–713	–1.354	–26	–56	–456	–672	62	29	–232	–87
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen		**3.857**	**4.978**	**2.009**	**3.113**	**74**	**131**	**1.269**	**1.600**	**–173**	**–67**	**678**	**201**
Ergebnis aus aufgegebenem Geschäftsbereich		–	44	–	44	–	–	–	–	–	–	–	–
Jahresüberschuss / -fehlbetrag		**3.857**	**5.022**	**2.009**	**3.157**	**74**	**131**	**1.269**	**1.600**	**–173**	**–67**	**678**	**201**
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter		82	107	17	30	–	–	67	77	–2	–	–	–
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG	31	**3.775**	**4.915**	**1.992**	**3.127**	**74**	**131**	**1.202**	**1.523**	**–171**	**–67**	**678**	**201**
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie in €	14	5,73	7,47										
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €	14	5,75	7,49										
Verwässerungseffekte		–	–										
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €	14	5,73	7,47										
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €	14	5,75	7,49										

GESAMTERGEBNISRECHNUNG DES KONZERNS

in Mio. €	Anhang	2020	2019
Jahresüberschuss		**3.857**	**5.022**
Neubewertungen der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	32	–354	–1.254
Latente Steuern		139	387
Bestandteile, die zukünftig nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		**–215**	**–867**
Wertpapiere (erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert)		7	42
Derivative Finanzinstrumente		991	–706
Kosten der Sicherungsmaßnahmen		201	125
Sonstiges Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen		106	–3
Latente Steuern		–444	171
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen		–1.283	544
Bestandteile, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		**–422**	**173**
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	19	**–637**	**–694**
Gesamtergebnis		**3.220**	**4.328**
Gesamtergebnisanteil fremder Gesellschafter		82	107
Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG	31	**3.138**	**4.221**

BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2020

		Konzern		Automobile (ungeprüfte Zusatzinformation)		Motorräder (ungeprüfte Zusatzinformation)		Finanzdienstleistungen (ungeprüfte Zusatzinformation)		Sonstige Gesellschaften (ungeprüfte Zusatzinformation)		Konsolidierungen (ungeprüfte Zusatzinformation)	
in Mio. €	Anhang	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
AKTIVA													
Immaterielle Vermögenswerte	21	12.342	11.729	11.809	11.212	155	127	377	389	1	1	–	–
Sachanlagen	22	21.850	23.245	21.371	22.749	401	407	78	89	–	–	–	–
Vermietete Erzeugnisse	23	41.995	42.609	–	–	–	–	48.759	50.348	–	–	–6.764	–7.739
At Equity bewertete Beteiligungen	24	3.585	3.199	3.585	3.199	–	–	–	–	–	–	–	–
Sonstige Finanzanlagen		735	703	4.711	5.144	–	–	20	1	6.938	6.847	–10.934	–11.289
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	25	48.025	51.030	–	–	–	–	48.082	51.079	–	–	–57	–49
Finanzforderungen	26	2.644	1.370	559	131	–	–	161	139	1.939	1.168	–15	–68
Latente Ertragsteuern	13	2.459	2.194	3.196	3.451	–	–	550	512	131	84	–1.418	–1.853
Sonstige Vermögenswerte	28	1.216	1.325	2.861	2.203	33	36	2.929	3.351	41.860	38.919	–46.467	–43.184
Langfristige Vermögenswerte		**134.851**	**137.404**	**48.092**	**48.089**	**589**	**570**	**100.956**	**105.908**	**50.869**	**47.019**	**–65.655**	**–64.182**
Vorräte	29	14.896	15.891	13.391	14.404	687	679	818	808	–	–	–	–
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	30	2.298	2.518	1.979	2.228	219	186	100	103	–	1	–	–
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	25	36.252	41.407	–	–	–	–	36.252	41.407	–	–	–	–
Finanzforderungen	26	5.108	5.955	4.152	4.772	–	–	612	1.009	392	187	–48	–13
Laufende Ertragsteuern	27	606	1.209	342	1.000	–	–	64	84	200	125	–	–
Sonstige Vermögenswerte	28	9.110	11.614	33.747	33.492	2	1	5.952	5.106	52.625	64.692	–83.216	–91.677
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		13.537	12.036	9.522	9.077	5	11	2.863	2.075	1.147	873	–	–
Kurzfristige Vermögenswerte		**81.807**	**90.630**	**63.133**	**64.973**	**913**	**877**	**46.661**	**50.592**	**54.364**	**65.878**	**–83.264**	**–91.690**
Bilanzsumme		**216.658**	**228.034**	**111.225**	**113.062**	**1.502**	**1.447**	**147.617**	**156.500**	**105.233**	**112.897**	**–148.919**	**–155.872**

in Mio. €	Anhang	Konzern 2020	Konzern 2019	Automobile (ungeprüfte Zusatzinformation) 2020	Automobile (ungeprüfte Zusatzinformation) 2019	Motorräder (ungeprüfte Zusatzinformation) 2020	Motorräder (ungeprüfte Zusatzinformation) 2019	Finanzdienstleistungen (ungeprüfte Zusatzinformation) 2020	Finanzdienstleistungen (ungeprüfte Zusatzinformation) 2019	Sonstige Gesellschaften (ungeprüfte Zusatzinformation) 2020	Sonstige Gesellschaften (ungeprüfte Zusatzinformation) 2019	Konsolidierungen (ungeprüfte Zusatzinformation) 2020	Konsolidierungen (ungeprüfte Zusatzinformation) 2019
PASSIVA													
Gezeichnetes Kapital	31	660	659										
Kapitalrücklage	31	2.199	2.161										
Gewinnrücklagen	31	59.550	57.667										
Kumuliertes übriges Eigenkapital	31	–1.518	–1.163										
Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG	31	**60.891**	**59.324**										
Anteile anderer Gesellschafter		629	583										
Eigenkapital		**61.520**	**59.907**	**41.117**	**40.174**	**–**	**–**	**15.555**	**15.545**	**21.389**	**21.972**	**–16.541**	**–17.784**
Rückstellungen für Pensionen	32	3.693	3.335	3.197	2.820	109	96	49	47	338	372	–	–
Sonstige Rückstellungen	33	6.488	5.788	6.268	5.605	74	81	146	102	–	–	–	–
Latente Ertragsteuern	13	509	632	697	543	–	–	2.812	3.804	78	34	–3.078	–3.749
Finanzverbindlichkeiten	35	67.390	70.647	2.087	2.680	–	–	17.730	18.170	47.588	49.865	–15	–68
Sonstige Verbindlichkeiten	36	5.095	5.100	7.270	7.929	522	569	42.506	39.639	1.011	102	–46.214	–43.139
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		**83.175**	**85.502**	**19.519**	**19.577**	**705**	**746**	**63.243**	**61.762**	**49.015**	**50.373**	**–49.307**	**–46.956**
Sonstige Rückstellungen	33	7.494	7.421	6.960	6.962	100	105	388	299	46	55	–	–
Laufende Ertragsteuern	34	747	963	537	704	–	–	192	184	18	75	–	–
Finanzverbindlichkeiten	35	38.986	46.093	897	1.929	–	–	25.178	26.938	12.959	17.239	–48	–13
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	37	8.644	10.182	7.365	8.814	378	413	892	943	9	12	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	36	16.092	17.966	34.830	34.902	319	183	42.169	50.829	21.797	23.171	–83.023	–91.119
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		**71.963**	**82.625**	**50.589**	**53.311**	**797**	**701**	**68.819**	**79.193**	**34.829**	**40.552**	**–83.071**	**–91.132**
Bilanzsumme		**216.658**	**228.034**	**111.225**	**113.062**	**1.502**	**1.447**	**147.617**	**156.500**	**105.233**	**112.897**	**–148.919**	**–155.872**

KAPITALFLUSSRECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

	Konzern		Automobile (ungeprüfte Zusatzinformation)		Finanzdienstleistungen (ungeprüfte Zusatzinformation)	
in Mio. €	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Ergebnis vor Steuern[1]	5.222	7.118	2.722	4.467	1.725	2.272
Gezahlte Ertragsteuern	–1.605	–3.389	–382	–1.984	–1.513	–345
Erhaltene Zinsen[2]	163	91	283	91	3	–
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge / Aufwendungen[2]	104	51	152	61	1	3
Abschreibungen auf das übrige Anlagevermögen	6.139	6.017	5.974	5.853	46	54
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen	99	–200	94	–262	6	23
Ergebnis aus Equity-Bewertung	–920	–136	–920	–136	–	–
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen und Wertpapieren	–	4	–	3	–	–
Veränderung der vermieteten Erzeugnisse	–1.016	–3.825	–	–	–311	–3.600
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	4.192	–3.560	–	–	4.184	–3.589
Veränderung des Working Capital	–996	–1.117	–841	–831	–76	–222
Veränderung der Vorräte	370	–1.560	422	–1.255	–43	–193
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	160	14	191	43	1	–11
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–1.526	429	–1.454	381	–34	–18
Veränderung der Rückstellungen	1.115	1.512	1.122	1.745	129	–59
Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva	754	1.096	–26	683	–1.432	118
Mittelzufluss/-abfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	**13.251**	**3.662**	**8.178**	**9.690**	**2.762**	**–5.345**

Die Überleitung der Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit wird in Textziffer [35] dargestellt.

	Konzern		Automobile (ungeprüfte Zusatzinformation)		Finanzdienstleistungen (ungeprüfte Zusatzinformation)	
in Mio. €	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Zahlungsausgänge für Gesamtinvestitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–6.150	–6.902	–5.990	–6.734	–14	–19
Zahlungseingänge aus Zuschüssen für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	53	50	45	50	8	2
Zahlungseingänge aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	34	32	34	31	–	1
Zahlungsausgänge für Investitionen in Finanzanlagen	–176	–1.598	–199	–1.557	–	–
Zahlungseingänge aus dem Abgang von Finanzanlagen[3]	1.328	1.087	1.327	1.087	–	57
Zahlungsausgänge für Investitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	–925	–775	–829	–507	–91	–268
Zahlungseingänge aus dem Verkauf von Wertpapieren und Investmentanteilen	2.200	822	1.679	465	521	356
Mittelzufluss/-abfluss aus der Investitionstätigkeit	**–3.636**	**–7.284**	**–3.933**	**–7.165**	**424**	**129**
Einzahlung in das Eigenkapital	28	33	28	33	–	–
Zahlung von Dividenden für das Vorjahr	–1.671	–2.366	–1.671	–2.366	–	–
Konzerninterne Finanzierungs- und Eigenkapitaltransaktionen	–	–	–901	877	–2.438	5.491
Gezahlte Zinsen[2]	–275	–199	–447	–197	–18	–1
Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	164.478	150.517	–	173	153.823	132.408
Rückzahlung langfristiger Finanzverbindlichkeiten	–171.532	–143.500	–982	–605	–156.657	–133.089
Veränderung der sonstigen Finanzverbindlichkeiten	718	305	–	–	2.782	491
Mittelzufluss/-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	**–8.254**	**4.790**	**–3.973**	**–2.085**	**–2.508**	**5.300**
Wechselkursbedingte Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**180**	**–28**	**130**	**–22**	**110**	**6**
Konsolidierungskreisbedingte Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**–40**	**–83**	**43**	**28**	**–**	**–**
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**1.501**	**1.057**	**445**	**446**	**788**	**90**
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 1. Januar	12.036	10.979	9.077	8.631	2.075	1.985
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31. Dezember	**13.537**	**12.036**	**9.522**	**9.077**	**2.863**	**2.075**

[1] Ausgangspunkt für die Ermittlung der Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ist seit dem Geschäftsjahr 2020 das Ergebnis vor Steuern. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.
[2] Zinsen im Finanzdienstleistungsgeschäft sind, mit Ausnahme von Zinsen aus Leasingnehmerverhältnissen, als Umsatzerlöse/-kosten klassifiziert.
[3] Beinhaltet eine erhaltene Dividende von Beteiligungen in Höhe von 1.020 Mio. € (2019: 643 Mio. €).

ENTWICKLUNG DES KONZERNEIGENKAPITALS

in Mio. €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Kumuliertes übriges Eigenkapital				Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG	Anteile anderer Gesellschafter	Gesamt
					Unterschiede aus Währungsumrechnung	Wertpapiere	Derivative Finanzinstrumente	Kosten der Sicherungsmaßnahmen			
1. Januar 2020	31	**659**	**2.161**	**57.667**	**–760**	**29**	**15**	**–447**	**59.324**	**583**	**59.907**
Jahresüberschuss		–	–	3.775	–	–	–	–	3.775	82	**3.857**
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		–	–	–215	–1.396	5	781	188	–637	–	**–637**
Gesamtergebnis zum 31. Dezember 2020		**–**	**–**	**3.560**	**–1.396**	**5**	**781**	**188**	**3.138**	**82**	**3.220**
Dividendenzahlungen		–	–	–1.646	–	–	–	–	–1.646	–25	**–1.671**
Kapitalerhöhung aus Genehmigtem Kapital		1	–	–	–	–	–	–	1	–	**1**
Agio aus der Kapitalerhöhung für Vorzugsaktien		–	38	–	–	–	–	–	38	–	**38**
Übrige Veränderungen		–	–	–31	–	–	72	–5	36	–11	**25**
31. Dezember 2020	31	**660**	**2.199**	**59.550**	**–2.156**	**34**	**868**	**–264**	**60.891**	**629**	**61.520**

in Mio. €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Kumuliertes übriges Eigenkapital				Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG	Anteile anderer Gesellschafter	Gesamt
					Unterschiede aus Währungsumrechnung	Wertpapiere	Derivative Finanzinstrumente	Kosten der Sicherungsmaßnahmen			
1. Januar 2019 (wie ursprünglich ausgewiesen)	31	**658**	**2.118**	**55.862**	**–1.326**	**–1**	**558**	**–569**	**57.300**	**529**	**57.829**
Effekte aus der Änderung von Bilanzierungsmethoden*		–	–	–32	–	–	–	–	–32	–	–32
1. Januar 2019 (nach Anpassung aufgrund der Änderung von Bilanzierungsmethoden)		**658**	**2.118**	**55.830**	**–1.326**	**–1**	**558**	**–569**	**57.268**	**529**	**57.797**
Jahresüberschuss		–	–	4.915	–	–	–	–	4.915	107	**5.022**
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		–	–	–867	566	30	–551	128	–694	–	**–694**
Gesamtergebnis zum 31. Dezember 2019		**–**	**–**	**4.048**	**566**	**30**	**–551**	**128**	**4.221**	**107**	**4.328**
Dividendenzahlungen		–	–	–2.303	–	–	–	–	–2.303	–63	**–2.366**
Kapitalerhöhung aus Genehmigtem Kapital		1	–	–	–	–	–	–	1	–	**1**
Agio aus der Kapitalerhöhung für Vorzugsaktien		–	43	–	–	–	–	–	43	–	**43**
Übrige Veränderungen		–	–	92	–	–	8	–6	94	10	**104**
31. Dezember 2019	31	**659**	**2.161**	**57.667**	**–760**	**29**	**15**	**–447**	**59.324**	**583**	**59.907**

* Die Zahlen aus dem Jahr 2018 wurden aufgrund der Änderung von Bilanzierungsmethoden im Rahmen der Einführung des IFRS 16 angepasst (siehe Geschäftsbericht 2019, Textziffer [6] im Konzernanhang).

KONZERNANHANG

GRUNDSÄTZE

01 GRUNDLAGEN

Der Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW Konzernabschluss oder Konzernabschluss) zum 31. Dezember 2020 ist nach den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, sowie den ergänzenden Vorschriften des § 315 e Abs. 1 Handelsgesetzbuch (HGB) aufgestellt. Der Konzernabschluss und der zusammengefasste Lagebericht werden beim Betreiber des Bundesanzeigers elektronisch eingereicht und sind über die Internetseite des Unternehmensregisters zugänglich. Die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) mit Sitz in Deutschland, München, Petuelring 130, ist im Handelsregister des Amtsgerichts München unter der Registernummer HRB 42243 eingetragen. Die BMW AG ist ein Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premiumsegment.

Die Konzernwährung lautet auf Euro. Alle Beträge werden in Millionen Euro (Mio. €) angegeben, soweit nichts anderes vermerkt ist.

Die im Bericht erfassten Kennzahlen sind kaufmännisch gerundet. Dies kann in Einzelfällen dazu führen, dass sich Werte nicht exakt zur angegebenen Summe addieren und sich Prozentangaben nicht aus den dargestellten Werten ergeben.

Die Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Segmente ist nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des BMW Konzerns (BMW Group) zu ermöglichen, wird der Konzernabschluss über die Anforderungen des IFRS 8 (Geschäftssegmente) hinaus um Gewinn-und-Verlust-Rechnung und Bilanz der Segmente Automobile, Motorräder, Finanzdienstleistungen und Sonstige Gesellschaften ergänzt. Die Kapitalflussrechnung des Konzerns ist um die Kapitalflussrechnung der Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen erweitert. Die zwischen den Segmenten bestehenden Beziehungen betreffen hauptsächlich interne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen. Eine Beschreibung der Art der Geschäftstätigkeiten und der Hauptaktivitäten der BMW Group Segmente ist den Erläuterungen zur Segmentberichterstattung unter der ↗ **Textziffer [45]** zu entnehmen.

Die Freigabe zur Veröffentlichung des Konzernabschlusses wurde vom Vorstand am 9. März 2021 sowie vom Aufsichtsrat am 11. März 2021 erteilt.

Im Geschäftsjahr 2020 wurde der Ausweis ausgewählter Sachverhalte, die insgesamt von untergeordneter Bedeutung sind, geändert. Auf die Ausweisänderungen wird bei den jeweiligen Posten der Bilanz und der Gewinn-und-Verlust-Rechnung hingewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

02 KONSOLIDIERUNGSKREIS UND -GRUNDSÄTZE

In den Konzernabschluss werden die BMW AG und ihre wesentlichen Tochterunternehmen, über die die BMW AG mittel- oder unmittelbar die Beherrschung ausübt, einbezogen. Hierzu gehören auch 57 strukturierte Unternehmen. Bei den strukturierten Unternehmen handelt es sich um Asset-Backed-Securities-Gesellschaften und Spezialfonds.

Im Geschäftsjahr 2020 ergaben sich folgende Veränderungen bei den in den Konzernabschluss im Rahmen der Vollkonsolidierung einbezogenen Gesellschaften:

	Inland	Ausland	Gesamt
Einbezogen zum 31. Dezember 2019	21	186	207
Erstmals einbezogen 2020	–	14	14
Ausgeschieden 2020	–	15	15
Einbezogen zum 31. Dezember 2020	**21**	**185**	**206**

Alle konsolidierten Tochterunternehmen – mit Ausnahme der BMW India Private Ltd. und der BMW India Financial Services Private Ltd., deren Abschlussstichtag aufgrund lokaler rechtlicher Anforderungen der 31. März ist – haben einen mit der BMW AG übereinstimmenden Abschlussstichtag.

Für die Beurteilung, ob es sich um ein Beherrschungsverhältnis, ein assoziiertes Unternehmen, eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) handelt, werden nicht nur die Struktur und rechtliche Form der Gesellschaft, sondern auch die vertraglichen Vereinbarungen sowie sonstige Umstände berücksichtigt. Im Zuge dessen kann es zu Ermessensentscheidungen kommen. Falls Hinweise existieren, die zu Änderungen bei der Beurteilung einer (gemeinsamen) Beherrschung führen, nimmt die BMW Group eine Neubeurteilung vor.

Beherrschung eines Unternehmens liegt vor, sofern die BMW AG unmittelbar oder mittelbar die Verfügungsgewalt über dieses hat, schwankenden Renditen ausgesetzt ist beziehungsweise das Anrecht darauf hat und die Höhe der Rendite beeinflussen kann.

Es handelt sich um ein assoziiertes Unternehmen, sofern die BMW AG unmittelbar oder mittelbar die Möglichkeit hat, einen maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik auszuüben. Ein maßgeblicher Einfluss wird in der Regel vermutet, wenn 20 % oder mehr der Stimmrechte an Beteiligungsunternehmen gehalten werden.

Joint Operations und Joint Ventures sind Formen gemeinsamer Vereinbarungen. Eine solche Vereinbarung liegt vor, wenn eine Gesellschaft der BMW Group auf Basis einer vertraglichen Vereinbarung mit einem Dritten die Aktivitäten gemeinschaftlich führt.

Bei einer Joint Operation haben die Parteien, die eine gemeinschaftliche Führung ausüben, Rechte an den der Vereinbarung zuzurechnenden Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden. Die Vermögenswerte und Schulden sowie Erlöse und Aufwendungen einer Joint Operation werden auf Basis der Rechte und Pflichten der Gesellschaft der BMW Group anteilsmäßig in den Konzernabschluss einbezogen (anteilige Konsolidierung).

Es werden die nachfolgend genannten zwei größten Joint Operations bilanziert, deren Auswirkung auf den Konzernabschluss jedoch von untergeordneter Bedeutung ist:

— Die BMW Group hat zur Entwicklung eines Sportwagens eine Kooperation mit der Toyota Motor Corporation, Toyota City, betrieben.

— Des Weiteren unterhält die BMW Group mit dem chinesischen Automobilhersteller Great Wall Motor Company Limited (Great Wall) seit 2019 die gemeinschaftlich geführte Gesellschaft Spotlight Automotive Limited (Spotlight). Im Rahmen der Zusammenarbeit werden gemeinsam elektrische Fahrzeuge in China entwickelt und zukünftig produziert. Die BMW Group und Great Wall halten jeweils 50 % am Eigenkapital. Neben elektrischen MINI Fahrzeugen soll Spotlight auch elektrische Fahrzeuge für Great Wall entwickeln und produzieren.

Im Juni 2020 wurde gemeinschaftlich entschieden, die als Joint Operation bilanzierte Kooperation mit dem Daimler Konzern zur Entwicklung hoch automatisierter Fahrsysteme vorerst ruhen zu lassen. Daraus ergeben sich keine Auswirkungen auf den Abschluss.

Bei einem Joint Venture haben die Parteien, die die gemeinschaftliche Führung innehaben, lediglich Rechte am Nettovermögen.

Assoziierte Unternehmen sowie Joint Ventures werden nach der Equity-Methode einbezogen und bei erstmaligem Ansatz mit den Anschaffungskosten bewertet.

Die übrigen Veränderungen im Konsolidierungskreis sind für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns nicht wesentlich.

03 FREMDWÄHRUNGSUMRECHNUNG UND -BEWERTUNG

Die Umrechnung der in fremder Währung aufgestellten Jahresabschlüsse der einbezogenen Konzernunternehmen erfolgt nach der modifizierten Stichtagskursmethode. Demnach werden Vermögenswerte und Schulden mit dem Stichtagskurs, Aufwendungen und Erträge mit dem Durchschnittskurs umgerechnet. Die sich aus der Umrechnung ergebenden Unterschiedsbeträge werden im kumulierten übrigen Eigenkapital ausgewiesen.

In den Einzelabschlüssen der BMW AG und ihrer Tochterunternehmen werden Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten bei Zugang mit dem zu diesem Zeitpunkt gültigen Kurs erfasst. Geleistete oder erhaltene Anzahlungen in fremder Währung, die zu einem Zugang nicht monetärer Vermögenswerte oder Schulden führen, werden mit dem im Zahlungszeitpunkt gültigen Kurs erfasst. Zum Bilanzstichtag werden die Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten mit dem Stichtagskurs bewertet. Die daraus resultierenden Bewertungseffekte sowie eingetretene Kursgewinne und -verluste aus der Abwicklung der Transaktionen werden entsprechend des wirtschaftlichen Gehalts erfolgswirksam berücksichtigt. In Fremdwährung zugegangene nicht monetäre Bilanzposten werden zu historischen Kursen fortgeführt.

Die für die Währungsumrechnung zugrunde gelegten Wechselkurse mit wesentlichem Einfluss auf den Konzernabschluss stellen sich wie folgt dar:

	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
1 Euro =	31.12.2020	31.12.2019	2020	2019
US-Dollar	1,23	1,12	1,14	1,12
Britisches Pfund	0,90	0,85	0,89	0,88
Chinesischer Renminbi	8,00	7,82	7,87	7,73
Südafrikanischer Rand	17,97	15,72	18,77	16,17
Russischer Rubel	90,54	69,60	82,71	72,43

Das Land Argentinien erfüllt seit 1. Juli 2018 die Definition eines Hochinflationslandes. Daher wird seitdem der Standard IAS 29 (Rechnungslegung in Hochinflationsländern) für die BMW Tochtergesellschaft in Argentinien angewendet. Zur Bereinigung der nicht monetären Vermögenswerte und Schulden sowie der Positionen der Gewinn-und-Verlust-Rechnung werden die von der Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas (FACPCE) veröffentlichten Preisindizes verwendet. Die sich daraus ergebenden Effekte sind für den BMW Konzern unwesentlich.

04 RECHNUNGSLEGUNGSVORSCHRIFTEN

a Im Geschäftsjahr 2020 erstmals angewendete Rechnungslegungsstandards

Aus den im Geschäftsjahr 2020 erstmals angewendeten Rechnungslegungsstandards beziehungsweise Überarbeitungen von Standards ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der BMW Group.

b Vom IASB herausgegebene, aber noch nicht angewendete Rechnungslegungsstandards

Im August 2020 hat der IASB den Änderungsstandard Reform der Referenzzinssätze – Phase 2 veröffentlicht. Die Änderungen gewähren Erleichterungen im Hinblick auf die sich aus der Reform der Referenzzinssätze ergebenden Auswirkungen auf die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen, Finanzinstrumenten und Leasingverbindlichkeiten.

Gemäß den Änderungen führt die Reform der Referenzzinssätze nicht per se zu einer Beendigung des Hedge Accountings, sondern die Sicherungsbeziehungen bestehen bei einer entsprechend angepassten Dokumentation auch bei Ablösung eines bestehenden Referenzzinssatzes durch einen alternativen Zinssatz fort.

Für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten führt die Ablösung des bisherigen Referenzzinssatzes zu einer Änderung der Grundlage zur Bestimmung der vertraglichen Zahlungsströme, die vereinfachend durch eine Aktualisierung des Effektivzinssatzes ohne unmittelbare Erfolgswirkung bilanziert wird. Für Finanzierungsleasingverträge gelten für Modifikationen die Regelungen des IFRS 9 und somit auch diese praktische Erleichterung. Eine ähnliche Erleichterung gilt für die Bilanzierung von Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16. Demnach führt eine durch die Reform der Referenzzinssätze erforderliche Modifikation lediglich zu einer Neubewertung der Leasingverbindlichkeit, bei der für die Abzinsung der geänderten Leasingzahlungen der alternative Zinssatz anzuwenden ist.

Der Änderungsstandard ist für Geschäftsjahre ab 01.01.2021 verpflichtend anzuwenden. Die BMW Group plant, die vorgeschlagenen Erleichterungen für die von der Reform der Referenzzinssätze betroffenen Transaktionen in Anspruch zu nehmen. Eine vorzeitige Anwendung der Regelungen für das Geschäftsjahr 2020 erfolgt nicht.

Aus weiteren vom IASB herausgegebenen, aber noch nicht angewendeten Rechnungslegungsstandards werden keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der BMW Group erwartet.

05 BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE SOWIE ANNAHMEN, ERMESSENSENTSCHEIDUNGEN UND SCHÄTZUNGEN

Umsatzerlöse aus Kundenverträgen enthalten insbesondere Erlöse aus dem Verkauf von Produkten, im Wesentlichen neue und gebrauchte Fahrzeuge und damit verbundene Erzeugnisse, sowie aus der Erbringung von Dienstleistungen. Die Erlöse werden bei Übertragung der Verfügungsmacht an den Händler oder Endkunden realisiert. Beim Verkauf von Produkten ist dies in der Regel zum Zeitpunkt des Eigentums- beziehungsweise Gefahrenübergangs der Fall. Die Umsatzerlöse sind abzüglich Skonti, Boni und Rabatten sowie Zins- und Restwertstützungen ausgewiesen. Die Entgelte aus diesen Verkäufen sind in der Regel sofort oder innerhalb von 30 Tagen zur Zahlung fällig. In Ausnahmefällen kann auch ein längeres Zahlungsziel vereinbart werden. Bei Dienstleistungen geht die Verfügungsmacht zeitraumbezogen über. Entgelte für die Erbringung von Dienstleistungen an Kunden sind üblicherweise zum Zeitpunkt des Vertragsbeginns zur Zahlung fällig und werden deshalb als Vertragsverbindlichkeit abgegrenzt. Diese werden über den Dienstleistungszeitraum aufgelöst und erfolgswirksam als Umsatzerlöse vereinnahmt. Die Auflösung erfolgt in der Regel entsprechend dem erwarteten Aufwandsverlauf, da dieser die Leistungserbringung am besten widerspiegelt. Umfasst der Verkauf von Produkten einen bestimmbaren Teilbetrag für nachfolgende Dienstleistungen (Mehrkomponentenverträge), werden die darauf entfallenden Umsatzerlöse abgegrenzt und in gleicher Weise erfolgswirksam vereinnahmt. Variable Gegenleistungen, wie beispielsweise Boni, werden mit einem Erwartungswert bewertet und bei Mehrkomponentenverträgen auf alle Leistungsverpflichtungen verteilt, sofern sie nicht direkt dem Fahrzeugverkauf zuzuordnen sind.

Erlöse aus dem Verkauf von Produkten, für die Rückkaufvereinbarungen oder Rückgaberechte bestehen, werden nicht sofort in voller Höhe realisiert. Es werden anteilig Umsatzerlöse erfasst oder die Differenz zwischen Verkaufs- und Rückkaufpreis wird entsprechend der Art der Vereinbarung über den Vertragszeitraum ratierlich in den Umsatzerlösen erfasst. Für Fahrzeuge, die an einen Händler verkauft wurden, in einer Folgeperiode jedoch im Rahmen der Leasingaktivitäten voraussichtlich zurückgekauft werden, werden zum Zeitpunkt des Fahrzeugverkaufs im Konzern keine Umsatzerlöse erfasst. Stattdessen werden für diese Fahrzeuge Vermögenswerte und Verbindlichkeiten aus Rückgaberechten bilanziell angesetzt.

Die Erfassung von Umsatzerlösen aus Leasingverhältnissen über selbst hergestellte Fahrzeuge erfolgt im Konzern nach den Regelungen für Leasinggeber, die Hersteller oder Händler sind. Im Falle von Operating Leases werden die Erlöse aus Leasingraten linear über die Vertragslaufzeit vereinnahmt. Im Falle von Finance Leases werden die Erlöse zum Zeitpunkt des Vertragsbeginns in Höhe des beizulegenden Zeitwerts des Leasinggegenstandes realisiert und um nicht garantierte Restwerte der Fahrzeuge, die voraussichtlich nach Ende der Leasinglaufzeit in den Konzern zurückkommen werden, reduziert. Umsatzkosten werden ebenso um nicht garantierte Restwerte reduziert. Zusätzlich werden anfängliche direkte Kosten zum Zeitpunkt des Vertragsbeginns als Umsatzkosten erfasst.

Umsatzerlöse enthalten außerdem die Zinserträge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft. Die Zinserträge aus Finance Leases sowie aus Kunden- und Händlerfinanzierungen werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode realisiert und als Umsatzerlöse unter den Zinserträgen aus Kreditfinanzierung ausgewiesen.

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden nur erfasst, wenn eine angemessene Sicherheit dafür besteht, dass die damit verbundenen Bedingungen erfüllt und die Zuwendungen gewährt werden. Sie werden erfolgswirksam in den Umsatzkosten ausgewiesen und grundsätzlich in den Perioden verrechnet, in denen die Aufwendungen anfallen, die durch die Zuwendungen kompensiert werden sollen.

Das **Ergebnis je Aktie** wird wie folgt ermittelt: Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ergibt sich, indem sowohl für Stamm- als auch für Vorzugsaktien der auf die jeweilige Aktiengattung entfallende Konzernjahresüberschuss nach Ergebnisanteil fremder Gesellschafter durch die durchschnittliche Anzahl der jeweiligen Aktien dividiert wird. Das Konzernergebnis ist demzufolge auf die verschiedenen Aktiengattungen aufzuteilen. Im Rahmen der Aufteilung wird der nicht für eine Ausschüttung vorgesehene Teil des Konzernergebnisses den Aktiengattungen im Verhältnis der jeweiligen Aktienzahl zugeordnet. Die zur Ausschüttung vorgesehenen Gewinne ergeben sich unmittelbar aus den vorgeschlagenen beziehungsweise beschlossenen Dividenden für Stamm- und Vorzugsaktien. Ein verwässertes Ergebnis je Aktie (Diluted Earnings per Share) wird im Einklang mit IAS 33 ermittelt und gesondert angegeben.

Immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt. Immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauer beträgt zwischen drei und 20 Jahren. Sofern erforderlich, werden Wertminderungen berücksichtigt. Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden jährlich auf einen Wertminderungsbedarf überprüft. Bei selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten handelt es sich im Wesentlichen um Entwicklungskosten für Fahrzeug-, Baukästen- und Architekturprojekte.

Entwicklungskosten werden aktiviert, sofern sämtliche Ansatzkriterien des IAS 38 erfüllt sind. Sie werden mit den direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten bewertet. Projektbezogene aktivierte Entwicklungskosten werden ab dem Produktionsstart linear über den erwarteten Produktlebenszyklus von in der Regel sieben bis zwölf Jahren abgeschrieben.

Der **Geschäfts- oder Firmenwert** ergibt sich im Rahmen der Erstkonsolidierung als positiver Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs und dem Anteil am Nettozeitwert der während der Akquisition identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten.

Unter den immateriellen Vermögenswerten werden auch **Emissionszertifikate** und ähnliche **Rechte aus Programmen zur Reduktion des CO_2-Ausstoßes oder anderer klimaschädlicher Emissionen** (zum Beispiel dem EU-Emissionshandelssystem oder den fahrzeugbezogenen Emissionsregelungen in den USA oder in China) ausgewiesen. Diese Zertifikate und Rechte werden zu Anschaffungskosten angesetzt, bei kostenloser Zuteilung werden sie demnach mit einem Wert von Null erfasst. Die Ausbuchung erfolgt im Zeitpunkt der Rückgabe der Zertifikate oder Rechte beziehungsweise bei Veräußerung oder Verfall. Parallel zur Bilanzierung dieser Zertifikate und Rechte als Vermögenswerte werden Rückstellungen in Höhe der voraussichtlichen Verpflichtungen aus diesen Emissionsregelungen nach IAS 37 gebildet. Die Bewertung dieser Rückstellungen erfolgt auf Grundlage des erwarteten Wertes der zurückzugebenden Zertifikate beziehungsweise Rechte.

Liegen Anhaltspunkte vor, die auf eine **Wertminderung von immateriellen Vermögenswerten** hindeuten, oder ist eine jährliche Überprüfung auf Wertminderung erforderlich (immaterielle Vermögenswerte mit einer unbegrenzten Nutzungsdauer, immaterielle Vermögenswerte in der Entwicklungsphase sowie Geschäfts- oder Firmenwert), wird ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Jeder Vermögenswert wird einzeln überprüft, es sei denn, er erzeugt keine weitestgehend von anderen Vermögenswerten oder anderen Gruppen von Vermögenswerten unabhängigen Zahlungsmittelzuflüsse. In diesen Fällen erfolgt die Prüfung der Werthaltigkeit auf Ebene einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Dies stellt den Regelfall in der BMW Group dar.

Zur Durchführung des Werthaltigkeitstests wird der Buchwert eines Vermögenswerts (beziehungsweise einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit) mit dem erzielbaren Betrag verglichen. Für diesen Vergleich wird im ersten Schritt der Nutzungswert ermittelt. Sollte der Nutzungswert den Buchwert unterschreiten, wird im zweiten Schritt der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bestimmt und mit dem Buchwert verglichen. Ist der beizulegende Zeitwert geringer als der Buchwert, wird eine entsprechende Wertminderung auf den höheren Wert aus Nutzungswert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten erfasst.

Entfällt der Grund für eine zu einem früheren Zeitpunkt durchgeführte Wertminderung, erfolgt eine Zuschreibung auf den erzielbaren Betrag, jedoch nicht über die fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten hinaus. Geschäfts- oder Firmenwerte werden nicht zugeschrieben.

Im Rahmen der Beurteilung der Werthaltigkeit sind Einschätzungen sowie Annahmen insbesondere hinsichtlich der künftigen Zahlungsmittelzu- und Zahlungsmittelabflüsse sowie des Planungszeitraums zu treffen, die von den tatsächlichen Werten abweichen können. Die tatsächlichen Werte können von den getroffenen Annahmen und Schätzungen abweichen, wenn sich die genannten Rahmenbedingungen entgegen den Erwartungen entwickeln.

Die BMW Group ermittelt den Nutzungswert mithilfe eines Kapitalwertkalküls. Die zur Berechnung herangezogenen Zahlungsströme basieren auf der vom Management verabschiedeten langfristigen Unternehmensplanung. Diese baut auf Detailplanungen der operativen Ebene auf und entspricht einem Planungshorizont von sechs Jahren. Zur Ermittlung der Zahlungsströme über diesen Unternehmensplanungszeitraum hinaus wird eine ewige Rente angesetzt, die kein Wachstum berücksichtigt. Die zugrunde gelegten Planungsprämissen werden stets dem aktuellsten Kenntnisstand angepasst und regelmäßig mit externen Informationsquellen abgeglichen. Diese Planungsprämissen berücksichtigen insbesondere Erwartungen bezüglich der Rentabilität des Produktportfolios, der zukünftigen Marktanteilsentwicklungen, volkswirtschaftlicher Entwicklungen (wie zum Beispiel Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisentwicklungen) und rechtlicher Rahmenbedingungen sowie Erfahrungswerte.

Die Diskontierung erfolgt mit einem marktbezogenen Kapitalisierungszinssatz. Zu Rechnungslegungszwecken erfolgen Werthaltigkeitstests der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Automobile und Motorräder anhand eines jährlich aktualisierten risikoangepassten Kapitalkostensatzes (WACC) vor Steuern. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Finanzdienstleistungen wird ein branchenüblicher Eigenkapitalkostensatz vor Steuern herangezogen. Folgende Diskontierungszinssätze wurden zugrunde gelegt:

in %	2020	2019
Automobile	10,2	10,9
Motorräder	10,2	10,9
Finanzdienstleistungen	13,2	11,5

Dem auf Basis des CAPM-Modells ermittelten risikoangepassten Zinssatz liegen spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren, Kapitalstrukturdaten und Fremdkapitalkosten zugrunde. Für die Werthaltigkeitstests der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten werden für die wesentlichen Annahmen Sensitivitätsanalysen durchgeführt, um auszuschließen, dass für möglich erachtete Änderungen an den Prämissen zur Bestimmung des erzielbaren Betrags zu einem Wertminderungsbedarf führen würden. Auch bei einer Verschlechterung der einzelnen Bewertungsparameter um 10 % würde sich kein Wertberichtigungsbedarf ergeben.

Das gesamte **Sachanlagevermögen** wird zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet. Die Herstellungskosten von selbst erstellten Anlagen enthalten alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der produktionsbezogenen Gemeinkosten. Hierzu gehören die fertigungsbedingten Abschreibungen, anteilige Verwaltungskosten sowie die anteiligen Kosten des sozialen Bereichs. Finanzierungskosten werden nicht als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt, es sei denn, sie sind dem Vermögenswert direkt zuzurechnen. Abnutzbares Sachanlagevermögen wird um planmäßige, nutzungsbedingte Abschreibungen über die entsprechende Nutzungsdauer, in der Regel linear, abgewertet. Die Abschreibungen werden grundsätzlich in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst.

Es bestehen folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern:

in Jahren	
Betriebs- und Geschäftsgebäude, Wohngebäude, Einbauten und Außenanlagen	8 bis 50
Technische Anlagen und Maschinen	3 bis 21
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 bis 25

Für im Mehrschichtbetrieb eingesetzte Maschinen werden die Abschreibungen durch Schichtzuschläge entsprechend erhöht. Liegen Anhaltspunkte vor, die auf eine Wertminderung von Sachanlagen hindeuten, wird analog den immateriellen Vermögenswerten ein Werthaltigkeitstest durchgeführt.

Für **gemietete Sachanlagen** werden ab dem Zeitpunkt, zu dem der Leasinggegenstand der BMW Group zur Nutzung zur Verfügung steht, ein Vermögenswert für das Nutzungsrecht und eine Verbindlichkeit für die ausstehenden Leasingzahlungen bilanziert. Die Anschaffungskosten des Nutzungsrechts berechnen sich als Barwert der zukünftigen Leasingzahlungen zuzüglich der Leasingzahlungen, die zu oder vor Beginn der Laufzeit des Leasingverhältnisses getätigt werden, sowie der anfänglichen direkten Vertragskosten und der geschätzten Kosten für die Demontage, Beseitigung oder Wiederherstellung des Leasinggegenstands. Zum Abzug kommen erhaltene Anreizzahlungen des Leasinggebers. Das Nutzungsrecht wird planmäßig linear über den kürzeren der beiden Zeiträume aus Nutzungsdauer des Leasinggegenstands und erwarteter Laufzeit des Leasingvertrags abgeschrieben. Sofern das Eigentum des Leasinggegenstands am Ende der Laufzeit automatisch übergeht oder die Ausübung einer Kaufoption in den Leasingzahlungen berücksichtigt ist, wird das Nutzungsrecht über die erwartete Nutzungsdauer des Leasinggegenstands planmäßig linear abgeschrieben. Die Nutzungsrechte werden in der Bilanz unter den jeweiligen Positionen des Sachanlagevermögens dargestellt. Abschreibungen der Nutzungsrechte werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in den Umsatzkosten sowie den Vertriebs- und Verwaltungskosten ausgewiesen.

Die Leasingverbindlichkeit wird bei erstmaliger Erfassung mit dem Barwert der künftigen Leasingzahlungen angesetzt. In der Folgebewertung wird der Buchwert der Leasingverbindlichkeit aufgezinst und erfolgsneutral um die geleisteten Leasingzahlungen reduziert. Die Leasingverbindlichkeiten werden als Teil der Finanzverbindlichkeiten gezeigt, der Zinsaufwand wird im Zinsergebnis ausgewiesen. In der Kapitalflussrechnung werden der Tilgungsanteil und der Zinsanteil der Leasingzahlungen als Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit dargestellt.

Die für die Bewertung des Nutzungsrechts und der Leasingverbindlichkeit zugrunde liegenden Leasingzahlungen umfassen sowohl feste als auch von einem Index oder Zinssatz abhängige variable Leasingzahlungen sowie erwartete Zahlungen aus Restwertgarantien. Sofern die Ausübung einer Kauf- oder Vertragsverlängerungsoption hinreichend sicher ist, werden die entsprechenden Zahlungen in den Leasingzahlungen berücksichtigt. Zahlungen für Zeiträume, für die eine einseitige Kündigungsoption des Leasingnehmers besteht, werden nur dann in den Leasingzahlungen berücksichtigt, wenn es hinreichend sicher ist, dass die Kündigungsoption nicht ausgeübt wird. Bei der Beurteilung von Optionen werden alle Fakten und Umstände berücksichtigt, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung beziehungsweise Nichtausübung der Option geben.

Die Abzinsung der Leasingzahlungen hat nach IFRS 16 grundsätzlich mit dem Zinssatz zu erfolgen, der dem Leasingverhältnis zugrunde liegt. Da dieser bei den in der BMW Group abgeschlossenen Leasingverhältnissen zumeist nicht bestimmbar ist, erfolgt die Abzinsung in der Regel mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz. Der Grenzfremdkapitalzinssatz eines Leasingverhältnisses setzt sich zusammen aus dem laufzeitkongruenten risikolosen Zinssatz in der betreffenden Währung zuzüglich eines Aufschlags für das Kreditrisiko. Spezifische Risiken eines Vermögenswerts werden grundsätzlich nicht berücksichtigt, da Besicherungen im Rahmen der alternativen Finanzierungen in der BMW Group keine Relevanz aufweisen.

Die Bestimmung der Leasingzahlungen, einschließlich der den Leasingzahlungen zugrunde liegenden Laufzeit eines Leasingverhältnisses, und des Abzinsungssatzes unterliegt Schätzungen und Annahmen, die von den tatsächlichen Entwicklungen abweichen können.

Die BMW Group als Leasingnehmer nimmt die Anwendungserleichterungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und für Leasingverhältnisse über geringwertige Vermögenswerte in Anspruch.

Die Erleichterungen für Leasingnehmer für Covid-19-bezogene Mietzugeständnisse (Änderung des IFRS 16 vom 28. Mai 2020) nimmt die BMW Group nicht in Anspruch.

Eigenerzeugnisse, die als **vermietete Erzeugnisse** (Operating Leases) bei Gesellschaften der BMW Group aktiviert sind, werden mit den Herstellungskosten und alle übrigen vermieteten Erzeugnisse zu Anschaffungskosten, jeweils inklusive anfänglicher direkter Kosten, bewertet. Alle vermieteten Erzeugnisse werden linear über die Vertragslaufzeit auf den erwarteten Restwert abgeschrieben. Änderungen der Restwerterwartungen werden durch eine prospektive Anpassung der planmäßigen Abschreibungen über die Restlaufzeit des Leasingvertrags erfasst, sofern der erzielbare Betrag über dem Restbuchwert liegt. Liegt der erzielbare Betrag unter dem Restbuchwert, wird eine Wertminderung in Höhe des Unterschiedsbetrags vorgenommen. Zu jedem Bilanzstichtag wird geprüft, ob eine in früheren Perioden erfasste Wertminderung nicht länger besteht oder sich vermindert hat. In diesen Fällen wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag erhöht, jedoch maximal bis zum planmäßig fortgeführten Buchwert.

Annahmen und Schätzungen sind hinsichtlich der künftigen Restwerte zu treffen, da diese einen wesentlichen Teil der zukünftigen Zahlungsmittelzuflüsse darstellen. Relevante Einflussfaktoren sind dabei die Entwicklung der Marktpreise sowie die Nachfrage am Gebrauchtwagenmarkt. Die Annahmen basieren sowohl auf intern verfügbaren Daten über historische Erfahrungswerte und aktuellen Marktdaten als auch auf Prognosen von externen Instituten. Zudem findet regelmäßig eine Validierung der Annahmen durch einen Abgleich mit externen Daten statt.

At Equity bewertete Beteiligungen werden mit dem um Ergebnisanteile und Eigenkapitaländerungen fortgeführten Beteiligungsbuchwert bilanziert, sofern keine Wertminderung vorliegt. Liegen Anhaltspunkte für eine Wertminderung vor, wird auf Basis einer Discounted-Cashflow-Methode ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Ein Indikator ist beispielsweise bei gravierender Verfehlung der Planung, Wegfall eines aktiven Marktes oder bei einem Finanzierungsbedarf zur Insolvenzvermeidung gegeben.

Finanzielle Vermögenswerte werden mit Ausnahme der Leasingforderungen, bei der erstmaligen Erfassung mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Die finanziellen Vermögenswerte beinhalten insbesondere sonstige Finanzanlagen, Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Wertpapiere und Investmentanteile, derivative finanzielle Vermögenswerte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Generell erfolgt der Erstansatz, sobald die BMW Group Vertragspartei wird; beim marktüblichen Kauf oder Verkauf von nicht-derivativen finanziellen Vermögenswerten erfolgt der Erstansatz grundsätzlich zum Erfüllungstag.

Abhängig vom Geschäftsmodell und von der Ausgestaltung vertraglicher Zahlungsströme werden finanzielle Vermögenswerte in die Kategorien zu fortgeführten Anschaffungskosten, erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert klassifiziert. In die Kategorie erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert fallen in der BMW Group im Wesentlichen die Wertpapiere und

Investmentanteile, die der Liquiditätssteuerung dienen. In der BMW Group werden ausgewählte Wertpapiere und Investmentanteile, Geldmarktfonds innerhalb der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie Wandelanleihen erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert, da deren vertragliche Zahlungsströme nicht ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen darstellen. Die BMW Group macht keinen Gebrauch vom Wahlrecht, Eigenkapitalinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert, sowie Fremdkapitalinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten.

Die Marktwerte der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Finanzinstrumente werden anhand der am Bilanzstichtag vorhandenen Marktinformationen, wie zum Beispiel auf Basis notierter Preise oder anhand geeigneter Bewertungsverfahren, insbesondere mittels der Discounted-Cashflow-Methode, ermittelt.

Die unter den **sonstigen Finanzanlagen** ausgewiesenen Beteiligungen im Anwendungsbereich des IFRS 9 werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Ferner werden unter den sonstigen Finanzanlagen unwesentliche Tochterunternehmen, unwesentliche gemeinsame Vereinbarungen und unwesentliche assoziierte Unternehmen ausgewiesen.

Die **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Dies gilt auch für die in diesem Bilanzposten ausgewiesenen und zum Stichtag fälligen Forderungen aus Operating Leases. Die Bilanzierung der zugehörigen Fahrzeuge erfolgt im Posten Vermietete Erzeugnisse. In den Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind ebenfalls die Forderungen für Finance Leases enthalten, die in Höhe der Nettoinvestitionen in das Leasingverhältnis angesetzt werden.

Für alle finanziellen Vermögenswerte mit Ausnahme von Forderungen aus Operating Leases und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet die BMW Group für die Berechnung der **Wertberichtigung** die in IFRS 9 beschriebene Allgemeine Vorgehensweise an. Für diese Vermögenswerte bemisst sich die Höhe der Wertberichtigung bei erstmaliger Erfassung anhand des erwarteten 12-Monats-Kreditverlusts (Stufe 1). Falls sich das Ausfallrisiko zum Abschlussstichtag seit der erstmaligen Erfassung signifikant erhöht hat, wird die Wertberichtigung in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste bemessen (Stufe 2 – Allgemeine Vorgehensweise). Die Bemessung der Änderung des Ausfallrisikos erfolgt basierend auf dem Vergleich des Ausfallrisikos bei der erstmaligen Erfassung mit dem Ausfallrisiko am Abschlussstichtag. Das Ausfallrisiko wird zu jedem Abschlussstichtag durch die Bonitätsprüfung, die aktuellen ökonomischen Leistungskennzahlen sowie die eventuellen Überfälligkeiten bestimmt.

Für Forderungen, die aus Operating Leases resultieren, und für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet die BMW Group die Vereinfachte Vorgehensweise nach IFRS 9 an, wonach sich die Höhe der Wertberichtigung ab der erstmaligen Erfassung der Forderung anhand der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste bemisst (Stufe 2 – Vereinfachte Vorgehensweise). Für die Zuordnung in die Stufe 2 ist unerheblich, ob sich das Kreditrisiko dieser Vermögenswerte seit der erstmaligen Erfassung signifikant erhöht hat.

Die BMW Group geht grundsätzlich vom Ausfall einer Forderung aus, wenn diese mehr als 90 Tage überfällig ist oder es objektive Hinweise auf Zahlungsunfähigkeit wie zum Beispiel die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens gibt. Die Vermögenswerte mit beeinträchtigter Bonität werden durch den Ausfall im Sinne der oben genannten Definition bestimmt. Für bonitätsbeeinträchtigte Vermögenswerte, deren Bonität bei Erwerb oder Ausreichung noch nicht beeinträchtigt war, wird eine Wertberichtigung in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste erfasst (Stufe 3). Dies geschieht unabhängig davon, ob die Allgemeine oder Vereinfachte Vorgehensweise angewandt wird. Für die Vermögenswerte in der Stufe 3 werden Zinserträge auf den Nettobuchwert abzüglich Wertberichtigung berechnet.

Die BMW Group bucht finanzielle Vermögenswerte aus, wenn nach angemessener Einschätzung nicht davon auszugehen ist, dass diese Vermögenswerte realisierbar sind. Dies kann unter anderem der Fall sein, wenn davon auszugehen ist, dass der Schuldner keine ausreichenden Vermögenswerte oder andere Einnahmequellen besitzt, um seine Schulden zu bedienen.

Für die Ermittlung der Wertberichtigungen im Bilanzposten Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden im Wesentlichen historische Erfahrungswerte zu Kreditausfällen, aktuelle Daten bezüglich Überfälligkeiten sowie Ratingklassen- und Scoring-Informationen herangezogen. Zusätzlich werden zukunftsorientierte Informationen (zum Beispiel Prognosen über ökonomische Leistungskennzahlen) berücksichtigt, falls diese basierend auf den historischen Daten auf einen Zusammenhang mit erwarteten Kreditausfällen schließen lassen.

Für die Ermittlung der Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden im Wesentlichen Informationen zur Überfälligkeit der Forderungen herangezogen. Für die Berechnung der Wertberichtigung für Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Finanzforderungen, sowie Forderungen gegen verbundene Unternehmen und gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, werden auf dem Markt verfügbare Inputfaktoren, wie Ratings und Ausfallwahrscheinlichkeiten, verwendet. Für Wertpapiere und Investmentanteile wendet die BMW Group im Wesentlichen die Ausnahme von der Stufenzuordnung für finanzielle Vermögenswerte mit niedrigem Ausfallrisiko an. Demnach werden die Vermögenswerte, die ein Investment-Grade-Rating besitzen, stets der Stufe 1 zugeordnet.

Eine gesonderte Darstellung der erwarteten Kreditverluste erfolgt nur, sofern diese für den Konzernabschluss der BMW Group wesentlich sind.

Derivative Finanzinstrumente werden in der BMW Group zu Sicherungszwecken eingesetzt, um Währungs-, Zins-, Marktwert- und Marktpreisrisiken zu reduzieren. Der Erstansatz von derivativen Finanzinstrumenten erfolgt zum Handelstag und deren Bewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Der Ausweis dieser Finanzinstrumente erfolgt abhängig vom Marktwert zum Bewertungszeitpunkt im Bilanzposten Finanzforderungen oder Finanzverbindlichkeiten.

Die Fair Values werden auf Basis von Bewertungsmodellen berechnet. Am Finanzmarkt zu beobachtende Marktpreisspreads, Tenor- und Währungsbasisspreads werden in der Bewertung berücksichtigt. Außerdem wird das eigene beziehungsweise das Ausfallrisiko des Kontrahenten mit laufzeitadäquaten, am Markt beobachtbaren Credit-Default-Swap-Werten berücksichtigt.

Die BMW Group macht von dem Wahlrecht Gebrauch, die sich aus den beizulegenden Zeitwerten ergebenden Kreditrisiken für eine Gruppe derivativer finanzieller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten auf Basis ihres Nettogesamtbetrags zu berücksichtigen. Die Allokation der portfoliobasierten Wertanpassungen (Credit Valuation Adjustments und Debit Valuation Adjustments) auf die einzelnen derivativen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erfolgt mithilfe des Relative Fair Value Approach nach der Nettomethode.

Die Marktwertveränderungen der derivativen Finanzinstrumente, bei denen Hedge Accounting angewendet wird, werden entweder in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im sonstigen Finanzergebnis oder im sonstigen Ergebnis als Bestandteil des kumulierten übrigen Eigenkapitals ausgewiesen, je nachdem, ob es sich bei der Sicherungsbeziehung um einen Fair Value Hedge oder einen Cash Flow Hedge handelt.

Mit Fair Value Hedges werden im Wesentlichen die Zinsrisiken von Finanzverbindlichkeiten abgesichert. Im Rahmen der Bilanzierung der Zinswährungssicherungen als Fair Value Hedges wird die Währungsbasis nicht als Teil der Sicherungsbeziehung designiert. Dementsprechend werden deren Marktwertveränderungen als Sicherungskosten im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasst. Die im Eigenkapital aufgelaufenen Beträge werden über die Laufzeit der Sicherungsbeziehung in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung, im übrigen Finanzergebnis, erfasst.

Zudem wird für ausgewählte festverzinsliche Vermögenswerte ein Teil der Zinsänderungsrisiken auf Portfoliobasis gemäß den Vorschriften des IAS 39 gesichert. Die designierten Grundgeschäfte sind in den Bilanzposten Forderungen aus Finanzdienstleistungen sowie Finanzverbindlichkeiten erfasst. Als Sicherungsinstrumente dienen hierbei Swaps. Die Hedge-Beziehungen werden monatlich zu jedem Berichtstag beendet und neu designiert. Hierdurch wird dem sich ständig verändernden Bestand des Portfolios Rechnung getragen.

Ineffektivitäten aus Fair Value Hedges werden grundsätzlich im übrigen Finanzergebnis erfasst.

Bei der Bilanzierung der Währungssicherungen als Cash Flow Hedges werden die Zeitwerte der Optionsgeschäfte und die Zinskomponente inklusive Währungsbasis der Devisentermingeschäfte nicht als Teil der Sicherungsbeziehung designiert. Die Marktwertveränderungen dieser Komponenten werden als Sicherungskosten im kumulierten übrigen Eigenkapital als separate Position erfasst. Die im übrigen Eigenkapital aufgelaufenen Beträge aus den Währungssicherungen werden zeitgleich mit der Ergebniswirkung des Grundgeschäfts in die Umsatzkosten umgegliedert.

Bei der Bilanzierung der Rohstoffsicherungen als Cash Flow Hedges werden die Sicherungsgeschäfte vollständig als Teil der Sicherungsbeziehung designiert. Als Ausnahme davon wurde bei den im Rahmen der Erstanwendung von IFRS 9 neu designierten Sicherungsbeziehungen die Zinskomponente der Rohstoffderivate nicht als Teil der Sicherungsbeziehung designiert, und die Marktwertveränderungen dieser Komponente werden als Sicherungskosten im kumulierten übrigen Eigenkapital als separate Position erfasst. Die im kumulierten übrigen Eigenkapital aufgelaufenen Beträge werden bei der Ersterfassung der Vorräte in deren Buchwert einbezogen.

Ineffektivitäten aus Cash Flow Hedges werden direkt in den Umsatzkosten, beendete Sicherungsbeziehungen in den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen erfasst.

Latente Ertragsteuern werden für sämtliche temporäre Differenzen zwischen den steuerlichen und den bilanziellen Wertansätzen einschließlich der Unterschiede aus den Konsolidierungsmaßnahmen sowie für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften, sofern diese genutzt werden können, gebildet. Die Bewertung erfolgt anhand der Steuersätze, deren Gültigkeit für die Periode, in der ein Vermögenswert realisiert oder eine Schuld erfüllt wird, zu erwarten ist. Dabei werden die Steuersätze und -vorschriften zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gültig sind oder in Kürze gelten werden.

Die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern wird zu jedem Bilanzstichtag auf Basis der geplanten steuerpflichtigen Einkommen in künftigen Geschäftsjahren beurteilt. Sofern künftige Steuervorteile mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 50 % teilweise oder vollständig nicht realisiert werden können, wird eine Wertberichtigung auf die aktiven latenten Steuern vorgenommen. Zur Ermittlung der aktiven latenten Steuern sind Annahmen bezüglich des künftigen zu versteuernden Einkommens und des Zeitpunkts der Realisierung der aktiven latenten Steuern zu treffen. Hierzu werden die geplanten operativen Geschäftsergebnisse und die Ergebniswirkungen aus der Umkehr von zu versteuernden temporären Differenzen berücksichtigt. Da jedoch die zukünftigen Geschäftsentwicklungen unsicher sind und teilweise von der BMW Group nicht beeinflusst werden können, ist die Bewertung der latenten Steuern mit Unsicherheiten verbunden.

Passive latente Steuern auf zu versteuernde temporäre Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen, Zweigniederlassungen und assoziierten Unternehmen sowie Anteilen an gemeinsamen Vereinbarungen werden nicht angesetzt, wenn der Konzern den Zeitpunkt der Umkehrung bestimmen kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporäre Differenz in absehbarer Zeit nicht auflösen wird. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn vorgesehen ist, dass Gewinne nicht ausgeschüttet werden, sondern zum Zwecke der Substanzerhaltung und Ausweitung des Geschäftsvolumens in den Unternehmen eingesetzt werden.

Die Ermittlung der **laufenden Ertragsteuern** in der BMW Group erfolgt unter Berücksichtigung der in den jeweiligen Ländern gültigen gesetzlichen Anforderungen. Soweit bei Ansatz und Bewertung der im Abschluss dargestellten Steuerpositionen Ermessensspielräume ausgeübt wurden, besteht grundsätzlich die Möglichkeit einer abweichenden Positionierung lokaler Steuerbehörden.

Bei der bilanziellen Abbildung von **ertragsteuerlichen Unsicherheiten** wird im Regelfall auf die einzelne ertragsteuerliche Behandlung abgestellt. Sofern es nicht wahrscheinlich ist, dass eine ertragsteuerliche Behandlung von den lokalen Steuerbehörden akzeptiert werden wird, verwendet die BMW Group den Betrag mit der höchsten Wahrscheinlichkeit bei der Bestimmung des zu versteuernden Gewinns beziehungsweise der steuerlichen Basis.

Die **Vorräte** an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen sowie Handelswaren werden grundsätzlich mit ihren durchschnittlichen Anschaffungskosten unter Beachtung niedrigerer Nettoveräußerungswerte bewertet.

Unfertige und fertige Erzeugnisse sowie zum Verkauf anstehende Fahrzeuge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft werden mit den Herstellungskosten unter Beachtung niedrigerer Nettoveräußerungswerte angesetzt. Sie enthalten alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der produktionsbezogenen Gemeinkosten. Hierzu gehören die fertigungsbedingten Abschreibungen, anteilige Verwaltungskosten sowie anteilige Kosten des sozialen Bereichs. Die Finanzierungskosten werden bei den Vorräten nicht als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen im Wesentlichen Kassenbestände und Bankguthaben mit einer Ursprungslaufzeit von bis zu drei Monaten. Mit Ausnahme von Geldmarktfonds werden Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Die **Finanzverbindlichkeiten** werden, mit Ausnahme der Leasingverbindlichkeiten, bei der erstmaligen Erfassung mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Hierbei werden, außer bei der Kategorie der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewertenden Finanzverbindlichkeiten, auch die Transaktionskosten berücksichtigt. In der Folge werden die Verbindlichkeiten mit Ausnahme der derivativen Finanzinstrumente, unter Anwendung der Effektivzinsmethode mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Die **Rückstellungen für Pensionen** werden nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) gebildet. Bei diesem Verfahren werden nicht nur die am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften, sondern auch künftig zu erwartende Steigerungen von Renten und Gehältern berücksichtigt. Die Berechnung beruht auf versicherungsmathematischen Gutachten unter Berücksichtigung biometrischer Rechnungsgrundlagen.

Die Pensionsverpflichtung wird bei einem fondsgedeckten Versorgungssystem mit dem zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Fondsvermögen saldiert. Übersteigt das Fondsvermögen die Verpflichtung aus der Pensionszusage, erfolgt eine Prüfung der Werthaltigkeit des Aktivüberhangs. Hat das Unternehmen einen Anspruch auf Rückerstattung oder Minderung künftiger Beitragszahlungen an den Fonds, so erfolgt der Ausweis eines Aktivpostens unter den sonstigen Finanzforderungen. Die Höhe des Aktivpostens bestimmt sich anhand des Barwerts der mit dem Planvermögen verbundenen wirtschaftlichen Vorteile. Ein Passivposten wird bei fondsgedeckten Versorgungssystemen durch Pensionsrückstellungen ausgewiesen, soweit die Verpflichtung aus der Pensionszusage das Fondsvermögen übersteigt.

Für die Ermittlung der Rückstellungshöhe sind Annahmen hinsichtlich der Abzinsungsfaktoren, der Gehaltstrends, der Mitarbeiterfluktuation sowie der Lebenserwartung der Mitarbeiter zu treffen. Die Abzinsungsfaktoren werden auf Grundlage der Renditen ermittelt, die am Abschlussstichtag für hochwertige festverzinsliche Unternehmensanleihen am Markt erzielt werden. Der Gehaltstrend umfasst erwartete zukünftige Gehaltssteigerungen, die unter anderem in Abhängigkeit von der Inflation und der Karriereentwicklung im Unternehmen jährlich geschätzt werden.

Der Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld oder der Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Alle übrigen Aufwendungen aus der Dotierung der Pensionsverpflichtungen werden den Kosten der betroffenen Funktionsbereiche zugeordnet.

Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand entsteht, wenn ein Unternehmen der BMW Group einen leistungsorientierten Plan einführt oder Leistungen aus einem bestehenden Plan ändert. Dieser wird sofort aufwandswirksam erfasst. Gewinne oder Verluste bei Abgeltung werden ebenfalls sofort erfolgswirksam erfasst.

Aus Änderungen des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtung, des beizulegenden Zeitwerts des Fondsvermögens oder der Vermögensobergrenze können Neubewertungen auf die Nettoschuld entstehen. Diese Neubewertungen resultieren unter anderem aus Änderungen der finanziellen und demografischen Berechnungsparameter sowie Änderungen, die sich aus der aktualisierten Bestandsentwicklung ergeben. Sie werden sofort im sonstigen Ergebnis erfasst und bilanziell in den Gewinnrücklagen im Eigenkapital der BMW Group dargestellt.

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine gegenwärtige rechtliche oder faktische Verpflichtung aus einem Ereignis der Vergangenheit gegenüber Dritten besteht, deren Inanspruchnahme wahrscheinlich ist, und die voraussichtliche Höhe der Verpflichtung zuverlässig schätzbar ist. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit ihrem Barwert angesetzt.

Bei der Bildung von Rückstellungen für **Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen** sind Schätzungen vorzunehmen. Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Herstellergewährleistungen bietet die BMW Group verschiedene weitere Standard-Garantien (assurance-type) je nach Produkt und Absatzmarkt an. Für zusätzlich angebotene Servicepakete, die als separate Leistungsverpflichtung behandelt werden, erfolgt keine Rückstellungsbildung.

Die Bildung der Gewährleistungs- und Kulanzrückstellungen erfolgt zum Zeitpunkt des Übergangs der Verfügungsmacht an den Händler beziehungsweise den Endkunden oder mit Beschluss neuer Gewährleistungsmaßnahmen. Zur Schätzung der Höhe des Rückstellungsbetrags werden insbesondere Einschätzungen basierend auf Erfahrungswerten über in der Vergangenheit erfolgte Schadensfälle und -verläufe getroffen. Diese Einschätzungen umfassen künftige potenzielle Reparaturkosten und Preissteigerungen pro Produkt und Markt. Die Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen werden regelmäßig für alle Gesellschaften der BMW Group an neue Erkenntnisse angepasst und etwaige Änderungen erfolgswirksam erfasst. Weitere Informationen können der ↗ Textziffer [33] entnommen werden. Ähnliche Schätzungen werden in Bezug auf die Bewertung von erwarteten Erstattungsansprüchen vorgenommen.

Bei der Bildung von Rückstellungen für **Prozess- und Haftungsrisiken** sind Annahmen zu treffen, die zur Bestimmung der Haftungswahrscheinlichkeit, der Höhe der Inanspruchnahme und der Prozessdauer herangezogen werden. Die getroffenen Annahmen, insbesondere die Annahme hinsichtlich des Ausgangs des Verfahrens, sind mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Maßgeblich für die regelmäßige Beurteilung sind sowohl Einschätzungen des Managements als auch externer Gutachter, wie zum Beispiel Anwälten. Sofern sich in der Zukunft neue Entwicklungen ergeben, die zu einer abweichenden Beurteilung führen, werden die Rückstellungen entsprechend in ihrer Höhe angepasst.

Sofern die Ansatzvorschriften für Rückstellungen nicht erfüllt sind und die Möglichkeit eines Abflusses bei der Erfüllung nicht unwahrscheinlich ist, erfolgt die Angabe als **Eventualverbindlichkeit**.

In den **Angaben zu nahestehenden Personen und Unternehmen** finden sich Informationen zu assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und nicht konsolidierten Tochterunternehmen sowie Personen, die einen beherrschenden oder einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der BMW Group ausüben. Hierzu zählen alle Personen in Schlüsselpositionen des Unternehmens sowie deren nahe Familienangehörige oder zwischengeschaltete Unternehmen. Für die BMW Group trifft dies auch auf die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats zu. Details zu diesen Personen und Unternehmen können der Textziffer [40] und der Anteilsbesitzliste in Textziffer [46] entnommen werden.

Aktienbasierte Vergütungsprogramme, die eine Erfüllung in Aktien vorsehen, werden mit dem beizulegenden Zeitwert zum Gewährungsstichtag bewertet, im Personalaufwand erfolgswirksam über den Erdienungszeitraum erfasst und gegen die Kapitalrücklage verrechnet. Aktienbasierte Vergütungsprogramme, die eine Erfüllung in bar vorsehen, werden vom Gewährungszeitpunkt an bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag sowie am Erfüllungstag zum beizulegenden Zeitwert neu bewertet, im Personalaufwand erfolgswirksam über den Erdienungszeitraum erfasst und als Rückstellung ausgewiesen.

Das aktienbasierte Programm zur Vorstands- und Bereichsleitervergütung sieht ein Wahlrecht aufseiten der BMW AG vor, eine Erfüllung in bar oder in Stammaktien der BMW AG vorzunehmen. Aufgrund der Ausübung des Wahlrechts zur Erfüllung in bar werden die aktienbasierten Vorstands- und Bereichsleitervergütungsprogramme wie aktienbasierte Vergütungsprogramme mit Barausgleich bilanziert. Weitere Informationen zu den aktienbasierten Vergütungsprogrammen finden sich unter Textziffer [41].

06 AUSWIRKUNGEN DER CORONA-PANDEMIE AUF DEN KONZERNABSCHLUSS

ALLGEMEINE SITUATION

Das Konzernergebnis wurde im Geschäftsjahr vom Verlauf der Corona-Pandemie sowie den damit verbundenen Regelungen zur Eindämmung des Virus negativ beeinflusst.

Während im ersten Quartal wesentliche negative Einflussfaktoren die gesunkene Kundennachfrage in China sowie die Schließung von Händlerbetrieben in einzelnen Absatzmärkten waren, wirkte im zweiten Quartal die weltweite Ausweitung der Pandemie auf weitere wichtige Absatzmärkte der BMW Group. Im zweiten Halbjahr stieg die Kundennachfrage in vielen Märkten, jedoch wirkten die coronabedingten Belastungen aus dem ersten Halbjahr fort. Dies zeigt sich insbesondere im Rückgang des Umsatzes, im Wesentlichen bedingt durch ein geringeres Fahrzeugabsatzvolumen sowie gesunkene Umsätze mit Ersatzteilen. Der Rückgang des Absatzes spiegelte sich auch in den Herstellungskosten wider, jedoch sanken die Fixkosten nur unterproportional zur verminderten Kapazitätsauslastung. Das Konzernergebnis wurde zudem durch höhere Aufwendungen für Risikovorsorgen, unter anderem im Rahmen der Bewertung von Restwert- und Kreditrisiken belastet.

Aufgrund eines geringeren Leasingneugeschäfts sowie der Erwartung weiterer Rückgänge im Leasingneugeschäft sank die Umsatzeliminierung im Vorjahresvergleich.

Der Rückgang der Vertriebs- und Verwaltungskosten im Vergleich zum Vorjahr beruhte im Wesentlichen auf gesunkenen Aufwendungen für Kommunikation, Marketing und Reisen, bedingt durch die im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie eingeleiteten Eindämmungsmaßnahmen. Der Bezug von Kurzarbeitergeld wird in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung saldiert.

Aufgrund der oben beschriebenen Effekte lag das Konzernergebnis deutlich unter dem des Vorjahres.

Nachfolgend werden wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss beschrieben.

BEWERTUNGS- UND BILANZIERUNGSGRUNDLAGEN

Werthaltigkeitstest

Die zunehmende globale Ausbreitung des Coronavirus und die damit verbundene geringe Marktkapitalisierung der BMW AG stellten einen Anhaltspunkt für eine Wertminderung von materiellen und immateriellen Vermögenswerten dar. Infolgedessen wurden für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen Werthaltigkeitstests durchgeführt. Für die Ermittlung des Nutzungswerts wurde die aktuelle langfristige Unternehmensplanung, die bereits Anpassungen der Geschäftserwartungen in Bezug auf das Coronavirus widerspiegelt, herangezogen. Vor diesem Hintergrund wurde auf den Einbezug wahrscheinlichkeitsgewichteter Szenarien verzichtet. Für eine detaillierte Beschreibung der Vorgehensweise bei Werthaltigkeitstests wird auf die Erläuterungen in Textziffer [5] verwiesen.

Auch für die at Equity bewerteten Beteiligungen lag mit Blick auf die Ausbreitung des Coronavirus aus Sicht der BMW Group ein Anhaltspunkt für eine Wertminderung vor. Eine Ausnahme bildete hierbei das Joint Venture BMW Brilliance Automotive in China aufgrund der regionalen wirtschaftlichen Erholung. Für eine weitere Beschreibung wird auf Textziffer [24] verwiesen.

De-Designation von Hedge-Beziehungen

Im Währungs- und Rohstoffhedging wurden coronavirusbedingte Auswirkungen auf Absatz und Produktion als außerplanmäßige Exposureupdates berücksichtigt. War mit dem Eintritt des gesicherten Grundgeschäfts nicht mehr zu rechnen, wurden die betroffenen Sicherungsbeziehungen de-designiert. Es erfolgte die sofortige Reklassifizierung des zugehörigen kumulierten übrigen Eigenkapitals in die sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträge.

Restwertrisiko

Bei der Restwertrisikobewertung und -bilanzierung wurden ermessenshafte Anpassungen bezüglich der erwarteten Marktwerte vorgenommen, um den Auswirkungen der Pandemie Rechnung zu tragen, die nicht in den bestehenden Bewertungsmodellen berücksichtigt werden (post-model-adjustments). Die Ableitung der Anpassungen erfolgte dabei marktspezifisch, um sowohl den unterschiedlichen Auswirkungen und Maßnahmen als auch der Struktur der Bewertungsmodelle Rechnung zu tragen.

Im US-amerikanischen Markt flossen unter anderem Erfahrungswerte bezüglich der Marktwertveränderungen während der Finanzkrise in die Ermittlung der post-model-adjustments ein. Im englischen und kanadischen Markt wurden beispielsweise Prognosen externer Anbieter bezüglich des Einflusses der Corona-Pandemie herangezogen. Annahmen hinsichtlich Höhe und Dauer der Effekte berücksichtigen dabei stets die aktuelle Marktwertentwicklung. Sofern in den Regressionsmodellen starke Abhängigkeiten zu kürzlich realisierten Marktwerten bestehen, wurden diese um außergewöhnlich positive Ergebnisse aus dem zweiten Halbjahr bereinigt, zum Beispiel im englischen und niederländischen Markt. Im belgischen und deutschen Markt wurden beispielsweise verschiedene makroökonomische Szenarien abgeleitet und deren Effekte für die Gebrauchtwagenbewertung berechnet. Eine Wahrscheinlichkeitsgewichtung erfolgte wenn nötig unter Berücksichtigung externer (zum Beispiel Konsumklimaindex) und interner (zum Beispiel Lagerentwicklung) Indikatoren. Des Weiteren wurden unter anderem im französischen Markt makroökonomische Parameter auf Basis aktueller Risikoeinschätzungen angepasst.

Ermessensbehaftete Modellanpassungen werden regelmäßig überprüft, sodass die Risikovorsorge auf Basis der erwarteten Marktwerte fortlaufend aktualisiert wird. Aufgrund des volatilen Marktumfeldes und der bestehenden hohen Unsicherheit bezüglich des weiteren Verlaufs der Corona-Pandemie können auf Basis aktuell beobachtbarer Erholungen der Marktwerte nur eingeschränkt Rückschlüsse auf die künftige Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte gezogen werden. Für eine Übersicht der Werte wird auf Textziffer [23] verwiesen.

Kreditrisiko

I. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie wurde eine zusätzliche Kreditrisikovorsorge für erwartete Kreditverluste gebildet, um die negativen Auswirkungen auf das Endkunden- und Händlergeschäft zu berücksichtigen, die nicht durch die Standardmodelle abgedeckt werden (post-model-adjustments).

Für das Endkundengeschäft wurde marktspezifisch eine qualitative Portfoliobewertung durchgeführt mit dem Ziel, die besonders betroffenen Portfoliosegmente wie beispielsweise die Tourismusbranche, zu identifizieren. Diese Bewertung beruht auf lokaler Expertise und erfolgt unter Berücksichtigung diverser Szenarien, unter anderem der Anzahl an Stundungsanträgen, Regierungsmaßnahmen, sowie auf zusätzlichen qualitativen Portfoliodaten. Für die identifizierten, betroffenen Portfoliosegmente wurde eine Umstufung aus der Stufe 1 in Stufe 2 vorgenommen, was zu der Bildung einer Risikovorsorge über die gesamte Restlaufzeit anstatt einer 12-Monats-Risikovorsorge, bei ansonsten unveränderten Kreditrisikoparametern, führte.

Im Händlergeschäft wurden Bonitätserwartungen einzelner Händler anhand marktspezifischer Szenarien, wie Downgrades aufgrund von angepassten Erwartungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung, abgeschätzt. Dabei wurden den Handelsbetrieben, die von verschlechterten Bedingungen im Zusammenhang mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie betroffen sein könnten, erhöhte Ausfallwahrscheinlichkeiten zugewiesen. Dies führte jedoch nicht zu einem Stufentransfer von Stufe 1 in Stufe 2 oder Stufe 3. Vielmehr wurde für dieses erhöhte antizipierte Ausfallrisiko eine zusätzliche Vorsorge gebildet.

Des Weiteren wurden in vereinzelten Märkten (zum Beispiel im englischen Markt) aufgrund der gestiegenen Unsicherheiten zusätzliche Szenarien bezüglich der makroökonomischen Entwicklung angewendet. Außerdem erfolgte situativ eine Anpassung der makroökonomischen Parameter in Anbetracht der aktuellen Risikoeinschätzung (zum Beispiel im südafrikanischen und malaysischen Markt). Für eine Übersicht der Werte wird auf Textziffer [25] verwiesen.

II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Auswirkungen eines höheren Risikos der Forderungen in Stufe 2 wurden mittels eines Szenariomodells errechnet um darauf aufbauend eine zusätzliche Kreditrisikovorsorge für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zu bilden. Das im BMW Konzern angewendete Standardmodell zur Ermittlung des erwarteten Kreditverlustes kann die Einflüsse der Corona-Pandemie zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht ausreichend abdecken. Ein Risiko wird vor allem in einer steigenden Überfälligkeit dieser Forderungen gesehen. Eine Umstufung der Forderungen in ein höheres Überfälligkeitsband wurde in Abhängigkeit des makroökonomischen Einflussfaktors, der Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts eines jeweiligen Landes, simuliert und aufbauend auf dieser Basis ein zusätzlicher erwarteter Kreditverlust errechnet und gebucht. Für weitere Informationen zur Berechnung der Wertberichtigung nach IFRS 9 wird auf die Erläuterungen in Textziffer [5] verwiesen.

Gesamthaft wird der eben beschriebene zusätzliche Wertminderungsaufwand durch einen volumenbedingten Rückgang kompensiert. Der geringere Bestand an Wertberichtigungen im Vergleich zum 31. Dezember 2019 ist somit auf einen insgesamt niedrigeren Forderungsbestand zurückzuführen. Für eine Übersicht der Werte wird auf Textziffer [30] verwiesen.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

07 UMSATZERLÖSE

Die Umsatzerlöse ergeben sich aus folgenden Tätigkeiten:

in Mio. €	2020	2019
Verkauf von Produkten und damit verbundenen Erzeugnissen	67.548	73.433
Verkaufserlöse aus vermieteten Erzeugnissen	11.345	11.020
Erlöse aus Leasingraten	11.322	10.746
Zinserträge aus Kreditfinanzierung und Finance Leases	3.677	3.996
Erlöse aus Serviceverträgen, Telematik und Pannenhilfe	2.763	2.820
Sonstige Umsatzerlöse	2.335	2.195
Umsatzerlöse	**98.990**	**104.210**

In den Umsatzerlösen sind Erlöse aus Kundenverträgen gemäß IFRS 15 in Höhe von 83.814 Mio. € (2019: 89.610 Mio. €) enthalten.

Die Gliederung der Umsatzerlöse nach Segmenten ist aus den Erläuterungen zur Segmentberichterstattung unter **Textziffer [45]** ersichtlich. Die Erlöse aus dem Verkauf von Produkten und damit verbundenen Erzeugnissen entfallen im Wesentlichen auf das Segment Automobile und zu einem geringeren Anteil auf das Segment Motorräder. Verkaufserlöse aus vermieteten Erzeugnissen, Erlöse aus Leasingraten und Zinserträge aus Kreditfinanzierung und Finance Leases sind dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet. Sonstige Umsatzerlöse betreffen im Wesentlichen die Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen.

Die überwiegende Mehrheit der aus dem Auftragsbestand zum Stichtag erwarteten Umsatzerlöse bezieht sich auf Fahrzeugverkäufe. Die daraus resultierenden Umsatzerlöse werden kurzfristig realisiert. Die in diesen Fahrzeugverkäufen enthaltenen Dienstleistungen, die erst in den Folgejahren zu Umsatzerlösen führen, bilden nur einen unwesentlichen Teil des erwarteten Umsatzes ab. Daher wird von der Erleichterung nach IFRS 15 Gebrauch gemacht, wonach die Angabe eines quantifizierten Auftragsbestands zum Stichtag aufgrund der Kurzfristigkeit und der fehlenden Aussagekraft unterbleibt.

In den Zinserträgen aus Kreditfinanzierung und Finance Leases sind Zinsen, die auf Basis der Effektivzinsmethode berechnet werden, in Höhe von 3.424 Mio. € (2019: 3.687 Mio. €) enthalten. Da diese Zinserträge im Vergleich zu den Gesamtkonzernumsatzerlösen von untergeordneter Bedeutung sind, wird auf einen gesonderten Ausweis in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung verzichtet.

08 UMSATZKOSTEN

Die Umsatzkosten setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2020	2019*
Herstellungskosten	46.878	48.776
Finanzdienstleistungen betreffende Umsatzkosten	27.114	25.828
davon Zinsaufwendungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	1.960	2.288
Forschungs- und Entwicklungskosten	5.689	5.952
Aufwendungen aus Serviceverträgen, Telematik und Pannenhilfe	1.411	1.641
Gewährleistungsaufwendungen	2.971	2.566
Sonstige Umsatzkosten	1.345	1.384
Umsatzkosten	**85.408**	**86.147**

* Vorjahreszahlen angepasst

Die Herstellungskosten werden durch öffentliche Beihilfen in Form von geringeren Substanz- und Verbrauchsteuern in Höhe von 105 Mio. € (2019: 105 Mio. €) gemindert. In den sonstigen Umsatzkosten waren Aufwendungen enthalten, die den Herstellungskosten und den Finanzdienstleistungen betreffenden Umsatzkosten zugeordnet werden konnten. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Die für das Geschäftsjahr 2020 erfolgswirksam erfassten Wertminderungsaufwendungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen belaufen sich auf 646 Mio. € (2019: 219 Mio. €). Da die Wertminderungen im Vergleich zu den Gesamtkonzernumsatzkosten von untergeordneter Bedeutung sind, wird auf einen gesonderten Ausweis in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung verzichtet.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen entwickeln sich wie folgt:

in Mio. €	2020	2019
Forschungs- und Entwicklungskosten	5.689	5.952
Abschreibungen	–1.710	–1.667
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	2.300	2.134
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	**6.279**	**6.419**

09 VERTRIEBSKOSTEN UND ALLGEMEINE VERWALTUNGSKOSTEN

Die Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten enthalten vor allem Aufwendungen für Marketing und Kommunikation, Personal und IT.

in Mio. €	2020	2019
Vertriebskosten	5.300	5.656
Allgemeine Verwaltungskosten	3.495	3.711
Summe Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten	**8.795**	**9.367**

10 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

Die sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen beinhalten folgende Positionen:

in Mio. €	2020	2019
Erträge aus Währungsgeschäften	326	148
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	114	433
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen	164	8
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	30	41
Übrige betriebliche Erträge	282	401
Sonstige betriebliche Erträge	**916**	**1.031**
Aufwendungen aus Währungsgeschäften	–286	–181
Aufwendungen aus der Dotierung von Rückstellungen	–157	–1.732
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen	–47	–173
Aufwendungen aus dem Abgang von Vermögenswerten	–117	–20
Übrige betriebliche Aufwendungen	–266	–210
Sonstige betriebliche Aufwendungen	**–873**	**–2.316**
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	**43**	**–1.285**

Die Erträge aus der Auflösung sowie die Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen umfassen im Wesentlichen Wertberichtigungen auf Forderungen.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Kundenverträgen betragen 47 Mio. € (2019: 48 Mio. €).

Die Aufwendungen aus der Dotierung von Rückstellungen betreffen unter anderem Rechtsstreitigkeiten und sonstige Prozessrisiken. Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen resultieren unter anderem aus der Neueinschätzung von Risiken aus Rechtsstreitigkeiten.

Im Vorjahr waren zudem Aufwendungen von rund 1,4 Mrd. € im Zusammenhang mit einem laufenden Kartellverfahren der EU-Kommission erfasst, siehe dazu Geschäftsbericht 2019, Textziffer [10] im Konzernanhang. Im Dezember 2019 hat die BMW Group gegenüber der EU-Kommission zu den Beschwerdepunkten ausführlich Stellung genommen. Eine Entscheidung der EU-Kommission steht noch aus. Im laufenden Geschäftsjahr ergeben sich hieraus keine ergebniswirksamen Effekte. Die finanziellen Auswirkungen lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilen.

11 ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2020	2019
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	116	179
davon aus verbundenen Unternehmen	8	9
Zinsen und ähnliche Erträge	**116**	**179**
Aufwendungen für Zinseffekte auf die sonstigen langfristigen Rückstellungen	–199	–226
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	–34	–41
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	–225	–232
davon verbundene Unternehmen	–1	–4
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	**–458**	**–499**
Zinsergebnis	**–342**	**–320**

12 ÜBRIGES FINANZERGEBNIS

in Mio. €	2020	2019
Erträge aus Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen	135	387
davon aus verbundenen Unternehmen	12	13
Aufwendungen aus Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen	–87	–307
Beteiligungsergebnis	**48**	**80**
Erträge (+) und Aufwendungen (–) aus Finanzinstrumenten	–234	–189
Sonstiges Finanzergebnis	**–234**	**–189**
Übriges Finanzergebnis	**–186**	**–109**

Das sonstige Finanzergebnis beinhaltet im Wesentlichen die Erträge und Aufwendungen aus der Bewertung von alleinstehenden Derivaten und Fair Value Hedge Beziehungen, sowie Erträge und Aufwendungen aus der Bewertung und Veräußerung von Wertpapieren und Investmentanteilen.

13 ERTRAGSTEUERN

Die Ertragsteuern der BMW Group gliedern sich nach ihrer **Herkunft** wie folgt:

in Mio. €	2020	2019
Laufende Steueraufwendungen	2.023	3.316
Latente Steueraufwendungen (+) / -erträge (–)	–658	–1.176
davon aus temporären Differenzen	–450	–1.439
davon aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	–208	263
Ertragsteuern	**1.365**	**2.140**

Der Betrag der Minderung des Steueraufwands, der durch die Nutzung von Verlustvorträgen, für die bislang keine aktiven latenten Steuern angesetzt wurden, sowie durch bisher unberücksichtigte temporäre Differenzen und Steuergutschriften entstanden ist, beläuft sich auf 4 Mio. € (2019: 30 Mio. €).

Der Steueraufwand aus der Veränderung von Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern auf Verlustvorträge und temporäre Differenzen beträgt 10 Mio. € (2019: 7 Mio. €).

Die latenten Steuern werden auf Basis der Steuersätze ermittelt, die nach der derzeitigen Rechtslage in den einzelnen Ländern zum Realisationszeitpunkt gültig oder angekündigt sind. Unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Gewerbesteuer-Hebesatzes in Höhe von 428,0 % (2019: 428,0 %) ergibt sich der zugrunde gelegte inländische Ertragsteuersatz wie folgt:

in %	2020	2019
Körperschaftsteuersatz	15,0	15,0
Solidaritätszuschlag	5,5	5,5
Körperschaftsteuersatz inklusive Solidaritätszuschlag	15,8	15,8
Gewerbesteuersatz	15,0	15,0
Inländischer Ertragsteuersatz	**30,8**	**30,8**

Bei den ausländischen Gesellschaften werden die latenten Steuern auf Basis der entsprechenden länderspezifischen Steuersätze berechnet. Sie liegen im Geschäftsjahr 2020 zwischen 9,0 % und 40,0 % (2019: zwischen 9,0 % und 40,0 %).

Der Unterschied zwischen dem auf Basis des inländischen Steuersatzes ermittelten erwarteten Ertragsteueraufwand und dem ausgewiesenen Ertragsteueraufwand ist auf Ursachen zurückzuführen, die folgender **Überleitungsrechnung** zu entnehmen sind:

in Mio. €	2020	2019
Ergebnis vor Ertragsteuern	5.222	7.118
Inländischer Steuersatz	30,8 %	30,8 %
Erwarteter Ertragsteueraufwand	**1.608**	**2.192**
Steuersatzbedingte Abweichungen	–397	–373
Steuermehrungen (+) / Steuerminderungen (–) aufgrund:		
steuerfreier Erträge	–97	–314
steuerlich nicht abzugsfähiger Aufwendungen	398	909
At-Equity-Bilanzierung	–210	5
Steueraufwand (+) / Steuerertrag (–) für Vorjahre	61	–162
Effekte aus Steuersatzänderungen	17	–17
Sonstige Abweichungen	–15	–100
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	**1.365**	**2.140**
Effektiver Steuersatz	26,1 %	30,1 %

Die Steuermehrungen aufgrund steuerlich nicht abzugsfähiger Aufwendungen gehen insbesondere auf nicht anrechenbare Quellensteuern zurück.

Der Steueraufwand für Vorjahre resultiert insbesondere aus Anpassungen bei Ertragsteuerforderungen und rückstellungen für Vorjahre, unter anderem aufgrund von Verrechnungspreissachverhalten, die in Zusammenhang mit noch offenen und laufenden Verrechnungspreisverfahren stehen.

Die sonstigen Abweichungen beinhalten diverse Überleitungspositionen.

Die Aufteilung der aktiven und passiven latenten Steuern auf **Bilanzpositionen** zum 31. Dezember geht aus nachfolgender Aufstellung hervor:

	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
in Mio. €	2020	2019	2020	2019
Immaterielle Vermögenswerte	17	17	3.354	3.186
Sachanlagen	49	53	673	780
Vermietete Erzeugnisse	282	324	3.203	4.085
Sonstige Finanzanlagen	6	3	1	22
Übrige Vermögenswerte	1.013	1.125	3.966	3.454
Steuerliche Verlustvorträge	476	306	–	–
Veräußerungsverluste (Capital Losses)	348	329	–	–
Rückstellungen	6.655	6.239	33	42
Verbindlichkeiten	3.717	3.544	852	647
Konsolidierung	3.721	3.883	1.766	1.539
	16.284	**15.823**	**13.848**	**13.755**
Abwertung auf steuerliche Verlustvorträge	–138	–177	–	–
Abwertung auf Veräußerungsverluste (Capital Losses)	–348	–329	–	–
Saldierung	–13.339	–13.123	–13.339	–13.123
Latente Ertragsteuern	**2.459**	**2.194**	**509**	**632**
Netto	1.950	1.562	–	–

Steuerliche **Verlustvorträge**, die das In- und Ausland betreffen, beliefen sich auf 1.568 Mio. € (2019: 954 Mio. €). Darin ist ein steuerlicher Verlustvortrag in Höhe von 406 Mio. € (2019: 519 Mio. €) enthalten, auf den aktive latente Steuern in Höhe von 138 Mio. € (2019: 177 Mio. €) wertberichtigt sind. Der Anstieg der steuerlichen Verlustvorträge ist verursacht durch den Ergebnisrückgang im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie.

In den Gesellschaften mit steuerlichen Verlustvorträgen werden latente Steuerforderungen ausgewiesen, die die latenten Steuerverbindlichkeiten um 392 Mio. € (2019: 292 Mio. €) übersteigen. Grundlage für den Ansatz der latenten Steuern ist das BMW Group Geschäftsmodell beziehungsweise die Einschätzung des Managements, dass substanzielle Hinweise vorhanden sind, dass die Gesellschaften zukünftig ein zu versteuerndes Ergebnis erzielen, mit denen die abzugsfähigen temporären Differenzen verrechnet werden können. So wird auch erwartet, dass der im Geschäftsjahr 2020 für den ertragsteuerlichen Organkreis der BMW AG erzielte Verlust unter Berücksichtigung der Mindestbesteuerung in den nächsten Jahren in voller Höhe genutzt werden kann. Des Weiteren wird davon ausgegangen, dass steuerliche Anlaufverluste des in 2019 eröffneten Werks in San Luis Potosí, Mexiko durch planmäßige zukünftige Erträge genutzt werden können.

Verlustvorträge in Höhe von 1.129 Mio. € (2019: 553 Mio. €) sind zeitlich unbegrenzt nutzbar, während 439 Mio. € (2019: 401 Mio. €) nach mehr als 3 Jahren verfallbar sind.

Veräußerungsverluste (Capital Losses) in Großbritannien, die nicht im Zusammenhang mit der operativen Geschäftstätigkeit stehen, sanken währungsbedingt auf 1.832 Mio. € (2019: 1.938 Mio. €). Die aktiven latenten Steuern auf diese Verlustvorträge, die 348 Mio. € (2019: 329 Mio. €) betragen, sind wie in den Vorjahren vollständig abgewertet, da sie nur im Fall von Gewinnen aus Veräußerungen genutzt werden können.

Die **Saldierung** von aktiven und passiven latenten Steuern erfolgt gemäß der jeweiligen steuerlichen Einheit, sofern sich diese auf dieselbe Steuerbehörde bezieht.

Die erfolgsneutral im **Eigenkapital** verrechneten latenten Steuern belaufen sich auf 1.710 Mio. € (2019: 2.015 Mio. €).

in Mio. €	2020	2019*
Aktive (+) / Passive (–) latente Steuern zum 1. Januar	1.562	–122
Latente Steueraufwendungen (–) / -erträge (+) erfolgswirksam	658	1.176
Veränderung erfolgsneutral erfasster latenter Steuern	–305	558
davon in Zusammenhang mit der erfolgsneutralen Marktbewertung von Finanzinstrumenten und Wertpapieren	–443	170
davon in Zusammenhang mit der Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	161	376
davon aus Währungsumrechnung	–23	12
Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen	35	–50
Aktive (+) / Passive (–) latente Steuern zum 31. Dezember	**1.950**	**1.562**

* Vorzeichenlogik gegenüber dem BMW Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2019 umgestellt

Zu versteuernde temporäre Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und Joint Ventures belaufen sich auf 22.174 Mio. € (2019: 21.215 Mio. €). Auf diese zu versteuernden temporären Differenzen werden keine latenten Steuern angesetzt, weil der BMW Konzern den Zeitpunkt der Umkehrung der temporären Differenzen bestimmen kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Differenzen in absehbarer Zeit nicht auflösen, insbesondere weil Gewinne der Gesellschaften zum Zwecke der Substanzerhaltung und Reinvestition nicht ausgeschüttet werden sollen. Von einer Ermittlung der potenziellen steuerlichen Auswirkungen wurde wegen des unverhältnismäßig hohen Aufwands abgesehen. Passive latente Steuern auf erwartete Ausschüttungen fallen in Höhe von 76 Mio. € (2019: 64 Mio. €) an und betreffen im Wesentlichen Ausschüttungen aus ausländischen Tochtergesellschaften und gemeinsamen Vereinbarungen.

Die Steuererklärungen der Gesellschaften der BMW Group werden regelmäßig von inländischen und ausländischen Steuerbehörden geprüft. Unter Berücksichtigung einer Vielzahl von Faktoren – unter anderem der Auslegung, Kommentierung und Rechtsprechung zur jeweiligen Steuergesetzgebung sowie der Erfahrungen aus der Vergangenheit – sind, soweit ersichtlich und wahrscheinlich, in ausreichendem Umfang Rückstellungen für zukünftig mögliche Steuerverpflichtungen gebildet worden.

14 ERGEBNIS JE AKTIE

		2020	2019
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG	Mio. €	3.775,0	4.914,5
Ergebnisanteil der Stammaktien	Mio. €	3.448,1	4.494,4
Ergebnisanteil der Vorzugsaktien	Mio. €	326,9	420,1
Durchschnittliche Anzahl der umlaufenden Stammaktien	Stück	601.995.196	601.995.196
Durchschnittliche Anzahl der umlaufenden Vorzugsaktien	Stück	56.867.180	56.122.857
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Stammaktie	€	5,73	7,47
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie	€	5,75	7,49
Dividende je Stammaktie	€	1,90*	2,50
Dividende je Vorzugsaktie	€	1,92*	2,52

* Vorschlag der Verwaltung

Beim Ergebnis je Vorzugsaktie wurden nur die für das jeweilige Geschäftsjahr dividendenberechtigten Vorzugsaktien berücksichtigt. Das verwässerte Ergebnis je Aktie entspricht wie im Vorjahr dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

15 PERSONALAUFWENDUNGEN

In den Kostenpositionen sind folgende Personalaufwendungen enthalten:

in Mio. €	2020	2019
Löhne und Gehälter	10.081	10.370
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	1.252	1.133
Soziale Abgaben	911	948
Personalaufwand	**12.244**	**12.451**

Der Personalaufwand beinhaltet 602 Mio. € (2019: 72 Mio. €) an Aufwendungen für Personalstrukturmaßnahmen. Die Summe der beitragsorientierten Pensionsaufwendungen beträgt 150 Mio. € (2019: 148 Mio. €). Die Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung belaufen sich auf 634 Mio. € (2019: 667 Mio. €).

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer gliedert sich wie folgt:

	2020	2019*
Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	**122.874**	**123.868**
davon aus quotal konsolidierten Gesellschaften	139	–

* Vorjahreszahl angepasst

Die Vorjahreszahl wurde aufgrund der Umstellung der internen Steuerung (siehe Geschäftsbericht 2019, Konzernlagebericht) angepasst. Für die Mitarbeiterzahlen zum Jahresende wird auf den zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

16 LEASINGVERHÄLTNISSE

a Leasingnehmer

In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung werden folgende Beträge im Zusammenhang mit Leasingverhältnissen als Leasingnehmer gezeigt:

in Mio. €	2020	2019
Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte sowie aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	–91	–94
Aufwendungen aus variablen Leasingzahlungen, die nicht in der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten enthalten sind	–13	–3
Zinsaufwendungen aus der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten	–55	–54

Der überwiegende Teil der Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte sowie aus kurzfristigen Leasingverhältnissen entfällt auf Leasingverhältnisse über geringwertige Vermögenswerte.

Die BMW Group ist zum Stichtag Leasingverhältnisse eingegangen, welche noch nicht begonnen haben. Daraus können sich voraussichtlich künftige Zahlungsabflüsse von 225 Mio. € (2019: 42 Mio. €) ergeben.

Der gesamte Zahlungsmittelabfluss für Leasingverhältnisse im Jahr 2020 beläuft sich auf 653 Mio. € (2019: 591 Mio. €).

Angaben zu Nutzungsrechten und Leasingverbindlichkeiten sowie weitere Erläuterungen finden sich unter den ↗ **Textziffern [5]** Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen, ↗ **[20]** Entwicklung des Konzernanlagevermögens 2020, ↗ **[22]** Sachanlagen (inklusive Nutzungsrechte Leasing) sowie unter ↗ **[35]** Finanzverbindlichkeiten.

b Leasinggeber

in Mio. €	2020	2019
Erträge aus variablen Leasingzahlungen aus Operating Leases	148	171
Erträge aus variablen Leasingzahlungen aus Finance Leases	17	19
Finanzertrag auf die Nettoinvestition in bestehende Finance Leases	890	885
Veräußerungsgewinn von Fahrzeugen, die im Rahmen von Finance Leases an Endkunden vermietet wurden*	1.167	1.384

* Vorjahreszahl angepasst

Variable Leasingzahlungen sind abhängig von der Laufleistung. Die Verträge beinhalten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen.

17 HONORARAUFWAND DES KONZERNABSCHLUSSPRÜFERS

Der im Geschäftsjahr 2020 für den Konzernabschlussprüfer und das PwC-Netzwerk erfasste Honoraraufwand nach § 314 Absatz 1 Nummer 9 HGB beträgt 18 Mio. € (2019: 19 Mio. €) und gliedert sich wie folgt:

	PwC International		davon: PwC GmbH	
in Mio. €	2020	2019	2020	2019
Abschlussprüfungsleistungen	14	14	4	4
Andere Bestätigungsleistungen	1	1	–	1
Steuerberatungsleistungen	–	1	–	–
Sonstige Leistungen	3	3	–	2
Honoraraufwand	**18**	**19**	**4**	**7**

Die im Geschäftsjahr 2020 vom Konzernabschlussprüfer PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, Niederlassung München, erbrachten Leistungen für die BMW AG und ihre beherrschten Tochtergesellschaften betreffen Abschlussprüfungsleistungen, andere Bestätigungsleistungen, Steuerberatungsleistungen und sonstige Leistungen.

Die Abschlussprüfungsleistungen umfassen vornehmlich die Prüfung des Konzernabschlusses und die Prüfung der Jahresabschlüsse der BMW AG und ihrer beherrschten Tochterunternehmen sowie alle damit im Zusammenhang stehenden Leistungen, unter anderem die prüferische Durchsicht des Konzernzwischenabschlusses.

Andere Bestätigungsleistungen beinhalten im Wesentlichen projektbegleitende Prüfungen, Comfort Letter und gesetzlich vorgeschriebene, vertraglich vereinbarte oder freiwillig beauftragte Bestätigungsleistungen.

Steuerberatungsleistungen umfassen primär Leistungen in Zusammenhang mit Transferpreisen und steuerlicher Compliance.

Sonstige Leistungen beinhalten im Wesentlichen Beratungen in Bezug auf Produktionsprozesse.

18 ZUWENDUNGEN DER ÖFFENTLICHEN HAND

Im Geschäftsjahr 2020 wurden Zuwendungen für Vermögenswerte in Höhe von 67 Mio. € (2019: 41 Mio. €) sowie erfolgsbezogene Zuwendungen in Höhe von 210 Mio. € (2019: 199 Mio. €) erfolgswirksam erfasst.

Im Wesentlichen beinhalten diese Zuwendungen öffentliche Mittel zur Strukturförderung und Zuschüsse für Werksaufbauten.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GESAMTERGEBNISRECHNUNG

19 ANGABEN ZUR GESAMTERGEBNISRECHNUNG

Das sonstige Ergebnis nach Steuern setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2020	2019
Neubewertungen der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	–354	–1.254
Latente Steuern	139	387
Bestandteile, die zukünftig nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden	**–215**	**–867**
Wertpapiere (erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert)	7	42
davon in der laufenden Periode entstandene Gewinne / Verluste	20	59
davon ergebniswirksame Umbuchungen in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung	–13	–17
Derivative Finanzinstrumente	991	–706
davon in der laufenden Periode entstandene Gewinne / Verluste	1.636	–229
davon ergebniswirksame Umbuchungen in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung	–645	–477
Kosten der Sicherungsmaßnahmen	201	125
davon in der laufenden Periode entstandene Gewinne / Verluste	–437	–611
davon ergebniswirksame Umbuchungen in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung	638	736
Sonstiges Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen	106	–3
Latente Steuern	–444	171
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	–1.283	544
Bestandteile, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden	**–422**	**173**
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	**–637**	**–694**

Die latenten Steuern auf die Bestandteile des sonstigen Ergebnisses stellen sich wie folgt dar:

	2020			2019		
in Mio. €	Vor Steuern	Latente Steuern	Nach Steuern	Vor Steuern	Latente Steuern	Nach Steuern
Neubewertungen der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	–354	139	–215	–1.254	387	–867
Wertpapiere (erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert)	7	–2	5	42	–12	30
Derivative Finanzinstrumente	991	–328	663	–706	211	–495
Kosten der Sicherungsmaßnahmen	201	–59	142	125	–34	91
Sonstiges Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen	106	–55	51	–3	6	3
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	–1.283	–	–1.283	544	–	544
Sonstiges Ergebnis	**–332**	**–305**	**–637**	**–1.252**	**558**	**–694**

Das sonstige Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen wird in der Darstellung der Entwicklung des Konzerneigenkapitals in Höhe von –113 Mio. € (2019: 22 Mio. €) bei der Währungsumrechnung, in Höhe von 118 Mio. € (2019: – 56 Mio. €) bei den derivativen Finanzinstrumenten und in Höhe von 46 Mio. € (2019: € 37 Mio. €) bei den Kosten der Sicherungsmaßnahmen ausgewiesen.

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

20 ENTWICKLUNG DES KONZERNANLAGEVERMÖGENS 2020

	Anschaffungs- und Herstellungskosten						Abschreibungen							Buchwerte	
in Mio. €	1.1.2020	Kurs-differenzen	Zugänge	Um-buchungen	Abgänge	31.12.2020	1.1.2020	Kurs-differenzen	Lfd. Jahr	Um-buchungen	Wert-änderungen[1]	Abgänge	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2019
Entwicklungskosten	15.391	–	2.300	–	715	16.976	4.948	–	1.710	–	–	689	5.969	11.007	10.443
Geschäfts- oder Firmenwert	385	–1	–	–	–	384	5	–	–	–	–	–	5	379	380
Übrige immaterielle Vermögenswerte	2.075	–52	271	2	545	1.751	1.169	–16	183	2	–	543	795	956	906
Immaterielle Vermögenswerte	**17.851**	**–53**	**2.571**	**2**	**1.260**	**19.111**	**6.122**	**–16**	**1.893**	**2**	**–**	**1.232**	**6.769**	**12.342**	**11.729**
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	15.449	–380	621	538	293	15.935	6.104	–135	846	–	–	124	6.691	9.244	9.345
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	3.107	–72	280	12	219	3.108	426	–14	452	5	–	73	796	2.312	2.681
Technische Anlagen und Maschinen	40.061	–765	1.841	710	1.548	40.299	29.177	–511	3.071	2	–	1.500	30.239	10.060	10.884
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	82	–1	8	–	31	58	6	–1	15	–	–	2	18	40	76
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.172	–100	248	44	226	3.138	2.147	–59	333	–4	–	206	2.211	927	1.025
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	104	–4	41	–	20	121	31	–1	37	–	–	16	51	70	73
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.991	–19	941	–1.294	–	1.619	–	–	–	–	–	–	–	1.619[2]	1.991
Sachanlagen	**60.673**	**–1.264**	**3.651**	**–2**	**2.067**	**60.991**	**37.428**	**–705**	**4.250**	**–2**	**–**	**1.830**	**39.141**	**21.850**	**23.245**
Vermietete Erzeugnisse	**49.942**	**–1.930**	**17.820**	**–**	**15.712**	**50.120**	**7.333**	**–300**	**5.833**	**–**	**–**	**4.741**	**8.125**	**41.995**	**42.609**
At Equity bewertete Beteiligungen	**3.439**	**–**	**1.440**	**–**	**1.054**	**3.825**	**240**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**240**	**3.585**	**3.199**
Anteile an verbundenen Unternehmen	292	–11	72	–	52	301	88	–3	–	–	–	–	85	216	204
Beteiligungen	1.000	–24	84	–	97	963	501	10	–	–	–57	10	444	519	499
Wertpapiere des Anlagevermögens	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Sonstige Finanzanlagen	**1.292**	**–35**	**156**	**–**	**149**	**1.264**	**589**	**7**	**–**	**–**	**–57**	**10**	**529**	**735**	**703**

[1] davon ergebniswirksam 57 Mio. €
[2] Darin enthalten sind Anlagen im Bau in Höhe von 1.297 Mio. €.

ENTWICKLUNG DES KONZERNANLAGEVERMÖGENS 2019

	Anschaffungs- und Herstellungskosten						Abschreibungen							Buchwerte	
in Mio. €	1.1.2019	Kurs-differenzen	Zugänge	Um-buchungen	Abgänge	31.12.2019	1.1.2019	Kurs-differenzen	Lfd. Jahr	Um-buchungen	Wert-änderungen[1]	Abgänge	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2018
Entwicklungskosten	14.990	–	2.134	–	1.733	15.391	5.014	–	1.667	–	–	1.733	4.948	10.443	9.976
Geschäfts- oder Firmenwert	385	–	–	–	–	385	5	–	–	–	–	–	5	380	380
Übrige immaterielle Vermögenswerte	1.798	11	448	–	182	2.075	1.183	4	148	–	–	166	1.169	906	615
Immaterielle Vermögenswerte	**17.173**	**11**	**2.582**	**–**	**1.915**	**17.851**	**6.202**	**4**	**1.815**	**–**	**–**	**1.899**	**6.122**	**11.729**	**10.971**
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	14.023	115	1.013	397	99	15.449	5.310	44	794	2	–	46	6.104	9.345	6.420
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	2.387	22	751	–8	45	3.107	–	1	430	–	–	5	426	2.681	2.387[2]
Technische Anlagen und Maschinen	38.190	224	2.581	1.253	2.187	40.061	28.111	158	3.086	–6	–	2.172	29.177	10.884	10.078
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	1	–	75	6	–	82	–	–	6	–	–	–	6	76	1[2]
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.061	23	311	63	286	3.172	2.082	14	322	4	–	275	2.147	1.025	908
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	71	1	33	1	2	104	–	–	31	–	–	–	31	73	71[2]
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.392	18	1.297	–1.713	3	1.991	–	–	–	–	–	–	–	1.991[3]	2.395
Sachanlagen	**57.666**	**380**	**5.202**	**–**	**2.575**	**60.673**	**35.503**	**216**	**4.202**	**–**	**–**	**2.493**	**37.428**	**23.245**	**19.801**
Vermietete Erzeugnisse	**45.851**	**619**	**20.513**	**–**	**17.041**	**49.942**	**7.592**	**95**	**4.732**	**–**	**–**	**5.086**	**7.333**	**42.609**	**38.259**
At Equity bewertete Beteiligungen	**2.624**	**–**	**2.876**	**–**	**2.061**	**3.439**	**–**	**–**	**–**	**–**	**240**	**–**	**240**	**3.199**	**2.624**
Anteile an verbundenen Unternehmen	444	2	139	–	293	292	191	–	–	–	–322	–219	88	204	253
Beteiligungen	938	4	86	–	28	1.000	480	–1	–	–	11	–11	501	499	458
Wertpapiere des Anlagevermögens	28	–	–	–	28	–	–	–	–	–	–	–	–	–	28
Sonstige Finanzanlagen	**1.410**	**6**	**225**	**–**	**349**	**1.292**	**671**	**–1**	**–**	**–**	**–311**	**–230**	**589**	**703**	**739**

[1] davon ergebniswirksam 71 Mio. €
[2] Buchwerte zum 1.1.2019 (aus der Erstanwendung IFRS 16)
[3] Darin enthalten sind Anlagen im Bau in Höhe von 1.555 Mio. €.

21 IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Unter den immateriellen Vermögenswerten werden hauptsächlich die aktivierten Entwicklungskosten für Fahrzeug-, Baukästen- und Architekturprojekte sowie Zuschüsse für Werkzeugkosten, Lizenzen, erworbene Entwicklungsleistungen, Emissionszertifikate, Software und erworbene Kundenstämme ausgewiesen.

In den übrigen immateriellen Vermögenswerten ist ein Markenrecht in Höhe von 40 Mio. € (2019: 43 Mio. €) enthalten. Dieses ist dem Segment Automobile zuzuordnen und unterliegt keiner planmäßigen Abschreibung, da die zeitliche Nutzung unbegrenzt ist. Es ist mit einem beschränkten Eigentumsrecht verbunden. Die Abweichung in Höhe von 3 Mio. € zum Vorjahr ist ausschließlich währungsbedingt. Des Weiteren beinhalten die immateriellen Vermögenswerte einen aktivierten Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 33 Mio. € (2019: 33 Mio. €), der der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Automobile zugeordnet ist sowie einen aktivierten Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 346 Mio. € (2019: 347 Mio. €), der der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Finanzdienstleistungen zugeordnet ist.

Wie im Vorjahr ergab sich kein Wertberichtigungs- oder Wertaufholungsbedarf für immaterielle Vermögenswerte.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden für immaterielle Vermögenswerte wie im Vorjahr keine Fremdkapitalkosten aktiviert.

22 SACHANLAGEN (INKLUSIVE NUTZUNGSRECHTE LEASING)

Im Geschäftsjahr 2020 ergab sich wie im Vorjahr kein Wertberichtigungsbedarf.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden wie im Vorjahr keine Fremdkapitalkosten für Sachanlagen aktiviert.

Bei den Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen über Grundstücke und Bauten handelt es sich vor allem um Logistik- und Büroflächen sowie in geringerem Umfang um Vertriebs- und Produktionsflächen. Zur Sicherung dieser Flächen und aus Gründen der Flexibilität enthalten die Immobilienmietverträge häufig Verlängerungs- und Kündigungsoptionen.

23 VERMIETETE ERZEUGNISSE

Die Fälligkeiten der Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Operating Leases in Höhe von 20.872 Mio. € (2019: 20.894 Mio. €) stellen sich wie folgt dar:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Innerhalb eines Jahres	9.285	9.804
Zwischen einem und zwei Jahren	6.327	6.489
Zwischen zwei und drei Jahren	3.416	3.278
Zwischen drei und vier Jahren	1.534	1.073
Zwischen vier und fünf Jahren	275	225
Nach mehr als fünf Jahren	35	25
Mindestleasingzahlungen	**20.872**	**20.894**

Aufgrund von Änderungen der Restwerterwartungen ergeben sich bei den vermieteten Erzeugnissen Wertminderungsaufwendungen in Höhe von 312 Mio. € (2019: 198 Mio. €) und Erträge aus Wertaufholungen in Höhe von 110 Mio. € (2019: 74 Mio. €).

24 AT EQUITY BEWERTETE BETEILIGUNGEN

Die at Equity bewerteten Beteiligungen umfassen die Anteile an dem Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. (BMW Brilliance), Shenyang, dem Joint Venture YOUR NOW Holding GmbH, München, dem Joint Venture IONITY Holding GmbH & Co. KG (IONITY), München, sowie die Anteile an dem assoziierten Unternehmen THERE Holding B.V. (THERE), Rijswijk.

BMW Brilliance Automotive Ltd.

BMW Brilliance produziert überwiegend für den chinesischen Markt Modelle der Marke BMW und verfügt des Weiteren über eine Motorenfertigung, mit der die zwei dort betriebenen Werke mit Benzinmotoren versorgt werden.

Die BMW Group beabsichtigt ihren Anteil an dem Joint Venture BMW Brilliance von 50 % auf 75 % zu erhöhen. Dazu hat das Unternehmen am 11. Oktober 2018 eine Vereinbarung mit seinem Joint Venture Partner, einer hundertprozentigen Tochter von Brilliance China Automotive Holdings Ltd. (CBA), über den Erwerb von weiteren 25 % der Anteile an BMW Brilliance unterzeichnet. Die beiden Parteien haben sich auf umgerechnet 3,6 Mrd. € als Kaufpreis geeinigt. Der Vertrag des Joint Ventures, der bislang 2028 endet, soll in diesem Zug bis 2040 verlängert werden. Voraussetzung dafür ist die vereinbarte Anteilsübernahme. Die Zustimmung der CBA-Aktionärsversammlung ist am 18. Januar 2019 erfolgt. Weiterhin steht dies unter dem Vorbehalt behördlicher Genehmigungen. Das Closing soll erwartungsgemäß im Jahr 2022 erfolgen. Dies wird zu einer Vollkonsolidierung von BMW Brilliance im BMW Konzernabschluss führen und damit voraussichtlich einen signifikanten positiven Bewertungseffekt im Geschäftsjahr des Closing nach sich ziehen.

YOUR NOW

Mit Wirkung zum 31. Januar 2019 vollzog die BMW Group die Zusammenlegung von mehreren Mobilitätsdienstleistungsgesellschaften unter dem Namen YOUR NOW. Der laufende Verlust aus der Equity-Bewertung der YOUR NOW Holding GmbH beträgt im Geschäftsjahr – 349 Mio. € (2019: – 662 Mio. €). In diesem Verlust sind Wertberichtigungen in Höhe von –113 Mio. € (2019: – 277 Mio. €) auf Ebene der YOUR NOW Holding GmbH enthalten. Diese ergaben sich, da mit Blick auf die Ausbreitung des Coronavirus für die at Equity bewerteten Beteiligungen aus Sicht der BMW Group ein Anhaltspunkt für eine Wertminderung sowohl auf Ebene der BMW Group als auch auf Ebene der YOUR NOW Holding GmbH vorlag. Der Test führte lediglich zu einem Wertminderungsbedarf auf Ebene der YOUR NOW Holding GmbH. Im Vorjahr wurden zusätzlich bei einzelnen YOUR NOW Gesellschaften im BMW Konzernabschluss zusätzliche Wertberichtigungen in Höhe von – 240 Mio. € auf den Buchwert vorgenommen. Diese Wertberichtigungen wurden im Beteiligungsergebnis im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen.

IONITY

Die BMW Group unterhält gemeinsam mit der Daimler AG, Stuttgart (Daimler AG), der Ford Motor Company, dem Volkswagen Konzern, sowie Kia Motors Corporation und Hyundai Motor Corporation zu gleichen Anteilen das Joint Venture IONITY Holding GmbH & Co. KG. Der Einstieg von Kia Motors Corporation und Hyundai Motor Corporation ist im Oktober 2020 vollzogen worden. Der Anteil der BMW Group an IONITY beträgt seitdem 20 %. Das Geschäftsmodell von IONITY sieht den Aufbau und Betrieb von Hochleistungs-Ladestationen für batterieelektrische Fahrzeuge in Europa vor.

THERE

Zusammen mit der AUDI AG, der Daimler AG und weiteren Unternehmen hält die BMW Group Anteile an der THERE. Die HERE International B.V. (HERE) ist ein assoziiertes Unternehmen der THERE. Die digitalen Karten von HERE schaffen die Grundlage für die nächste Generation der Mobilität und ortsbezogener Dienste. Sie bilden damit die Basis für neue Assistenzsysteme bis hin zum voll automatisierten Fahren.

Im Dezember 2019 wurde bekanntgegeben, dass Mitsubishi Corporation (MC) und Nippon Telegraph and Telephone Corporation (NTT) gemeinsam 30 % der Anteile an HERE erwerben werden. Dieser Erwerb ist im Mai 2020 nach Zustimmung der Kartellbehörden vollzogen worden. Hieraus ergibt sich ein positiver Effekt im At-Equity-Ergebnis in Höhe von 105 Mio. €. Zudem wurde im Juni und im September 2020 jeweils eine Kapitalherabsetzung bei der THERE durchgeführt. Der Rückfluss an die BMW Group hieraus beträgt 197 Mio. €.

Aufgrund der Ausbreitung des Coronavirus war zudem aus Sicht der BMW Group ein Anhaltspunkt für eine Wertminderung gegeben. Der Wertberichtigungstest wurde auf die aktuelle Geschäftsplanung von HERE, welche bereits die gesunkenen Erwartungen aus der Corona-Pandemie widerspiegelt, abgestellt. Auf Basis dieser Planung wurde der Nutzungswert mittels eines Kapitalwertkalküls ermittelt. Dabei wurde ein Diskontierungszinssatz von 18,5 % vor Steuern zugrunde gelegt. Im Zuge des Wertminderungstests wurde im BMW Konzernabschluss eine Wertberichtigung in Höhe von – 27 Mio. € vorgenommen. Diese Wertberichtigung ist im Beteiligungsergebnis im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen.

In den folgenden Tabellen werden Finanzinformationen zu at Equity bewerteten Beteiligungen in einer 100%-Sicht zusammengefasst:

	BMW Brilliance		THERE		YOUR NOW		IONITY	
in Mio. €	2020	2019	2020	2019	2020	2019[1]	2020	2019[1]
ANGABEN ZUR BILANZ								
Langfristige Vermögenswerte	7.292	7.248	1.190	1.131	945	1.610	244	175
Kurzfristige Vermögenswerte	9.859	7.381	24	467	767	1.116	55	70
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.137	2.937	24	1	341	818	17	50
Eigenkapital	7.388	5.293	1.214	1.597	1.226	2.073	244	205
Langfristige Finanzverbindlichkeiten, Rückstellungen und Verbindlichkeiten	1.546	1.358	–	–	113	184	13	10
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten, Rückstellungen und Verbindlichkeiten	8.217	7.978	–	1	373	469	42	30
ÜBERLEITUNG DER ZUSAMMENGEFASSTEN FINANZINFORMATIONEN								
Aktiva	17.151	14.629	1.214	1.598	1.712	2.726	299	245
Rückstellungen und Verbindlichkeiten	9.763	9.336	–	1	486	653	55	40
Nettovermögen	7.388	5.293	1.214	1.597	1.226	2.073	244	205
Anteil des Konzerns am Nettovermögen	3.694	2.646	335[2]	475	591	987	49	51
Eliminierungen	–1.084	–960	–	–	–	–	–	–
Buchwert	2.610	1.686	335[2]	475	591	987	49	51

[1] Vorjahreszahlen angepasst
[2] beinhaltet Shareholder Impairment

in Mio. €	BMW Brilliance 2020	BMW Brilliance 2019	THERE 2020	THERE 2019	YOUR NOW 2020	YOUR NOW 2019[1]	IONITY 2020	IONITY 2019[1]
ANGABEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG								
Umsatzerlöse	23.913	21.910	–	–	234	424	8	1
Planmäßige Abschreibungen	707	651	–	–	127	150	19	10
Ergebnis vor Finanzergebnis	3.174	2.374	–1	–1	–693	–1.349	–43	–29
Zinserträge	80	84	4	–	–	–	–	–
Zinsaufwendungen	5	5	–	–	3	23	1	1
Ertragsteuern	822	654	–	–	6	–28	–8	–5
Ergebnis nach Steuern	2.560	1.947	206	–383	–749	–1.805	–37	–24
davon aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	2.560	1.947	206	–383	–701	–1.805	–37	–24
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	–	–	–	–48	–	–	–
Sonstiges Ergebnis	169	–14	10	1	–81	17	–	–
Gesamtergebnis	2.729	1.933	216	–382	–830	–1.788	–37	–24
Dividendenerträge des Konzerns[2]	379	1.284	–	–	–	–	–	–

[1] Vorjahreszahlen angepasst
[2] geflossene Dividende in Höhe von 1.020 Mio. € (2019: 643 Mio. €)

25 FORDERUNGEN AUS FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Kreditfinanzierungen für Kunden und Händler*	63.584	71.104
Forderungen aus Finance Leases	20.693	21.333
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	**84.277**	**92.437**

* Darstellung inklusive Operating Leases

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen gemäß IFRS 9, die ausschließlich im Segment Finanzdienstleistungen anfallen, entwickelten sich wie folgt:

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2 Allgemein	Stufe 2 Vereinfacht	Stufe 3	Gesamt
Wertberichtigungen am 1. Januar 2020	361	209	12	517	1.099
Umgliederung in die Stufe 1	1	–6	–	–4	–9
Umgliederung in die Stufe 2	–15	153	–	–15	123
Umgliederung in die Stufe 3	–4	–30	–1	195	160
Ausbuchung und Ausreichung von Forderungen	12	21	1	–33	1
Abschreibung von Forderungen	–1	–14	–1	–90	–106
Änderungen der Risikoparameter	60	66	1	49	176
Sonstige Veränderungen	69	75	27	24	195
Wertberichtigungen am 31. Dezember 2020	**483**	**474**	**39**	**643**	**1.639**

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2 Allgemein	Stufe 2 Vereinfacht	Stufe 3	Gesamt
Wertberichtigungen am 1. Januar 2019	363	175	12	482	1.032
Umgliederung in die Stufe 1	2	–13	–	–1	–12
Umgliederung in die Stufe 2	–17	107	–	–16	74
Umgliederung in die Stufe 3	–6	–24	–1	175	144
Ausbuchung und Ausreichung von Forderungen	17	–26	1	–15	–23
Abschreibung von Forderungen	–2	–17	–	–133	–152
Änderungen der Risikoparameter	–40	31	–	1	–8
Sonstige Veränderungen	44	–24	–	24	44
Wertberichtigungen am 31. Dezember 2019	**361**	**209**	**12**	**517**	**1.099**

Auf Finance Leases entfallen Wertberichtigungen für bonitätsbeeinträchtigte Forderungen in Höhe von 95 Mio. € (2019: 74 Mio. €).

Der geschätzte Wert der Fahrzeuge, die als Sicherheiten für bonitätsbeeinträchtigte Forderungen gehalten werden, beträgt zum Bilanzstichtag 517 Mio. € (2019: 541 Mio. €). Der Bilanzansatz der Vermögenswerte, die als Sicherheiten gehalten und aufgrund eines Zahlungsausfalls in Anspruch genommen wurden, beträgt 33 Mio. € (2019: 39 Mio. €).

Den Finance Leases liegen folgende Details zugrunde:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019*
Fällig innerhalb eines Jahres	6.970	6.918
Fällig zwischen einem und zwei Jahren	6.293	6.761
Fällig zwischen zwei und drei Jahren	5.190	5.412
Fällig zwischen drei und vier Jahren	3.695	3.725
Fällig zwischen vier und fünf Jahren	558	479
Fällig nach mehr als fünf Jahren	48	32
Bruttoinvestitionen in Finance Leases	**22.754**	**23.327**
Fällig innerhalb eines Jahres	6.426	6.384
Fällig zwischen einem und zwei Jahren	5.809	6.263
Fällig zwischen zwei und drei Jahren	4.770	5.006
Fällig zwischen drei und vier Jahren	3.395	3.421
Fällig zwischen vier und fünf Jahren	503	433
Fällig nach mehr als fünf Jahren	45	30
Nettoinvestitionen in Finance Leases ohne Wertberichtigungen	**20.948**	**21.537**
Noch nicht realisierter Finanzertrag	**1.806**	**1.790**
Wertberichtigungen	255	204
Nettoinvestitionen in Finance Leases	**20.693**	**21.333**

* Vorjahreszahlen angepasst

26 FINANZFORDERUNGEN

Die Finanzforderungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Wertpapiere und Investmentanteile	4.226	5.391
Derivate	3.256	1.620
Ausleihungen an Dritte	71	54
Sonstige	199	260
Finanzforderungen	**7.752**	**7.325**
davon langfristig	2.644	1.370
davon kurzfristig	5.108	5.955

27 ERTRAGSTEUERANSPRÜCHE

Ertragsteueransprüche von 606 Mio. € (2019: 1.209 Mio. €) beinhalten Ansprüche in Höhe von 43 Mio. € (2019: 186 Mio. €), deren Begleichung in einem Zeitraum von mehr als einem Jahr erwartet wird. Abhängig vom Verlauf der zugrunde liegenden Verfahren kann der Ausgleich der Ansprüche auch zu einem früheren Zeitpunkt erfolgen. Der Rückgang der Ertragsteueransprüche ist im Wesentlichen bedingt durch Steuerrückerstattungen.

28 SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

Die sonstigen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Vermögenswerte aus Rückgaberechten für zukünftige Leasingfahrzeuge	3.041	4.807
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.048	2.641
Sonstige Steuern	1.581	1.935
Erwartete Erstattungsansprüche	1.046	1.086
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	546	308
Sicherheitsleistungen	454	413
Aktive Rechnungsabgrenzungen	364	396
Übrige	1.246	1.353
Sonstige Vermögenswerte	**10.326**	**12.939**
davon langfristig	1.216	1.325
davon kurzfristig	9.110	11.614

Die Sicherheitsleistungen umfassen im Wesentlichen geschäftsübliche Sicherheiten in Form von Bankeinlagen für den Verkauf von Asset-Backed-Finanzierungen.

29 VORRÄTE

Der ausgewiesene Vorratsbestand setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Fertige Erzeugnisse und Waren	10.542	11.491
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1.373	1.286
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.660	1.674
Zum Verkauf anstehende Fahrzeuge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft	818	808
Geleistete Anzahlungen	503	632
Vorräte	**14.896**	**15.891**

Vom Gesamtbetrag der zum 31. Dezember 2020 bilanzierten Vorräte sind 899 Mio. € (2019: 973 Mio. €) zu ihrem Nettoveräußerungswert bilanziert. Die im Geschäftsjahr 2020 erfassten Wertminderungen auf den Nettoveräußerungswert betragen 59 Mio. € (2019: 126 Mio. €), die vorgenommenen Wertaufholungen belaufen sich auf 2 Mio. € (2019: 22 Mio. €).

Aus den Vorräten wurden im Geschäftsjahr 2020 Umfänge in Höhe von 48.128 Mio. € (2019: 53.524 Mio. €) als Aufwand erfasst. Die Vorjahreszahlen wurden aufgrund einer geänderten Berechnungslogik angepasst. Die angepasste Angabe bezieht sich nicht mehr nur auf die abgesetzten Produkte, sondern wird inklusive der segmentübergreifenden Konsolidierungen abgebildet. Ohne segmentübergreifende Konsolidierungen betrug der Vorjahreswert 62.633 Mio. €. Zum 31. Dezember 2020 betragen die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, 359 Mio. € (2019: 445 Mio. €).

30 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Bruttobuchwert	2.345	2.590
Wertberichtigungen der Stufe 2 – Vereinfachte Vorgehensweise	–24	–26
Wertberichtigungen der Stufe 3	–23	–46
Nettobuchwert	**2.298**	**2.518**

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gemäß IFRS 9 entwickelten sich wie folgt:

in Mio. €	2020	2019
Anfangsbestand 1. Januar	72	54
Zuführungen (+)	16	30
Auflösungen (–)	–36	–7
Inanspruchnahme	–1	–7
Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen	–4	2
Endbestand 31. Dezember	**47**	**72**

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden generell Sicherheiten in Form von einbehaltenen Fahrzeugdokumenten und Bankbürgschaften gehalten, sodass das Ausfallrisiko sehr begrenzt ist.

Die Wertminderungsaufwendungen sowie Wertaufholungserträge sind für den Gesamtkonzern von untergeordneter Bedeutung, weshalb auf einen gesonderten Ausweis in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung verzichtet wird.

31 EIGENKAPITAL

Zahl der ausgegebenen Aktien

	Vorzugsaktien		Stammaktien	
	2020	2019	2020	2019
Ausgegebene / im Umlauf befindliche Aktien zum 1. Januar	56.867.304	56.126.904	601.995.196	601.995.196
Im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms ausgegebene Aktien	822.124	744.447	–	–
Abzüglich erworbener und wieder ausgegebener Aktien	124	4.047	–	–
Ausgegebene / im Umlauf befindliche Aktien zum 31. Dezember	57.689.304	56.867.304	601.995.196	601.995.196

Sämtliche Aktien lauten auf den Inhaber und haben einen Nennwert von 1,00 €. Die Vorzugsaktien, die kein Stimmrecht haben, sind mit einem Vorabgewinn (Mehrdividende) in Höhe von 0,02 € je Aktie ausgestattet.

Im Rahmen eines Mitarbeiteraktienprogramms wurden im Jahr 2020 an die Mitarbeiter 822.124 Vorzugsaktien zu einem Vorzugspreis von 36,55 € je Aktie veräußert. Diese sind erstmals für das Geschäftsjahr 2021 dividendenberechtigt.

Das Grundkapital stieg in Höhe von 0,8 Mio. € durch die Ausgabe von 822.000 neuen Vorzugsaktien ohne Stimmrecht an die Mitarbeiter. Damit beträgt die Anzahl der genehmigten Aktien beziehungsweise das Genehmigte Kapital der BMW AG, das befristet bis zum 15. Mai 2024 zur Ausgabe von 5 Mio. stimmrechtslosen Vorzugsaktien in Höhe von nominal 5,0 Mio. € ermächtigt, am Bilanzstichtag noch 3,4 Mio. Stück beziehungsweise 3,4 Mio. €.

Des Weiteren wurden für das Mitarbeiteraktienprogramm 124 bereits ausgegebene Vorzugsaktien erworben und an die Mitarbeiter wieder ausgegeben.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält Agios aus der Ausgabe von Aktien und beträgt 2.199 Mio. € (2019: 2.161 Mio. €). Die Veränderung in Höhe von 38 Mio. € ergibt sich aus der Kapitalerhöhung zur Ausgabe von Vorzugsaktien an Mitarbeiter.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen enthalten die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden. Darüber hinaus werden die Neubewertungen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen in den Gewinnrücklagen ausgewiesen.

Es wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2020 der BMW AG nach HGB in Höhe von 1.253 Mio. € wie folgt zu verwenden:

— Ausschüttung einer Dividende von 1,92 je Vorzugsaktie (109 Mio. €)

— Ausschüttung einer Dividende von 1,90 je Stammaktie (1.144 Mio. €)

Die vorgeschlagene Ausschüttung wurde nicht als Verbindlichkeit im Konzernabschluss bilanziert.

Kumuliertes übriges Eigenkapital

Im kumulierten übrigen Eigenkapital sind die Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung von Abschlüssen ausländischer Tochterunternehmen, die Effekte aus der erfolgsneutralen Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten und Wertpapieren, erfolgsneutrale Kosten der Sicherungsmaßnahmen sowie erfolgsneutral erfasste latente Steuern auf diese Positionen ausgewiesen.

Angaben zum Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement der BMW Group verfolgt das Ziel, langfristig die Unternehmensfortführung zu sichern und angemessene Renditen für die Anteilseigner zu erwirtschaften.

Die Kapitalstruktur wird dahin gehend gesteuert, dass sie den Änderungen der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Risiken aus den zugrunde liegenden Vermögenswerten Rechnung trägt.

Für die BMW Group existieren keine einheitlichen externen Mindesteigenkapitalanforderungen, jedoch befinden sich im Segment Finanzdienstleistungen einzelne Gesellschaften, die den Eigenkapitalanforderungen der jeweiligen Bankenaufsicht unterliegen.

Als Instrumente zur Kapitalsteuerung dienen unter anderem Dividendenzahlungen an Anteilseigner und Aktienrückkäufe. Überdies verfügt die BMW Group über ein aktives Fremdkapitalmanagement. In seinem Rahmen wird die Fremdkapitalbeschaffung anhand einer Zielverbindlichkeitenstruktur (Target Debt Structure) gesteuert. Bei der Auswahl der Finanzinstrumente steht eine fristenkongruente Finanzierung im Vordergrund, die über die Steuerung der Laufzeiten erreicht wird. Um unsystematische Risiken zu reduzieren, verfügt die BMW Group über eine Diversifikation von Finanzinstrumenten an den weltweiten Kapitalmärkten.

Die Kapitalstruktur stellt sich zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG	60.891	59.324
Anteil am Gesamtkapital	36,4 %	33,7 %
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	67.390	70.647
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	38.986	46.093
Finanzverbindlichkeiten gesamt	106.376	116.740
Anteil am Gesamtkapital	63,6 %	66,3 %
Gesamtkapital	**167.267**	**176.064**

Der Eigenkapitalanteil der Aktionäre der BMW AG stieg im Geschäftsjahr um 2,6 %. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Gewinnrücklagen zurückzuführen.

32 RÜCKSTELLUNGEN FÜR PENSIONEN

Bei leistungsorientierten Versorgungsplänen (Defined Benefit Plans) besteht die Verpflichtung des Unternehmens darin, die zugesagten Leistungen an aktive und ehemalige Mitarbeiter zu erfüllen, wobei zwischen rückstellungs- und fondsgedeckten Versorgungssystemen unterschieden wird. In Deutschland sind die Versorgungszusagen der BMW Group zum Großteil durch Vermögen gedeckt, welches im Rahmen eines Contractual Trust Arrangement (CTA) in den BMW Trust e.V., München, eingebracht wird (fondsgedecktes Versorgungssystem). Des Weiteren bestehen fondsgedeckte Versorgungspläne in den Ländern Großbritannien, USA, Schweiz, Belgien und Japan. Inzwischen sind die meisten leistungsorientierten Versorgungspläne für Neuzugänge geschlossen.

Für die Bewertung der Höhe der Pensionsverpflichtung (Anwartschaftsbarwert der Versorgungszusagen beziehungsweise Defined Benefit Obligation) spielen insbesondere die nachstehenden Parameter eine Rolle, die von der wirtschaftlichen Situation des jeweiligen Landes abhängen. In Deutschland beträgt der Festbetragstrend wie im Vorjahr 2,0 %. Für Deutschland, Großbritannien und die übrigen Länder sind die folgenden gewichteten Durchschnitte angegeben:

	Deutschland		Großbritannien		Übrige	
in %	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Abzinsungsfaktor	0,55	1,00	1,19	1,92	1,88	2,42
Rententrend	1,33	1,38	2,19	2,15	–	–
Gewichtete Duration aller Pensionsverpflichtungen in Jahren	21,6	21,3	19,8	19,2	15,9	16,0

In den Ländern, in denen leistungsorientierte Versorgungspläne mit wesentlichem Umfang bestehen, kommen die folgenden Sterbetafeln zur Anwendung:

Deutschland	Richttafeln 2018 G von Prof. K. Heubeck mit um 70 % abgesenkten Invalidisierungsraten
Großbritannien	S2PA tables and S3PA light tables

Unter Berücksichtigung der Berechnungsgrundlagen nach IAS 19 ergeben sich die folgenden **Bilanzwerte** der Pensionszusagen:

	Deutschland		Großbritannien		Übrige		Gesamt	
in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen	15.535	14.022	9.944	9.503	1.108	1.127	26.587	24.652
Fondsvermögen zu Marktwerten	12.451	11.320	9.589	9.137	870	883	22.910	21.340
Effekte aus der Begrenzung des Vermögenswerts	–	–	–	–	3	2	3	2
Bilanzwerte zum 31. Dezember	**3.084**	**2.702**	**355**	**366**	**241**	**246**	**3.680**	**3.314**
davon Pensionsrückstellungen	3.084	2.702	355	371	254	262	3.693	3.335
davon Vermögenswerte	–	–	–	–5	–13	–16	–13	–21

Nachfolgend sind die Versorgungspläne mit wesentlichem Umfang beschrieben.

Deutschland

In Deutschland bestehen sowohl arbeitgeber- als auch arbeitnehmerfinanzierte Versorgungspläne. Die Versorgungsleistungen umfassen neben dem Altersruhegeld auch Invaliditäts- und Hinterbliebenenleistungen. Die Anpassung der laufenden Rentenzahlungen erfolgt gemäß § 16 Betriebsrentengesetz.

Ab 2014 wurden die leistungsorientierten Pläne für alle neu ins Unternehmen eintretenden Mitarbeiter geschlossen. Es bestehen weiterhin beitragsorientierte Zusagen mit Mindestverzinsung, die sich aus arbeitgeber- und arbeitnehmerfinanzierten Komponenten zusammensetzen. Die beitragsorientierten Zusagen werden aufgrund der Mindestverzinsung als leistungsorientiert nach IAS 19 eingestuft. Bei den leistungsorientierten Versorgungszusagen mit Rentenleistung wird die Höhe der Versorgungsleistung durch Multiplikation eines Festbetrags mit der Anzahl der vollendeten Dienstjahre ermittelt.

Das Vermögen der deutschen Pensionspläne wird treuhänderisch vom BMW Trust e.V., München, über ein CTA angelegt. Die Organe des Vereins umfassen den Vorstand und die Mitgliederversammlung. Der BMW Trust e.V., München, verfügt derzeit über sieben Mitglieder und drei von der Mitgliederversammlung gewählte Vorstände. Der Vorstand verantwortet grundsätzlich die Kapitalanlage des BMW Trust e.V., München, erstellt und beschließt die Anlagerichtlinien und überwacht deren Umsetzung. Mitglieder des Vereins können Arbeitnehmer, Arbeitnehmervertreter, leitende Angestellte sowie Mitglieder des Vorstands der BMW Group sein. Einmal im Kalenderjahr findet eine ordentliche Mitgliederversammlung statt, zu deren Aufgaben insbesondere die Entgegennahme des Rechenschaftsberichts und die Entlastung des Vorstands sowie Satzungsänderungen gehören.

Großbritannien

In Großbritannien bestehen leistungsorientierte Versorgungspläne, die für alle Planteilnehmer geschlossen sind. Die bereits erdienten Leistungen bleiben erhalten. Neue Leistungen werden in einen beitragsorientierten Versorgungsplan eingebracht.

Die Planverwaltung der leistungsorientierten Pläne obliegt den Treuhandgesellschaften BMW Pension Trustees Limited, Farnborough, beziehungsweise BMW (UK) Trustees Limited, Farnborough, die unabhängig von der BMW Group agieren. Die BMW (UK) Trustees Limited, Farnborough, wird von zehn Treuhändern vertreten, die BMW Pension Trustees Limited, Farnborough, von fünf Treuhändern. Mindestens ein Drittel der Treuhänder muss von den Planteilnehmern gewählt werden. Die Treuhänder vertreten die Interessen der Planteilnehmer und entscheiden über Anlagestrategien. Nachdotierungen werden nach Abstimmung mit der BMW Group festgelegt.

Die bilanzielle **Entwicklung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen** lässt sich wie folgt herleiten:

in Mio. €	Anwartschaftsbarwerte	Fondsvermögen	Summe	Effekt aus der Begrenzung des Vermögenswerts	Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen
1. Januar 2020	24.652	–21.340	**3.312**	2	**3.314**
AUFWENDUNGEN / ERTRÄGE					
Aufwendungen für im Berichtsjahr erdiente Pensionsansprüche	488	–	**488**	–	**488**
Zinsaufwand (+) / -ertrag (–)	337	–303	**34**	–	**34**
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen	–54	–	**–54**	–	**–54**
Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Abgeltungen	–	–	**–**	–	**–**
NEUBEWERTUNGEN					
Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Planvermögen ohne im Zinsertrag erfasste Beträge	–	–1.880	**–1.880**	–	**–1.880**
Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Änderungen finanzieller Annahmen	2.726	–	**2.726**	–	**2.726**
Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Änderungen demografischer Annahmen	–239	–	**–239**	–	**–239**
Gewinne (–) oder Verluste (+) aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen	–144	–	**–144**	–	**–144**
Änderungen der Begrenzung des Vermögenswerts	–	–	**–**	1	**1**
Fondsdotierungen	–	–524	**–524**	–	**–524**
Mitarbeiterbeiträge	84	–84	**–**	–	**–**
Geleistete Auszahlungen und Rentenzahlungen	–645	639	**–6**	–	**–6**
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	–618	582	**–36**	–	**–36**
31. Dezember 2020	**26.587**	**–22.910**	3.677	**3**	3.680
davon Pensionsrückstellungen					**3.693**
davon Vermögenswerte					**–13**

in Mio. €	Anwartschafts-barwerte	Fondsvermögen	Summe	Effekt aus der Begrenzung des Vermögenswerts	Nettoschuld aus leistungs-orientierten Versorgungsplänen
1. Januar 2019	21.247	–18.937	**2.310**	3	**2.313**
AUFWENDUNGEN / ERTRÄGE					
Aufwendungen für im Berichtsjahr erdiente Pensionsansprüche	473	–	**473**	–	**473**
Zinsaufwand (+) / -ertrag (–)	485	–444	**41**	–	**41**
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen	–191	–	**–191**	–	**–191**
Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Abgeltungen	–3	–	**–3**	–	**–3**
NEUBEWERTUNGEN					
Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Planvermögen ohne im Zinsertrag erfasste Beträge	–	–2.002	**–2.002**	–	**–2.002**
Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Änderungen finanzieller Annahmen	3.201	–	**3.201**	–	**3.201**
Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Änderungen demografischer Annahmen	–3	–	**–3**	–	**–3**
Gewinne (–) oder Verluste (+) aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen	–4	–	**–4**	–	**–4**
Änderungen der Begrenzung des Vermögenswerts	–	–	**–**	–1	**–1**
Fondsdotierungen	–	–527	**–527**	–	**–527**
Mitarbeiterbeiträge	78	–78	**–**	–	**–**
Geleistete Auszahlungen und Rentenzahlungen	–1.104	1.103	**–1**	–	**–1**
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	473	–455	**18**	–	**18**
31. Dezember 2019	**24.652**	**–21.340**	**3.312**	**2**	**3.314**
davon Pensionsrückstellungen					**3.335**
davon Vermögenswerte					**–21**

Im Jahr 2020 wurden Aufhebungsverträge mit Mitarbeitern vereinbart, die zu deren Ausscheiden und zu unverfallbaren Anwartschaften auf Pensionsleistungen führten. Die nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwendungen resultieren im Wesentlichen aus abweichenden Annahmen zur Berechnung der gesetzlichen Anwartschaften und zur regulären Bilanzierung von aktiven Mitarbeitern.

Die nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwendungen im Vorjahr resultierten im Wesentlichen aus der vollständigen Schließung von zwei leistungsorientierten Versorgungsplänen in den USA.

Die Mittelanlage der leistungsorientierten Pensionsfonds orientiert sich an dem Cashflow-Profil sowie an der Risikostruktur der Pensionsverpflichtungen und erfolgt in einem diversifizierten Portfolio.

Das **Fondsvermögen** in Deutschland, Großbritannien und den übrigen Ländern setzt sich wie folgt zusammen:

	Deutschland		Großbritannien		Übrige		Gesamt	
in Mio. €	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
BESTANDTEILE DES FONDSVERMÖGENS								
Eigenkapitalinstrumente	2.166	2.031	348	584	74	91	2.588	2.705
Schuldverschreibungen	7.326	6.513	6.940	6.648	632	592	14.898	13.754
davon Investment Grade	5.041	4.275	6.316	5.891	625	585	11.982	10.752
davon Mischfonds (Fonds ohne Rating)	–	–	–	–	–	–	–	–
davon Non-Investment Grade	2.285	2.238	624	757	7	7	2.916	3.002
Immobilienfonds	–	–	–	–	19	19	19	19
Geldmarktfonds	–	–	85	74	2	29	87	103
Absolute Return Funds	–	–	–	–	–	–	–	–
Übrige	128	109	–	–	6	15	134	124
Summe marktpreisnotiert	**9.620**	**8.653**	**7.373**	**7.306**	**733**	**746**	**17.726**	**16.705**
Schuldverschreibungen	779	911	673	256	1	1	1.453	1.168
davon Investment Grade	324	316	–	–	–	–	324	316
davon Mischfonds (Fonds ohne Rating)	455	595	673	256	–	–	1.128	851
davon Non-Investment Grade	–	–	–	–	1	1	1	1
Immobilien	428	394	656	716	–	–	1.084	1.110
Barmittel	159	20	–	–	–	1	159	21
Absolute Return Funds	645	632	643	640	23	31	1.311	1.303
Übrige	820	710	244	219	113	104	1.177	1.033
Summe nicht marktpreisnotiert	**2.831**	**2.667**	**2.216**	**1.831**	**137**	**137**	**5.184**	**4.635**
31. Dezember	**12.451**	**11.320**	**9.589**	**9.137**	**870**	**883**	**22.910**	**21.340**

Die Auszahlungen aus dem Planvermögen übersteigen die Einzahlungen des Arbeitgebers in das Planvermögen im folgenden Jahr um voraussichtlich 85 Mio. €. Im Planvermögen der BMW Group sind eigene übertragbare Finanzinstrumente in Höhe von 1 Mio. € (2019: 8 Mio. €) enthalten.

Für die BMW Group ergeben sich **Risiken** aus den Pensionszusagen von leistungsorientierten Pensionsplänen sowie aus beitragsorientierten Pensionsplänen mit Mindestgarantie. Die Abzinsungssätze zur Berechnung der Pensionsverpflichtung unterliegen Marktschwankungen und beeinflussen damit deren Höhe. Auch eine Veränderung anderer versicherungsmathematischer Parameter, wie beispielsweise der Inflationserwartungen, wirkt sich auf die Höhe der Pensionsverpflichtungen aus. Um das Währungsrisiko gering zu halten, wird ein Großteil des Vermögens entweder in der Währung des jeweiligen Plans investiert oder mittels Währungsderivaten abgesichert. Im Rahmen der internen Risikoberichterstattung und zur internen Steuerung werden die finanziellen Risiken der Pensionspläne in Form eines Value at Risk bezogen auf das Pensionsdefizit berichtet. Weiterhin wird die Anlagestrategie regelmäßig in Zusammenarbeit mit externen Beratern mit dem Ziel überprüft, die Anlagestruktur an den Laufzeiten der Pensionszahlungen sowie an der erwarteten Entwicklung der Pensionsverpflichtungen auszurichten. Auf diese Weise werden Schwankungen der Pensionsdefizite verringert.

Die Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen teilen sich wie folgt auf aktive Mitarbeiter, Rentner und unverfallbar ausgeschiedene Mitarbeiter auf:

	Deutschland		Großbritannien		Übrige	
in %	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Aktive Mitarbeiter	66,2	67,6	–	–	62,9	64,3
Rentner	27,4	27,4	42,2	45,5	29,9	29,0
Unverfallbar ausgeschiedene Mitarbeiter	6,4	5,0	57,8	54,5	7,2	6,8
Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Die im Folgenden dargestellte Sensitivitätsbetrachtung zeigt, wie die Veränderung einzelner Faktoren unabhängig voneinander am Abschlussstichtag die Anwartschaftsbarwerte beeinflusst hätte.

Eine Aggregation der Sensitivitäten ist nur eingeschränkt möglich. Da die Verpflichtungsveränderung einem nicht linearen Verlauf unterliegt, sind Schätzungen auf Basis der angegebenen Sensitivitäten nur unter dieser Restriktion möglich. Die Berechnung der Sensitivitäten mit anderen als den jeweils angegebenen Bandbreiten kann daher zu einer nicht proportionalen Veränderung der Anwartschaftsbarwerte führen.

		Veränderung der Anwartschaftsbarwerte			
		31.12.2020		31.12.2019	
		in Mio. €	in %	in Mio. €	in %
	Erhöhung um 0,75 %	–3.514	–13,2	–3.352	–13,6
Abzinsungssatz	Verringerung um 0,75 %	4.585	17,2	4.290	17,4
	Erhöhung um 0,25 %	766	2,9	905	3,7
Rententrend	Verringerung um 0,25 %	–721	–2,7	–810	–3,3
	Zunahme um 1 Jahr	1.078	4,1	1.155	4,7
Mittlere Lebenserwartung	Abnahme um 1 Jahr	–1.081	–4,1	–1.097	–4,4
	Erhöhung um 0,25 %	218	0,8	200	0,8
Festbetragstrend	Verringerung um 0,25 %	–210	–0,8	–192	–0,8

In Großbritannien erfolgt die Berechnung der Sensitivität des Rententrends unter Berücksichtigung von Beschränkungen durch Caps und Floors.

33 SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Stand 1.1.2020*	Kursdifferenzen	Zuführung	Aufzinsung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31.12.2020	davon fällig innerhalb eines Jahres
Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen, Produktgarantien	5.550	–277	3.178	158	–2.354	–124	6.131	1.731
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	2.496	–19	1.405	19	–1.288	–31	2.582	1.483
Andere Verpflichtungen	3.271	–43	1.361	9	–508	–337	3.753	2.794
Sonstige Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb	1.892	–94	1.288	–	–1.399	–171	1.516	1.486
Sonstige Rückstellungen	**13.209**	**–433**	**7.232**	**186**	**–5.549**	**–663**	**13.982**	**7.494**

* Vorjahreszahlen angepasst

Die Inanspruchnahme der Gewährleistungsverpflichtungen kann sich je nach Eintreten des Anspruchs über den gesamten Garantie- und Gewährleistungszeitraum erstrecken. In den Gewährleistungsverpflichtungen sind unter anderem Vorsorgen im Zusammenhang mit dem Abgasrückführungskühler enthalten. Die erwarteten Erstattungsansprüche zum 31. Dezember 2020 betragen 1.046 Mio. € (2019: 1.086 Mio. €) und werden in den sonstigen Vermögenswerten unter ↗ **Textziffer [28]** ausgewiesen.

In den Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich sind im Wesentlichen Verpflichtungen für erfolgsabhängige Entgeltbestandteile, für Personalstrukturmaßnahmen sowie für Altersteilzeit und Jubiläumsaufwendungen enthalten.

Die Rückstellungen für andere Verpflichtungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken und ungewisser Verpflichtungen, im Wesentlichen aus Prozess- und Haftungsrisiken unter anderem die im Vorjahr erfasste Rückstellung im Zusammenhang mit einem laufenden Kartellverfahren der EU-Kommission. Nähere Informationen dazu finden sich unter ↗ **Textziffer [10]**.

In den sonstigen Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb werden insbesondere erwartete Zahlungen aus Boni und sonstigen Preisnachlässen erfasst.

34 ERTRAGSTEUERVERPFLICHTUNGEN

Die laufenden Ertragsteuerverpflichtungen in Höhe von 747 Mio. € (2019: 963 Mio. €) beinhalten Verpflichtungen in Höhe von 40 Mio. € (2019: 89 Mio. €), deren Begleichung in einem Zeitraum von mehr als zwölf Monaten erwartet wird. Abhängig vom Verlauf der zugrunde liegenden Verfahren kann der Ausgleich der Verpflichtungen auch zu einem früheren Zeitpunkt erfolgen.

35 FINANZVERBINDLICHKEITEN

Die Finanzverbindlichkeiten der BMW Group setzen sich wie folgt zusammen:

	31.12.2020				31.12.2019			
in Mio. €	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Anleihen	12.642	32.001	12.022	**56.665**	14.077	35.801	12.287	**62.165**
Asset-Backed-Finanzierungen	6.863	11.956	–	**18.819**	7.952	11.597	–	**19.549**
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	12.735	3.709	22	**16.466**	11.216	3.414	27	**14.657**
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.578	3.159	1.300	**9.037**	7.903	2.204	1.329	**11.436**
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	492	1.181	838	**2.511**	544	1.363	988	**2.895**
Derivate	593	517	38	**1.148**	1.149	886	61	**2.096**
Commercial Paper	550	–	–	**550**	2.615	–	–	**2.615**
Sonstige	533	248	399	**1.180**	637	271	419	**1.327**
Finanzverbindlichkeiten	**38.986**	**52.771**	**14.619**	**106.376**	**46.093**	**55.536**	**15.111**	**116.740**

Die geplanten künftigen Mittelabflüsse durch variable Leasingzahlungen, die sich nicht in der Bewertung der Leasingverbindlichkeit widerspiegeln, belaufen sich voraussichtlich auf 57 Mio. € (2019: 56 Mio. €).

Ebenfalls nicht in die Bewertung der Leasingverbindlichkeit miteinbezogen sind mögliche künftige Mittelabflüsse in Höhe von 1.252 Mio. € (2019: 1.393 Mio. €) (undiskontiert), da es nicht hinreichend sicher ist, dass die Leasingverträge verlängert (oder nicht gekündigt) werden. Diese Mittelabflüsse beziehen sich auf Zeiträume von bis zu 74 Jahren (2019: bis zu 59 Jahren).

Die Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit lassen sich folgendermaßen überleiten:

in Mio. €	Stand 1.1.2020	Zahlungsmittelzuflüsse/-abflüsse	Änderungen aus dem Erwerb oder der Veräußerung von Unternehmen	Währungskursbedingte Änderungen	Änderungen der beizulegenden Zeitwerte	Übrige Änderungen	Stand 31.12.2020
Anleihen	62.165	–4.306	–	–1.972	766	12	**56.665**
Asset-Backed-Finanzierungen	19.549	–82	–	–648	–	–	**18.819**
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	14.657	2.329	–	–520	–	–	**16.466**
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	11.436	–2.172	–	–248	21	–	**9.037**
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	2.895	–494	–	–63	–	173	**2.511**
Commercial Paper	2.615	–2.025	–	–40	–	–	**550**
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen	296	492	–	–48	–	–	**740**
Sonstige (ohne Zinsverbindlichkeit)	864	–78	–	–34	–	–	**752**
Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit	**114.477**	**–6.336**	**–**	**–3.573**	**787**	**185**	**105.540**

in Mio. €	Stand 1.1.2019	Zahlungsmittelzuflüsse/-abflüsse	Änderungen aus dem Erwerb oder der Veräußerung von Unternehmen	Währungskursbedingte Änderungen	Änderungen der beizulegenden Zeitwerte	Übrige Änderungen	Stand 31.12.2019
Anleihen	53.346	7.342	–	618	859	–	**62.165**
Asset-Backed-Finanzierungen	17.335	1.869	–	345	–	–	**19.549**
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	14.359	202	–	96	–	–	**14.657**
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	13.196	–1.754	–	–43	44	–7	**11.436**
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	105	–440	–	6	–	3.224	**2.895**
Commercial Paper	2.480	134	–	1	–	–	**2.615**
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen	529	–233	–	–	–	–	**296**
Sonstige (ohne Zinsverbindlichkeit)	626	202	–	36	–	–	**864**
Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit	**101.976**	**7.322**	**–**	**1.059**	**903**	**3.217**	**114.477**

Die Anleihen setzen sich wie folgt zusammen:

Emittent	Zinsen	Emissionsvolumen in jeweiliger Währung (ISO-Code)	Durchschnittliche gewichtete Laufzeit (in Jahren)	Durchschnittlicher gewichteter Nominalzinssatz (in %)
BMW Finance N.V.	Variabel	3.350 Mio. EUR	2,1	0,0
	Variabel	1.730 Mio. NOK	3,0	1,9
	Variabel	1.500 Mio. SEK	4,0	0,5
	Variabel	500 Mio. USD	3,0	1,0
	Festverzinslich	24.500 Mio. JPY	5,3	0,5
	Festverzinslich	23.800 Mio. EUR	6,5	0,8
	Festverzinslich	13.500 Mio. CNY	2,3	3,6
	Festverzinslich	2.352 Mio. HKD	5,8	2,6
	Festverzinslich	2.050 Mio. USD	5,3	2,5
	Festverzinslich	1.500 Mio. NOK	3,8	1,9
	Festverzinslich	850 Mio. GBP	6,0	1,3
	Festverzinslich	273 Mio. AUD	10,0	3,2
BMW US Capital, LLC	Variabel	2.158 Mio. USD	3,5	0,7
	Festverzinslich	16.255 Mio. USD	6,4	3,2
	Festverzinslich	2.500 Mio. EUR	7,6	0,9
	Festverzinslich	30 Mio. AUD	5,0	3,0
BMW International Investment B.V.	Variabel	500 Mio. SEK	3,0	0,7
	Variabel	250 Mio. GBP	2,2	0,1
	Festverzinslich	1.800 Mio. GBP	4,1	1,3
	Festverzinslich	1.000 Mio. NOK	10,0	3,3
	Festverzinslich	600 Mio. CHF	6,8	0,5
Sonstige	Festverzinslich	6.000 Mio. CNY	3,0	4,8
	Festverzinslich	1.600 Mio. CAD	3,2	2,4

Den Commercial Paper liegen folgende Details zugrunde:

Emittent	Emissionsvolumen in jeweiliger Währung (ISO-Code)	Durchschnittliche gewichtete Restlaufzeit (in Tagen)	Durchschnittlicher gewichteter Nominalzinssatz (in %)
BMW Finance N.V.	550 Mio. EUR	71	–0,2

36 SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten folgende Themen:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019*
Vertragsverbindlichkeiten	5.485	5.038
Verbindlichkeiten aus Rückgaberechten für zukünftige Leasingfahrzeuge	3.926	6.103
Passive Rechnungsabgrenzungen	3.546	3.635
Boni und Verkaufshilfen	2.911	2.971
Sonstige Steuern	1.484	1.265
Erhaltene Kautionen	1.019	983
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	814	519
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	180	192
Sonstige erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	139	160
Soziale Sicherheit	133	109
Übrige	1.550	2.091
Sonstige Verbindlichkeiten	**21.187**	**23.066**

* Vorjahreszahlen angepasst

In den Vertragsverbindlichkeiten werden Service- und Reparaturleistungen sowie Telematikdienste und Pannenhilfe, die bei dem Verkauf eines Fahrzeugs als Nebenleistung vereinbart werden, bilanziert (unter anderem aus Mehrkomponentenverträgen). Aus den Vertragsverbindlichkeiten wurden im Geschäftsjahr Umsatzerlöse aus Kundenverträgen in Höhe von 2.604 Mio. € (2019: 2.255 Mio. €) aufgelöst.

In den passiven Rechnungsabgrenzungen sind unter anderem Leasingsonderzahlungen von Kunden sowie Zuschüsse und Zulagen enthalten. Zuschüsse und Zulagen umfassen zum Großteil öffentliche Mittel zur Strukturförderung, die in die Produktionsstätten unter anderem in Brasilien, China, Deutschland, Mexiko, Österreich und Südafrika investiert wurden. Diese sind zum Teil an Auflagen hinsichtlich Haltefristen für die geförderten Vermögenswerte von bis zu fünf Jahren und/oder Mindestbeschäftigtenzahlen beziehungsweise Mindestproduktionszahlen geknüpft. Die Zuschüsse und Zulagen werden über die Nutzungsdauer der geförderten Anlagegegenstände ertragswirksam aufgelöst.

37 VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

SONSTIGE ANGABEN

38 EVENTUALVERBINDLICHKEITEN UND SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Eventualverbindlichkeiten

Es bestehen folgende Eventualverbindlichkeiten:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Investitionsförderungen	77	284
Rechtsstreitigkeiten	105	139
Bürgschaften	43	46
Sonstige	1.067	618
Eventualverbindlichkeiten	**1.292**	**1.087**

In den sonstigen Eventualverbindlichkeiten sind im Wesentlichen Steuer- und Zollrisiken enthalten.

Die BMW Group trifft anhand der zum Erstellungszeitpunkt vorhandenen Erkenntnisse eine bestmögliche Schätzung der Eventualverbindlichkeiten. Diese Einschätzung kann sich im Zeitablauf verändern und wird regelmäßig den neuen Erkenntnissen und Gegebenheiten angepasst. Ein Teil der Risiken wird über Versicherungen abgedeckt.

Im Zusammenhang mit den Kartellvorwürfen gegen fünf deutsche Automobilhersteller führt die Europäische Kommission derzeit ein Ermittlungsverfahren, für dessen mögliches Ergebnis die BMW Group auf Basis der zugestellten Beschwerdepunkte nach bestmöglicher Schätzung eine Rückstellung gebildet hat, siehe dazu Geschäftsbericht 2019, Textziffer [10] im Konzernanhang. Hinsichtlich dieser Vorwürfe wurde in den USA und in Kanada eine Reihe von Sammelklagen erhoben, zudem mehrere Einzelklagen in Südkorea. Die Sammelklagen in den USA sind im Oktober 2020 erstinstanzlich abgewiesen worden. Die Kläger haben gegen die Klageabweisung Berufung eingelegt. Die Sammelklagen in Kanada und die Einzelklagen in Südkorea befinden sich in einem frühen Stadium. Weitere Zivilklagen aufgrund der Vorwürfe sind möglich. Darüber hinaus haben die chinesische Kartellbehörde (State Administration for Market Regulation) im März 2019, die südkoreanische Kartellbehörde (Korea Fair Trade Commission) im Mai 2020 sowie die türkische Kartellbehörde (Turkish Competition Authority) im Juli 2020 ein Kartellverfahren gegen die BMW AG eröffnet. Etwaige Risiken für die BMW Group lassen sich gegenwärtig im Einzelnen weder inhaltlich absehen noch quantifizieren. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Die BMW Group wurde bei verschiedenen Fahrzeugmodellen behördlich zu Rückrufaktionen aufgefordert, die im Zusammenhang mit Airbags der Unternehmensgruppe Takata stehen. Hierfür wurden Vorsorgen im Rahmen von Gewährleistungsrückstellungen getroffen. Über die bereits durch Gewährleistungsrückstellungen abgedeckten Risiken hinaus kann nicht ausgeschlossen werden, dass weitere BMW Group Fahrzeuge von zukünftigen Rückrufaktionen betroffen sein können. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Im September 2019 führte die Japan Fair Trade Commission eine Durchsuchung bei der BMW Japan Corp. im Zusammenhang mit dem Marktverhalten gegenüber Händlern durch. Die Behörde hat Mitte Dezember 2020 grundsätzliche Bereitschaft signalisiert, das Verfahren ohne Sanktion und Feststellung einer Rechtsverletzung zu beenden, sofern eine Einigung mit BMW Japan über in die Zukunft gerichtete Maßnahmen erzielt werden kann. Die diesbezüglichen Gespräche dauern noch an. Etwaige verbleibende Risiken für die BMW Group lassen sich gegenwärtig nicht ausschließen und im Einzelnen weder inhaltlich absehen noch quantifizieren. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Die U.S. Securities and Exchange Commission (SEC) eröffnete am 22. Januar 2020 eine Untersuchung wegen möglicher Verstöße der BMW Group gegen U.S. Wertpapiergesetze im Zusammenhang mit der Vertriebsberichterstattung. Ohne die Vorwürfe anzuerkennen oder zu bestreiten, hat sich die BMW Group mit der SEC verglichen und einer Verfügung der SEC, die Verstöße gegen den U.S. Securities Act feststellt, sowie einer Geldbuße in Höhe von 18 Mio. USD zugestimmt. Im Anschluss an die Verfügung der SEC ist eine Anlegerklage gegen einzelne BMW Group Gesellschaften sowie deren Organmitglieder und Führungspersonal erhoben worden. Konkrete Risiken für die BMW Group lassen sich gegenwärtig nicht quantifizieren. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Neben Verbindlichkeiten, Rückstellungen und Haftungsverhältnissen bestehen für die BMW Group zum Stichtag folgende Verpflichtungen:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Verpflichtungen zum Erwerb von Sachanlagen	3.264	3.128
Verpflichtungen zum Erwerb von immateriellen Vermögenswerten	2.787	2.146

39 FINANZINSTRUMENTE

Die Buchwerte von Finanzinstrumenten sind in der nachfolgenden Darstellung den IFRS 9-Kategorien zugeordnet.

	31.12.2020				31.12.2019			
in Mio. €	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	Keiner IFRS-9-Kategorie zugeordnet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	Keiner IFRS-9-Kategorie zugeordnet
AKTIVA								
Sonstige Finanzanlagen	–	–	477	258	–	–	461	242
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	63.104	–	–	21.173	70.625	–	–	21.812
Finanzforderungen								
Derivate								
Cash Flow Hedges	–	–	–	851	–	–	–	326
Fair Value Hedges	–	–	–	1.992	–	–	–	1.244
Sonstige Derivate	–	–	413	–	–	–	50	–
Wertpapiere und Investmentanteile	115	3.245	866	–	444	3.889	1.058	–
Ausleihungen an Dritte	49	–	22	–	40	–	14	–
Sonstige	199	–	–	–	260	–	–	–
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.622	–	915	–	11.574	–	462	–
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.298	–	–	–	2.518	–	–	–
Sonstige Vermögenswerte								
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	546	–	–	–	308	–	–	–
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.048	–	–	–	2.641	–	–	–
Sicherheitsleistungen	454	–	–	–	413	–	–	–
Verbleibende sonstige Vermögenswerte	1.504	–	–	5.774	1.519	–	–	8.058
Summe	**82.939**	**3.245**	**2.693**	**30.048**	**90.342**	**3.889**	**2.045**	**31.682**

in Mio. €	31.12.2020 Zu fortgeführten Anschaffungskosten	31.12.2020 Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	31.12.2020 Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	31.12.2020 Keiner IFRS-9-Kategorie zugeordnet	31.12.2019 Zu fortgeführten Anschaffungskosten	31.12.2019 Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	31.12.2019 Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	31.12.2019 Keiner IFRS-9-Kategorie zugeordnet
PASSIVA								
Finanzverbindlichkeiten								
Anleihen	56.665	–	–	–	62.165	–	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9.037	–	–	–	11.436	–	–	–
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	16.466	–	–	–	14.657	–	–	–
Commercial Paper	550	–	–	–	2.615	–	–	–
Asset-Backed-Finanzierungen	18.819	–	–	–	19.549	–	–	–
Derivate								
Cash Flow Hedges	–	–	–	112	–	–	–	805
Fair Value Hedges	–	–	–	248	–	–	–	271
Sonstige Derivate	–	–	788	–	–	–	1.020	–
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	–	–	–	2.511	–	–	–	2.895
Sonstige	1.180	–	–	–	1.327	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.644	–	–	–	10.182	–	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	180	–	–	–	192	–	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	814	–	–	–	519	–	–	–
Verbleibende sonstige Verbindlichkeiten*	5.250	–	–	14.943	4.917	–	–	17.438
Summe	**117.605**	**–**	**788**	**17.814**	**127.559**	**–**	**1.020**	**21.409**

* Vorjahreszahlen angepasst

Angaben für zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente

Die folgende Tabelle stellt die beizulegenden Zeitwerte sowie die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten dar, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden und deren Buchwerte vom beizulegenden Zeitwert abweichen.

Dabei werden die beizulegenden Zeitwerte grundsätzlich mithilfe der Discounted-Cashflow-Methode unter Berücksichtigung des jeweiligen Ausfallrisikos bestimmt. Für die Bestimmung im Rahmen der Discounted-Cashflow-Methode werden die erwarteten künftigen Zahlungsströme mit den aktuellen am Markt beobachtbaren Zinskurven abgezinst.

Die Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen basiert auf der Discounted-Cashflow-Methode unter Berücksichtigung des kundenspezifischen Kreditrisikos. Da dieses zum Teil auf Basis interner Informationen ermittelt wird, sind die Forderungen aus Finanzdienstleistungen in der Levelhierarchie gemäß IFRS 13 dem Level 3 zuzuordnen. Die beizulegenden Zeitwerte der in der Tabelle dargestellten Finanzforderungen bestehen gegenüber Finanzinstituten und werden ebenfalls mithilfe der Discounted-Cashflow-Methode und unter Berücksichtigung des Ausfallrisikos bestimmt. Da es sich um Finanzinstitute mit ausgezeichneter Bonität handelt, ist das Ausfallrisiko gering und am Markt beobachtbar. Daher sind diese Marktwerte dem Level 2 zuzuordnen.

Bei den Finanzverbindlichkeiten erfolgt zusätzlich die Berücksichtigung des eigenen Ausfallrisikos anhand der am Markt verfügbaren Credit Default Swaps, sodass diese ebenfalls dem Level 2 zugeordnet werden.

Für alle weiteren hier nicht aufgelisteten zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente entspricht der Buchwert dem beizulegenden Zeitwert, weshalb auf eine gesonderte Darstellung dieser Positionen verzichtet wird.

	31.12.2020		31.12.2019	
in Mio. €	Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert
Forderungen aus Finanzdienstleistungen – Kreditfinanzierungen	65.326	63.104	73.699	70.625
Forderungen aus Finanzdienstleistungen – Finance & Operating Leases	23.116	21.173	22.741	21.812
Finanzforderungen – Wertpapiere und Investmentanteile	116	115	446	444
Finanzverbindlichkeiten				
Anleihen	58.136	56.665	62.757	62.165
Asset-Backed-Finanzierungen	18.818	18.819	19.659	19.549
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	16.599	16.466	14.739	14.657
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9.209	9.037	12.071	11.436

Angaben für zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente

Die Buchwerte der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente werden folgendermaßen in die Bewertungslevel nach IFRS 13 eingestuft.

	31.12.2020			31.12.2019		
	Levelhierarchie nach IFRS 13			Levelhierarchie nach IFRS 13		
in Mio. €	Level 1	Level 2	Level 3	Level 1	Level 2	Level 3
Wertpapiere, Investmentanteile und Sicherheitsleistungen	3.608	503	–	4.582	365	–
Sonstige Finanzanlagen	80	–	397	106	–	355
Zahlungsmitteläquivalente	915	–	–	–	462	–
Ausleihungen an Dritte	–	–	22	–	–	14
Derivate (Aktiva)						
Zinsrisiko	–	2.344	–	–	1.274	–
Währungsrisiko	–	335	–	–	74	–
Rohstoffmarktpreisrisiko	–	573	1	–	267	–
Sonstige Risiken	–	–	3	–	–	5
Derivate (Passiva)						
Zinsrisiko	–	919	–	–	1.155	–
Währungsrisiko	–	171	–	–	723	–
Rohstoffmarktpreisrisiko	–	52	6	–	218	–

Im Geschäftsjahr 2020 wurde zum 31. Dezember die Verfügbarkeit von Markt- beziehungsweise Börsenkursen neu ausgewertet. Hieraus ergab sich bei den Wertpapieren, Investmentanteilen und Sicherheitsleistungen eine Umgliederung in Höhe von 275 Mio. € von Level 1 in Level 2, da für die betroffenen Wertpapiere die Marktwerte auf Basis vergleichbarer Instrumente in Form eines theoretischen Kurses abgeleitet werden. Zudem wurden zum Bilanzstichtag Geldmarktfonds aus den Zahlungsmitteläquivalenten in Höhe von 915 Mio. € von Level 2 in Level 1 umgegliedert, da entsprechende Markt- beziehungsweise Börsenkurse verfügbar sind.

Zum 30. Juni 2019 wurden Wertpapiere in Höhe von 187 Mio. € von Level 1 in Level 2 umgegliedert, da deren beizulegender Zeitwert auf Basis beobachtbarer Marktdaten ermittelt wird. Umgliederungen zwischen den Bewertungslevel der Fair-Value-Hierarchie erfolgen grundsätzlich zum Ende der jeweiligen Zwischenberichtsperiode beziehungsweise Berichtsperiode.

Zum beizulegenden Zeitwert bilanzierte Finanzinstrumente, die mithilfe von Inputfaktoren bewertet werden, die nicht auf beobachtbaren Marktpreisen basieren, werden dem Level 3 zugeordnet. Die Marktwerte dieser Finanzinstrumente sind in folgender Tabelle dargestellt:

in Mio. €	31.12.2020 Marktwert	31.12.2019 Marktwert
Nicht notierte Eigenkapitalinstrumente	397	355
Wandelanleihen	22	14
Optionen auf Unternehmensanteile	3	5
Derivate	–5	–

Bei den in Level 3 zugeordneten Finanzinstrumenten handelt es sich im Wesentlichen um Investitionen innerhalb eines Private-Equity-Fonds. Die Bewertung der nicht notierten Eigenkapitalinstrumente erfolgt vorwiegend auf dem marktbasierten Ansatz. Hierfür stellen insbesondere die im Private-Equity-Bereich üblicherweise regelmäßig durchgeführten Finanzierungsrunden (ca. alle 12 – 24 Monate) einen wesentlichen Inputfaktor dar. Zusätzlich liefert der Anlageberater kontinuierlich (mindestens quartalsweise) relevante, investmentspezifische Informationen an den externen Fondsmanager. Dieser legt anschließend die Bewertung für die zugrunde liegenden einzelnen Gesellschaften in Übereinstimmung mit den Richtlinien für Internationale Private Equity und Venture Capital Bewertungen (IPEV) fest.

Als Teil der Bewertungsanalyse führt der externe Fondsmanager eine Prüfung der investmentspezifischen Meilensteine durch; diese beinhaltet unter anderem die Analyse finanzieller, technischer sowie liquiditätsspezifischer Kennzahlen. Anhand dieser Analyse wird geprüft, ob der Preis der letzten Finanzierungsrunde als adäquate Marktbewertung für die oftmals in einer Früh-/Wachstumsphase befindlichen Investments angenommen werden kann. Die zur Meilensteinanalyse herangezogenen Kennzahlen sind abhängig vom Geschäftsmodell des Investments; als typische technische Kennzahlen werden Lizenz- und Patentvergaben, technische Entwicklungsfortschritte wie Machbarkeitsnachweise und Prototypen, Markteintritte, Kunden- und Nutzerwachstum sowie die Besetzung von Schlüsselpositionen betrachtet. Hinsichtlich finanzieller Kennzahlen werden Umsatz, EBITDA sowie das entsprechende Wachstum oder die Entwicklung der spezifischen Deckungsbeiträge herangezogen. Liquiditätsspezifische Kennzahlen sind Kassenbestände, Cash Burn Raten und Aussichten auf zukünftige Finanzierungsrunden.

Da für die Bewertung die Preisfestsetzungen der Anteile aus den Finanzierungsrunden der maßgebliche Inputfaktor sind, führen Anpassungen bei der Anteilsbewertung zu einer gleichartigen erfolgswirksamen Veränderung des Eigenkapitalinstruments.

Darüber hinaus erfolgt die Bewertung ausgewählter Eigenkapitalinstrumente auf der Grundlage des einkommensbasierten Ansatzes. Hierfür werden die Zahlungsströme auf Basis aktueller Business Cases mit den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten abgezinst und so der Marktwert des Finanzinstruments ermittelt. Die aus einer Anpassung der wesentlichen Inputfaktoren ermittelten Veränderungen der Marktwerte sind für den BMW Konzern von untergeordneter Bedeutung.

Die in Level 3 eingestuften Wandelanleihen werden überwiegend als Instrumente im Vorgriff auf künftige Finanzierungsrunden im Rahmen von Private-Equity-Investitionen genutzt. Die Bewertung erfolgt daher in Übereinstimmung mit den Richtlinien für Internationale Private Equity und Venture Capital Bewertungen (IPEV).

Die Pflichtwandlungen sind in der Regel so ausgestaltet, dass die Anzahl der zu erhaltenen Anteile vom künftigen Anteilspreis abhängt. Aufgrund der in der Regel kurzen Laufzeiten unterliegen die Papiere nur unwesentlichen Wertschwankungen. Unabhängig davon erfolgt eine regelmäßige Überprüfung der Werthaltigkeit.

Die Optionen auf Unternehmensanteile weisen grundsätzlich einen niedrigen, nahe null liegenden Ausübungspreis auf. Folglich wirken sich Finanzierungsrunden unmittelbar auf den Marktwert der Optionen aus. Insofern erfolgt die Bewertung nahezu analog der oben beschriebenen nicht notierten Eigenkapitalinstrumente.

Für ausgewählte Derivate stehen aufgrund geringer Marktreife keine vollumfänglichen Daten für die Bewertung zur Verfügung. Um die Forwardkurven zu modellieren, werden über regelmäßige Banken- und Händlerumfragen Daten erhoben und aktualisiert. Die Bewertungsmethodik entspricht dabei den allgemeinen Bewertungsgrundsätzen von Derivaten im Treasury Management System der BMW Group. Die aus einer Verschiebung der Terminkurve um +/–10 % ermittelten Veränderungen der Marktwerte sind für den BMW Konzern von untergeordneter Bedeutung

Die bilanzielle Entwicklung der Level 3 Finanzinstrumente stellt sich wie folgt dar:

in Mio. €	Nicht notierte Eigenkapitalinstrumente	Wandelanleihen	Optionen auf Unternehmensanteile	Derivate	Finanzinstrumente Level 3
1. Januar 2020	355	14	5	–	374
Zugänge	73	17	–	–	90
Abgänge	–87	–7	–2	2	–94
Im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasste Gewinne (+) / Verluste (–)	–	–	–	–7	–7
In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasste Gewinne (+) / Verluste (–)	85	–	–	–	85
Unterschiede aus der Währungsumrechnung	–29	–2	–	–	–31
31. Dezember 2020	**397**	**22**	**3**	**–5**	**417**

in Mio. €	Nicht notierte Eigenkapitalinstrumente	Wandelanleihen	Optionen auf Unternehmensanteile	Derivate	Finanzinstrumente Level 3
1. Januar 2019	265	3	4	–	272
Zugänge	90	14	–	–	104
Abgänge	–38	–3	–	–	–41
Im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasste Gewinne (+) / Verluste (–)	–	–	–	–	–
In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasste Gewinne (+) / Verluste (–)	33	–	1	–	34
Unterschiede aus der Währungsumrechnung	5	–	–	–	5
31. Dezember 2019	**355**	**14**	**5**	**–**	**374**

In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasste Gewinne und Verluste werden im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen. Von den im Geschäftsjahr 2020 erfassten Gewinnen und Verlusten sind 84 Mio. € (2019: 32 Mio. €) unrealisiert.

Saldierung von Finanzinstrumenten

Derivative Finanzinstrumente der BMW Group unterliegen rechtlich durchsetzbaren Globalverrechnungsverträgen oder ähnlichen Vereinbarungen. Forderungen und Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten werden jedoch aufgrund der Nichterfüllung notwendiger Voraussetzungen nicht saldiert. Eine Saldierung hätte folgende Auswirkung auf die Bilanzwerte der Derivate:

	31.12.2020		31.12.2019	
in Mio. €	Aktiva	Passiva	Aktiva	Passiva
Bilanzwerte wie ausgewiesen	3.256	1.148	1.620	2.096
Bruttowert der Derivate, die im Insolvenzfall aufgerechnet werden könnten	–790	–790	–833	–833
Nettowert nach Saldierung	2.466	358	787	1.263

Eine Saldierung finanzieller nicht derivativer Vermögenswerte und Schulden wird nur dann vorgenommen, wenn eine Aufrechnung der Beträge zum gegenwärtigen Zeitpunkt rechtlich durchsetzbar ist und auch die Absicht besteht, tatsächlich zu saldieren. Im BMW Konzern werden mangels Erfüllung der notwendigen Voraussetzungen daher keine finanziellen Vermögenswerte und Schulden saldiert.

Gewinne und Verluste aus Finanzinstrumenten

Die folgende Tabelle enthält die gemäß IFRS 9 resultierenden Nettogewinne und -verluste von Finanzinstrumenten:

in Mio. €	2020	2019
Finanzinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	7	42
Finanzinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	310	–1.012
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten	–1.050	160
Finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten	–350	296

Die Nettogewinne und -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente bestehen aus Marktwertbewertungen von Wertpapieren. Weitere Details werden unter der Textziffer [19] Angaben zur Gesamtergebnisrechnung dargestellt. Die Gesamtzinserträge für erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte betragen 37 Mio. € (2019: 49 Mio. €), die Gesamtzinsaufwendungen 30 Mio. € (2019: 41 Mio. €).

Die Nettogewinne und -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente beinhalten im Wesentlichen Ergebnisse aus der Marktwertbewertung von alleinstehenden Derivaten, von Wertpapieren und Investmentanteilen sowie von sonstigen Finanzanlagen.

Die Nettogewinne und -verluste aus zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten beinhalten im Wesentlichen Währungskursgewinne und -verluste sowie Ergebnisse aus Wertminderungen. Die Nettogewinne und -verluste aus zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen Währungskursgewinne und -verluste sowie die erfolgswirksamen Wertänderungen der Grundgeschäfte bei designierten Sicherungsbeziehungen.

Bei den Gesamtzinserträgen aus zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten, finanziellen Vermögenswerten handelt es sich im Wesentlichen um die Zinserträge aus der Kreditfinanzierung, die in den Umsatzerlösen ausgewiesen werden. Die Gesamtzinsaufwendungen für finanzielle Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, belaufen sich auf 1,8 Mrd. € (2019: 1,9 Mrd. €).

Ausfallrisiko

Adressenausfallrisiken entstehen in der BMW Group dadurch, dass ein Vertragspartner, zum Beispiel ein Kunde oder Händler, seine Vertragsverpflichtungen nicht oder nur teilweise erfüllen kann. Für Informationen zum Management des Ausfallrisikos für Forderungen aus Finanzdienstleistungen wird auf die Ausführungen im zusammengefassten Lagebericht (Abschnitt **Prognose-, Risiko- und Chancenbericht**) verwiesen.

Ungeachtet bestehender Sicherheiten stellt die bilanzierte Höhe der finanziellen Vermögenswerte mit Ausnahme der derivativen Finanzinstrumente grundsätzlich das maximale Ausfallrisiko dar. Darüber hinaus bestehen im Rahmen der Händlerfinanzierung zusätzliche, noch nicht in Anspruch genommene Kreditzusagen, die dieses Ausfallrisiko erhöhen. Das sich daraus ergebende, gesamte Ausfallrisiko beläuft sich auf 30.682 Mio. € (2019: 31.943 Mio. €).

Für alle den originären Finanzinstrumenten zugrunde liegenden Leistungsbeziehungen gilt, dass zur Minimierung des Ausfallrisikos in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Leistung Sicherheiten verlangt, Kreditauskünfte und Referenzen eingeholt oder historische Daten aus der bisherigen Geschäftsbeziehung, insbesondere dem Zahlungsverhalten, genutzt werden.

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden Kunden regelmäßig in Bezug auf deren Kreditrisiko beurteilt. Abhängig von dem Vertragsstatus werden notwendige Maßnahmen, wie beispielsweise Mahnverfahren, rechtzeitig eingeleitet.

Das im Zusammenhang mit Geldanlagen und derivativen Finanzinstrumenten bestehende Kreditrisiko wird minimiert, indem Geschäfte grundsätzlich nur mit Vertragspartnern erstklassiger Bonität abgeschlossen werden.

Im Finanzdienstleistungsgeschäft dienen im Einzelkunden- und Händlerbereich die finanzierten Gegenstände wie beispielsweise Fahrzeuge, Einrichtungen und Immobilien als erstrangige und werthaltige Sicherheiten. Des Weiteren erfolgen Sicherheitenstellungen per Sicherungsübereignung, Verpfändung und erstrangigen Grundschulden, die gegebenenfalls um Bürgschaften und Garantien ergänzt werden. Bei zuvor als Sicherheiten gehaltene Vermögenswerte, die erworben werden, handelt es sich im Wesentlichen um Fahrzeuge. Diese Vermögenswerte sind in der Regel über die Handelsorganisation kurzfristig in Zahlungsmittel umwandelbar. Die Prüfung der Bonität ist ein wesentlicher Bestandteil des Adressenausfallrisikomanagements der BMW Group. Zu diesem Zweck führt die BMW Group eine Beurteilung der Bonität eines jeden Kreditnehmers bei sämtlichen Kredit- und Leasingverträgen durch. Im Rahmen der Kundenfinanzierung erfolgt die Bonitätsbeurteilung über die Integration von validierten Scoringsystemen in den Ankaufsprozess. Im Bereich der Händlerfinanzierung stellt dies das laufende Kreditmonitoring sowie ein internes Ratingverfahren sicher, das nicht nur die materielle Kreditwürdigkeit, sondern auch qualitative Faktoren, wie zum Beispiel die Zuverlässigkeit der Geschäftsbeziehung bei der Ermittlung der Bonitätseinstufung berücksichtigt.

Das Ausfallrisiko der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird im Wesentlichen auf Basis der Informationen zur Überfälligkeit beurteilt. Die Bruttobuchwerte dieser Forderungen verteilen sich gemäß IFRS 9 wie folgt auf die steuerungsrelevanten Überfälligkeitsbänder:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Nicht überfällig	2.002	1.947
1 – 30 Tage überfällig	229	369
31 – 60 Tage überfällig	31	89
61 – 90 Tage überfällig	23	40
Über 90 Tage überfällig	60	145
Gesamt	**2.345**	**2.590**

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden entsprechend dem Kreditrisiko konzerninternen Bonitätsstufen zugeordnet. Die Einteilung in Bonitätsstufen erfolgt anhand von Ausfallwahrscheinlichkeiten. Die zugehörigen Bruttobuchwerte gemäß IFRS 9 verteilen sich folgendermaßen:

	31.12.2020						31.12.2019					
	Stufe 1	Stufe 2		Stufe 3			Stufe 1	Stufe 2		Stufe 3		
in Mio. €		Allgemein	Vereinfacht		Gesamt	Erwarteter Kreditverlust		Allgemein	Vereinfacht		Gesamt	Erwarteter Kreditverlust
Bruttobuchwert der finanziellen Vermögenswerte mit guter Bonität	76.356	1.633	367	–	78.356	406	85.399	696	378	–	**86.473**	272
Bruttobuchwert der finanziellen Vermögenswerte mit mittlerer Bonität	3.778	1.653	38	–	5.469	431	4.102	1.167	22	–	**5.291**	199
Bruttobuchwert der finanziellen Vermögenswerte mit schlechter Bonität	118	937	17	1.019	2.091	802	38	704	16	1.014	**1.772**	628
Gesamt	**80.252**	**4.223**	**422**	**1.019**	**85.916**	**1.639**	**89.539**	**2.567**	**416**	**1.014**	**93.536**	**1.099**

Für weitere Angaben zum Ausfallrisiko, speziell im Hinblick auf vorgenommene Wertberichtigungen, wird auf die Erläuterungen zu den entsprechenden Forderungen in den ↗ **Textziffern [25]** und **[30]** verwiesen.

Liquiditätsrisiko

Die folgende Tabelle zeigt die Fälligkeitsstruktur der vertraglichen, undiskontierten und erwarteten Zahlungsströme aus finanziellen Verbindlichkeiten:

	31.12.2020				31.12.2019			
in Mio. €	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
ORIGINÄRE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN								
Anleihen	13.456	33.224	11.930	**58.610**	14.977	37.477	12.595	**65.049**
Asset-Backed-Finanzierungen	7.067	12.369	–	**19.436**	8.255	12.090	–	**20.345**
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.295	3.317	1.388	**10.000**	8.751	2.317	1.378	**12.446**
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	12.808	3.781	22	**16.611**	11.277	3.505	27	**14.809**
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.644	–	–	**8.644**	10.182	–	–	**10.182**
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	512	1.227	1.028	**2.767**	562	1.523	1.302	**3.387**
Commercial Paper	550	–	–	**550**	2.618	–	–	**2.618**
Übrige Finanzverbindlichkeiten	120	288	357	**765**	188	435	384	**1.007**
DERIVATIVE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN								
Mit Bruttoausgleich	432	248	14	**694**	1.524	758	–26	**2.256**
Zahlungsabflüsse	14.910	5.544	631	**21.085**	33.826	18.485	598	**52.909**
Zahlungszuflüsse	–14.478	–5.296	–617	**–20.391**	–32.302	–17.727	–624	**–50.653**
Mit Nettoausgleich	380	144	28	**552**	374	338	23	**735**
Zahlungsabflüsse	380	144	28	**552**	374	338	23	**735**
Gesamte finanzielle Verbindlichkeiten	**49.264**	**54.598**	**14.767**	**118.629**	**58.708**	**58.443**	**15.683**	**132.834**

Die Zahlungsströme der nicht derivativen Verbindlichkeiten bestehen aus den Tilgungszahlungen und den entsprechenden Zinsen. In der Position Derivate sind ausschließlich Zahlungsströme aus den Derivaten enthalten, die zum Bilanzstichtag einen negativen Marktwert aufgewiesen haben. Dabei kann sich bei Derivaten mit negativem Marktwert aufgrund unterschiedlicher Zinskurven ein in Summe positiver Zahlungsstrom ergeben.

Zudem hat die BMW Group zum 31. Dezember 2020 kurzfristig abrufbare Kreditzusagen in Höhe von 14.367 Mio. € (2019: 10.776 Mio. €) im Rahmen der Händlerfinanzierung gewährt, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden.

Zur Gewährleistung der jederzeitigen Zahlungsfähigkeit erfolgt die Steuerung und Überwachung der Liquiditätssituation im Rahmen einer rollierenden Kapitalbedarfsplanung. Der daraus resultierende Kapitalbedarf wird zur Risikominimierung überwiegend durch fristenkongruente Finanzierung und in Abhängigkeit von einer dynamischen Zielverbindlichkeitenstruktur über verschiedene Instrumente an den weltweiten Finanzmärkten abgedeckt.

Darüber hinaus stehen der BMW Group zur weiteren Risikominimierung eine durch ein internationales Bankenkonsortium zugesagte syndizierte Kreditlinie in Höhe von 8 Mrd. € (2019: 8 Mrd. €) zur Verfügung. Konzerninterne Zahlungsstromschwankungen werden durch ein tägliches Cash Pooling ausgeglichen.

Für weitere Angaben wird auf die Ausführungen im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

Marktrisiken

Die wesentlichen Marktrisiken, denen die BMW Group ausgesetzt ist, sind die Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffmarktpreisrisiken.

Eine Absicherung gegen die genannten Risiken ergibt sich zunächst aufgrund natürlich geschlossener Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen (Netting). Die nach dem Netting verbleibenden Risiken werden durch den Einsatz handelsüblicher derivativer Finanzinstrumente reduziert.

Die Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffmarktpreisrisiken der BMW Group werden zentral gesteuert.

Für weitere Angaben wird auf die Ausführungen im zusammengefassten Lagebericht (Abschnitt Prognose-, Risiko- und Chancenbericht) verwiesen.

Währungsrisiko

Die BMW Group schließt als weltweit tätiger Konzern Geschäfte in verschiedenen Währungen ab, woraus sich Währungsrisiken ergeben. Zur Absicherung der Währungsrisiken bestehen zum 31. Dezember 2020 derivative Finanzinstrumente, insbesondere in Form von Devisentermingeschäften und Devisenswaps.

Im Rahmen der Umsetzung der Risikomanagementstrategie wird in regelmäßigen Abständen entschieden, in welchem Umfang die Risikopositionen abgesichert werden. Die wirtschaftliche Beziehung zwischen den Grund- und Sicherungsgeschäften ist im Wesentlichen darin begründet, dass die Grund- und die dazugehörigen Sicherungsgeschäfte in gleichen Währungen denominiert sind und gleiche Laufzeiten aufweisen. Die Absicherung erfolgt in einem konstanten Verhältnis eins zu eins zwischen Sicherungsgeschäft und Risikoposition.

Mögliche Ursachen der Unwirksamkeit der Sicherungsbeziehungen werden ausschließlich im Kreditrisiko der Kontrahenten gesehen. Durch die etablierten Prozesse im Kreditrisikomanagement ist eine hieraus resultierende Unwirksamkeit jedoch nicht zu erwarten.

Zur Messung der Währungsrisiken verwendet die BMW Group ein Cashflow-at-Risk-Modell. Die Analyse des Währungsrisikos basiert auf den geplanten Fremdwährungstransaktionen, den sogenannten Exposures, die sowohl Einzahlungsüberschüsse als auch Auszahlungsüberschüsse in Fremdwährung darstellen können. Das Währungsexposure stellt sich zum Bilanzstichtag für das jeweils darauffolgende Geschäftsjahr wie folgt dar, wobei Einzelwährungsexposures ihrem Absolutwert nach addiert werden:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Währungsexposure	33.975	33.950

Das Währungsexposure beinhaltet Shortpositionen in Höhe von 5.222 Mio. € (2019: 2.789 Mio. €).

Diesem Exposure stehen alle getätigten Absicherungen gegenüber. Der per saldo verbleibende Netto-Cashflow stellt die noch offene Risikoposition dar. Im verwendeten Cashflow-at-Risk-Ansatz werden die Auswirkungen möglicher Währungsschwankungen auf die operativen Cashflows anhand von Wahrscheinlichkeitsverteilungen dargestellt. Dabei dienen die Volatilitäten und Korrelationen als wesentliche Inputfaktoren zur Schätzung der jeweiligen Wahrscheinlichkeitsverteilung.

Die potenziellen negativen Effekte auf das Ergebnis werden pro Währung auf Basis der jeweiligen aktuellen Kurse und Exposures mit einem Konfidenzniveau von 95 % für das darauffolgende Geschäftsjahr zum Stichtag ermittelt. Bei der Aggregation der Risiken werden Korrelationen zwischen den einzelnen Währungen risikomindernd berücksichtigt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die mit dem Cashflow-at-Risk-Ansatz ermittelten möglichen negativen Effekte für die BMW Group aufgrund negativer Wechselkursbewegungen für das darauffolgende Geschäftsjahr.

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Cashflow at Risk	531	487

Zinsrisiko

Zinsänderungsrisiken entstehen durch Geldaufnahmen und Geldanlagen mit unterschiedlichen Zinsbindungsfristen und unterschiedlichen Laufzeiten. Dem Zinsänderungsrisiko unterliegen bei der BMW Group sämtliche verzinsliche Positionen und können damit sowohl die Aktiv- als auch die Passivseite betreffen.

Der Marktwert der Zinsportfolios stellt sich zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Marktwert Zinsportfolios	58.545	55.697

Das Zinsrisiko wird durch den Einsatz von Zinsderivaten gesteuert. Im Rahmen der Umsetzung der Risikomanagementstrategie werden die Zinsrisiken in regelmäßigen Abständen überwacht und gesteuert. Die zur Sicherung eingesetzten Zinssicherungskontrakte enthalten im Wesentlichen Swapgeschäfte, die – sofern Hedge Accounting angewendet wird – als Fair Value Hedges bilanziert sind. Die wirtschaftliche Beziehung zwischen den Grund- und Sicherungsgeschäften ist darin begründet, dass die wesentlichen Parameter der Grund- und Sicherungsgeschäfte, wie zum Beispiel Startdatum, Laufzeit oder Währung übereinstimmen. Die Absicherung erfolgt in einem konstanten Verhältnis eins zu eins zwischen Sicherungsgeschäft und Risikoposition.

Durch den Ausschluss des eigenen Kreditrisikos aus der Sicherungsbeziehung sind lediglich geringe Unwirksamkeiten zu erwarten.

Für ausgewählte festverzinsliche Vermögenswerte wird ein Teil der Zinsänderungsrisiken auf Portfoliobasis gesichert. Als Sicherungsinstrumente dienen hierbei Swaps. Die Hedge-Beziehungen werden monatlich zu jedem Berichtsstichtag beendet und neu designiert. Hierdurch wird dem sich ständig verändernden Bestand des Portfolios Rechnung getragen.

Aufgrund der Reform und Ablösung von bestimmten Referenzzinssätzen besteht derzeit Unsicherheit über den Zeitpunkt und die genaue Art dieser Änderungen. Insgesamt ist bei der BMW Group eine beträchtliche Anzahl von Verträgen von der Reform der Referenzzinssätze direkt betroffen. Den Sicherungsbeziehungen der BMW Group liegen im Wesentlichen USD LIBOR und GBP LIBOR Referenzzinssätze zugrunde, die als gesichertes Risiko in Fair Value Sicherungsbeziehungen designiert wurden. Für diese Sicherungsbeziehungen resultiert eine Unsicherheit im Hinblick auf die Identifizierbarkeit der designierten Referenzzinssätze.

Der Übergang zu den neu geschaffenen beziehungsweise überarbeiteten Referenzzinssätzen wird im Rahmen eines multidisziplinären Projekts gesteuert und überwacht. Dieses Umstellungsprojekt wird Änderungen an Systemen, Prozessen, Risiko- und Bewertungsmodellen sowie den Umgang mit den damit verbundenen bilanziellen Auswirkungen umfassen. Hierbei wird angenommen, dass die Unsicherheit, die sich aus der Reform der Referenzzinssätze ergibt, bis voraussichtlich Ende 2021 besteht.

Die BMW Group verwendet konzernweit zur internen Berichterstattung und zum Management des Zinsrisikos einen Value-at-Risk-Ansatz. Dieser basiert auf einer historischen Simulation, bei der die potenziellen künftigen Marktwertverluste der Zinsportfolios gegenüber dem Erwartungswert auf Basis einer Haltedauer von 250 Tagen und eines Konfidenzniveaus von 99,98 % konzernweit gemessen werden. Bei dieser Aggregation werden risikomindernde Effekte identifiziert, die auf Korrelationen zwischen den einzelnen Portfolios zurückzuführen sind.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die mit dem Value-at-Risk-Ansatz ermittelten möglichen Marktwertschwankungen gegenüber dem Erwartungswert für die zinssensitiven Positionen der BMW Group:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Value at Risk	1.160	1.094

Rohstoffmarktpreisrisiko

Die BMW Group ist Rohstoffmarktpreisrisiken ausgesetzt. Zur Absicherung dieser Risiken werden im Wesentlichen Rohstofftermingeschäfte eingesetzt. Im Rahmen der Umsetzung der Risikomanagementstrategie wird in regelmäßigen Abständen entschieden, in welchem Umfang die Risikopositionen abgesichert werden, und die entsprechenden Sicherungsquoten definiert. Die Absicherung erfolgt in einem konstanten Verhältnis eins zu eins zwischen Sicherungsgeschäft und Risikoposition.

Mögliche Ursachen der Unwirksamkeit der Sicherungsbeziehungen werden ausschließlich im Kreditrisiko der Kontrahenten gesehen. Durch die etablierten Prozesse im Kreditrisikomanagement ist eine hieraus resultierende Unwirksamkeit jedoch nicht zu erwarten.

Die wirtschaftliche Beziehung zwischen den Grund- und Sicherungsgeschäften ist im Wesentlichen darin begründet, dass die Grund- und die dazugehörigen Sicherungsgeschäfte jeweils die gleiche Basis und Laufzeit innehaben. Im Rahmen der Absicherung des Rohstoffmarktpreisrisikos wird ausschließlich der an den Rohstoffmarktpreis indizierte Materialzuschlag abgesichert. Andere Preiskomponenten des Vertrags werden aus den Sicherungsbeziehungen ausgeschlossen, da für diese Komponenten keine effektiven Sicherungsgeschäfte existieren.

Die Ausgangsbasis für die Analyse des Rohstoffmarktpreisrisikos sind die geplanten Einkäufe von Rohstoffen oder Komponenten mit Rohstoffinhalten, das sogenannte Exposure. Es beträgt zum Bilanzstichtag für das jeweils darauffolgende Geschäftsjahr:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Rohstoffexposure	4.204	4.382

Gegen dieses Exposure werden alle getätigten Absicherungen gestellt. Der per saldo verbleibende Netto-Cashflow stellt die noch offene Risikoposition dar. Im verwendeten Cashflow-at-Risk-Ansatz werden die Auswirkungen möglicher Rohstoffmarktpreisschwankungen auf die operativen Cashflows anhand von Wahrscheinlichkeitsverteilungen dargestellt. Dabei dienen die Volatilitäten und Korrelationen als Inputfaktoren zur Schätzung der jeweiligen Wahrscheinlichkeitsverteilung.

Die potenziellen negativen Effekte auf das Ergebnis werden pro Rohstoffart auf Basis der jeweiligen aktuellen Preise und des Exposures mit einem Konfidenzniveau von 95 % für das darauffolgende Geschäftsjahr zum Stichtag ermittelt. Bei der Aggregation der Risiken werden Korrelationen zwischen den einzelnen Rohstoffarten risikomindernd berücksichtigt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die mit dem Cashflow-at-Risk-Ansatz ermittelten möglichen negativen Materialkosteneffekte für die BMW Group aufgrund von Rohstoffmarktpreisschwankungen über alle Rohstoffarten. Das zum Bilanzstichtag bestehende Risiko für das jeweils darauffolgende Geschäftsjahr beträgt:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Cashflow at Risk	310	419

Angaben zu Sicherungsmaßnahmen

Die folgenden Angaben zu den Sicherungsmaßnahmen beinhalten Derivate vollkonsolidierter Gesellschaften, die als Sicherungsinstrument designiert sind. Die Darstellung erfolgt vor Berücksichtigung latenter Steuern und enthält zusätzliche Effekte aus der Anwendung der modifizierten Stichtagsmethode.

Die Nominalbeträge der Sicherungsinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

	31.12.2020		
in Mio. €	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre
Währungsrisiko	11.939	4.530	–
Zinsrisiko	8.082	28.213	12.373
Rohstoffmarktpreisrisiko	1.449	1.792	–
Nominalbeträge der Sicherungsinstrumente	**21.470**	**34.535**	**12.373**

	31.12.2019		
in Mio. €	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre
Währungsrisiko	14.823	9.020	–
Zinsrisiko	6.672	29.691	12.938
Rohstoffmarktpreisrisiko	1.651	1.920	–
Nominalbeträge der Sicherungsinstrumente	**23.146**	**40.631**	**12.938**

Folgende Tabelle zeigt die wesentlichen durchschnittlichen Sicherungskurse der bei der BMW Group eingesetzten Sicherungsgeschäfte:

	Durchschnittliche Sicherungskurse	
Währungsrisiken	31.12.2020	31.12.2019
EUR/CNY	8,05	8,26
EUR/USD	–	1,16
EUR/GBP	0,87	0,87
EUR/KRW	1.334,86	1.328,59
EUR/JPY	124,20	124,92

Durch die Risikosteuerung mittels Cashflow at Risk werden Portfolioeffekte genutzt. Im USD befanden sich zum Stichtag keine Sicherungsgeschäfte in Sicherungsbeziehungen.

	Durchschnittliche Sicherungskurse	
Rohstoffmarktpreisrisiken	31.12.2020	31.12.2019
Aluminium (EUR/t)	1.573	1.833
Kupfer (EUR/t)	4.568	5.173
Nickel (EUR/t)	11.188	12.307
Palladium (EUR/oz)	1.350	1.022
Platin (EUR/oz)	701	916

Auf Angaben zu durchschnittlichen Zinssicherungskursen wird verzichtet, da mit Zinsderivaten, die als Sicherungsinstrument designiert sind, ausschließlich der beizulegende Zeitwert abgesichert wird. Folglich entsprechen die Sicherungskurse dem jeweils aktuellen Marktzinsniveau. Die hierbei verwendeten Absicherungen beziehen sich vorwiegend auf variable Zinskurven in den Währungsräumen Euro, US-Dollar und britisches Pfund.

Die folgenden Tabellen enthalten Informationen zu Nominalbeträgen, Buchwerten und Marktwertveränderungen der als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte:

	31.12.2020				31.12.2019			
		Buchwerte				Buchwerte		
in Mio. €	Nominalbetrag	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	Wertänderung designierte Komponente	Nominalbetrag	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	Wertänderung designierte Komponente
Cash Flow Hedges								
Währungsrisiko	16.469	277	54	1.169	23.843	60	590	–479
Rohstoffmarktpreisrisiko	3.241	574	58	466	3.571	266	215	250
Fair Value Hedges								
Zinsrisiko	59.774	1.992	248	723	59.999	1.244	271	758

Die folgenden Tabellen fassen wesentliche Informationen über die Grundgeschäfte pro Risikoart sowie die Salden der designierten Komponente im kumulierten übrigen Eigenkapital zusammen:

	31.12.2020					31.12.2019				
	Buchwerte			Salden im kumulierten übrigen Eigenkapital		Buchwerte			Salden im kumulierten übrigen Eigenkapital	
in Mio. €	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	Wertänderung Grundgeschäfte	Laufende Sicherungsbeziehungen	Beendete Sicherungsbeziehungen	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	Wertänderung Grundgeschäfte	Laufende Sicherungsbeziehungen	Beendete Sicherungsbeziehungen
Cash Flow Hedges										
Währungsrisiko	–	–	–1.169	532	–	–	–	479	–23	–
Rohstoffmarktpreisrisiko	–	–	–467	510	–	–	–	–250	1	–
Fair Value Hedges										
Zinsrisiko	8.483	58.714	–720	–	–	8.631	58.723	–759	–	–

Der kumulierte Betrag sicherungsbedingter Anpassungen aus dem beizulegenden Zeitwert beträgt bei Vermögenswerten 10 Mio. € (2019: 8 Mio. €) und bei Verbindlichkeiten 1.680 Mio. € (2019: 1.012 Mio. €).

Aus den Sicherungsbeziehungen ergeben sich die folgenden Effekte:

	2020			2019		
in Mio. €	Veränderung der designierten Komponente im sonstigen Ergebnis	Veränderung der Sicherungskosten im sonstigen Ergebnis	Erfolgswirksam erfasste Ineffektivität der Absicherung	Veränderung der designierten Komponente im sonstigen Ergebnis	Veränderung der Sicherungskosten im sonstigen Ergebnis	Erfolgswirksam erfasste Ineffektivität der Absicherung
Cash Flow Hedges						
Währungsrisiko	554	198	–	–961	117	–
Rohstoffmarktpreisrisiko	509	–5	–	264	–7	–
Fair Value Hedges						
Zinsrisiko	–	2	3	–	9	–1

Es ergibt sich die folgende Veränderung der designierten Komponente sowie der Sicherungskosten im kumulierten übrigen Eigenkapital:

		Währungsrisiko	Zinsrisiko	Rohstoffmarktpreisrisiko	
in Mio. €	Designierte Komponente	Sicherungskosten	Sicherungskosten	Designierte Komponente	Sicherungskosten
Anfangsbestand zum 1. Januar 2020	–22	–497	–4	1	5
Wertänderung der Berichtsperiode	1.170	–443	5	466	1
Umgliederung in Gewinn oder Verlust					
für laufende Sicherungsbeziehungen	–512	557	–3	–	–
für beendete Sicherungsbeziehungen	–104	84	–	–29	–
Umgliederung in die Anschaffungskosten der Vorräte	–	–	–	72	–6
Endbestand zum 31. Dezember 2020	**532**	**–299**	**–2**	**510**	**–**

		Währungsrisiko	Zinsrisiko	Rohstoffmarktpreisrisiko	
in Mio. €	Designierte Komponente	Sicherungskosten	Sicherungskosten	Designierte Komponente	Sicherungskosten
Anfangsbestand zum 1. Januar 2019	940	–614	–13	–262	12
Wertänderung der Berichtsperiode	–480	–622	13	250	–1
Umgliederung in Gewinn oder Verlust					
für laufende Sicherungsbeziehungen	–491	716	–4	–	–
für beendete Sicherungsbeziehungen	9	23	–	5	–
Umgliederung in die Anschaffungskosten der Vorräte	–	–	–	8	–6
Endbestand zum 31. Dezember 2019	**–22**	**–497**	**–4**	**1**	**5**

Der Nominalbetrag der Sicherungsinstrumente, die direkt von der Reform der Referenzzinssätze betroffen sind, beträgt 14.469 Mio. € (davon USD LIBOR 11.581 Mio. € und GBP LIBOR 2.500 Mio. €).

40 BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN PERSONEN UND UNTERNEHMEN

Folgende Personen und Unternehmen sind nahestehende Personen nach IAS 24:

— Herr Stefan Quandt und Frau Susanne Klatten, sowie deren beherrschte Gesellschaften,

— der Vorstand und der Aufsichtsrat der BMW Group,

— assoziierte Unternehmen, Joint Ventures und verbundene, nicht konsolidierte Tochtergesellschaften sowie der BMW Trust e.V. und die BMW Foundation Herbert Quandt

Die Transaktionen der Konzernunternehmen mit nahestehenden Personen sind ausnahmslos der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der jeweils beteiligten Parteien zuzurechnen und wurden zu marktüblichen Bedingungen, d.h. Bedingungen, die auch anderen Fremdfertigern gewährt werden, abgeschlossen.

Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats haben im Berichtsjahr mit Gesellschaften der BMW Group Fahrzeugkauf- und zusammenhängende Serviceverträge sowie Verträge über Fahrzeugmiete, Fahrzeugleasing und Fahrzeugfinanzierung zu marktüblichen Konditionen abgeschlossen.

Herr Stefan Quandt, Deutschland, ist Aktionär und stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der BMW AG. Er ist darüber hinaus alleiniger Gesellschafter und Vorsitzender des Aufsichtsrats der DELTON Health AG, Bad Homburg v.d.H., und der DELTON Technology SE, Bad Homburg v.d.H., sowie alleiniger Gesellschafter der DELTON Logistics S.à r.l., Grevenmacher. Die DELTON Logistics S.à r.l. hat über ihre Tochtergesellschaften im Geschäftsjahr 2020 für die BMW Group Dienstleistungen im Bereich der Logistik erbracht. Außerdem haben die Unternehmen der von Herrn Quandt gehaltenen DELTON-Beteiligungsgesellschaften von der BMW Group Fahrzeuge im Wege des Leasings erhalten.

Des Weiteren ist Herr Stefan Quandt, Deutschland, mittelbarer Mehrheitsgesellschafter der SOLARWATT GmbH, Dresden. Zwischen der BMW Group und der SOLARWATT GmbH, Dresden, besteht eine Kooperation im Rahmen der Elektromobilität. Hierbei steht die Vermittlung von Photovoltaik-Komplettlösungen für Carports und Dachanlagen an Kunden von BMW i Modellen im Mittelpunkt. Im Geschäftsjahr 2020 hat die SOLARWATT GmbH, Dresden, Fahrzeuge von der BMW Group im Wege des Leasings bezogen.

Frau Susanne Klatten, Deutschland, ist Aktionärin und Mitglied des Aufsichtsrats der BMW AG sowie Aktionärin und stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats der ALTANA AG, Wesel. Die ALTANA AG, Wesel, hat im Geschäftsjahr 2020 von der BMW Group Fahrzeuge vorwiegend im Wege des Leasings erhalten.

Des Weiteren ist Frau Susanne Klatten, Deutschland, alleinige Gesellschafterin und Vorsitzende des Aufsichtsrats der UnternehmerTUM GmbH, Garching. Im Geschäftsjahr 2020 hat die BMW Group Leistungen von der UnternehmerTUM GmbH, Garching, vorwiegend in Form von Beratungsdienstleistungen und Werkstattleistungen bezogen.

Zudem sind Frau Susanne Klatten, Deutschland, und Herr Stefan Quandt, Deutschland, mittelbar alleinige Gesellschafter der Entrust Corp., Shakopee, Minnesota. Herr Stefan Quandt ist des Weiteren Mitglied des Aufsichtsrats dieser Gesellschaft. Die Entrust Corp., Shakopee, Minnesota, hat im Geschäftsjahr 2020 Fahrzeuge von der BMW Group im Wege des Leasings bezogen.

Die Transaktionen aus Sicht der Konzernunternehmen mit oben genannten Gesellschaften weisen folgende Umfänge auf:

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen		Forderungen 31. Dezember		Verbindlichkeiten 31. Dezember	
in T €	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
DELTON Health AG (ehem. DELTON AG)	1.950	2.065	–	–	1	20	–	–
DELTON Logistics S.à r.l.	1.235	1.473	19.068	21.596	5	14	1.574	1.871
DELTON Technology SE	6	6	–	–	–	–	–	–
SOLARWATT GmbH	2.363	453	–	–	287	8	–	–
ALTANA AG	2.425	2.529	273	462	243	355	80	65
UnternehmerTUM GmbH	37	104	1.310	2.651	–	27	510	693
EnviroChemie GmbH	11	28	–	107	–	–	–	–
Entrust Corp.	134	154	–	–	9	10	–	–

Der wesentliche Anteil der Transaktionen der BMW Group mit nahestehenden Personen entfällt auf das Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd.

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen		Forderungen 31. Dezember		Verbindlichkeiten 31. Dezember	
in Mio. €	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
BMW Brilliance Automotive Ltd.	9.701	9.227	155	107	2.045	2.639	804	496

An BMW Brilliance Automotive Ltd. werden im Wesentlichen Fahrzeugkomponenten zur Weiterverarbeitung verkauft. Empfangene Leistungen sind im Wesentlichen Dienstleistungen.

Insgesamt wurden an weitere Joint Ventures und assoziierte Unternehmen folgende Lieferungen und Leistungen erbracht beziehungsweise empfangen:

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen		Forderungen 31. Dezember		Verbindlichkeiten 31. Dezember	
in Mio. €	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Weitere Joint Ventures und assoziierte Unternehmen	32	28	64	78	8	1	9	9

Die Geschäftsbeziehungen mit den nicht konsolidierten Gesellschaften sind von geringem Umfang.

Der BMW Trust e.V., München, verwaltet treuhänderisch das Fondsvermögen zur Sicherung der Pensionsverpflichtungen in Deutschland und ist dadurch eine nahestehende Person der BMW Group nach IAS 24. Der Verein besitzt kein eigenes Vermögen. Er hat im laufenden Geschäftsjahr weder Einnahmen erzielt noch Ausgaben getätigt. Die BMW AG trägt in unwesentlichem Umfang Aufwendungen und erbringt Serviceleistungen für den BMW Trust e.V., München.

Die BMW Foundation Herbert Quandt, München, ist eine unabhängige Stiftung und aufgrund des maßgeblichen Einflusses der BMW Group eine nahestehende Person nach IAS 24. Im Geschäftsjahr leistete die BMW Group Spenden in Höhe von 6,3 Mio. € (2019: 6,4 Mio. €) an die BMW Foundation Herbert Quandt. Darüber hinaus liegen keine wesentlichen Transaktionen vor.

Bezüglich der Angaben zur Vergütung der Mitglieder des Managements wird auf Textziffer [43] und den Vergütungsbericht verwiesen.

41 AKTIENBASIERTE VERGÜTUNG

Die BMW Group verfügt über drei aktienbasierte Programme: eines für berechtigte Mitarbeiter, eines für Bereichsleiter und eines für die Mitglieder des Vorstands.

Mitarbeiteraktienprogramm

Im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms wurden im Geschäftsjahr 2020 Vorzugsaktien ohne Stimmrecht der BMW AG an berechtigte Mitarbeiter der BMW Group zu vergünstigten Konditionen gewährt (zu Anzahl und Kurs der ausgegebenen Vorzugsaktien siehe Textziffer [31]). Teilnehmer des Programms konnten nach ihrer Wahl Pakete von 8, 18 oder 28 Vorzugsaktien (2019: 10, 17 oder 25) mit einem Abschlag von jeweils 11,50 € (2019: 13,00 €) je Aktie gegenüber dem Börsenkurs (durchschnittlicher Schlusskurs im Xetra-Handel im Zeitraum vom 3. November bis 6. November 2020: 48,05 €) erwerben. An dem Programm konnten Mitarbeiter teilnehmen, die in einem gegenwärtigen Arbeitsverhältnis zur BMW AG oder einer inländischen 100 %igen Beteiligungsgesellschaft der BMW AG stehen, sofern die Geschäftsführung der Beteiligungsgesellschaft die Teilnahme an dem Programm beschlossen hat. Das Arbeitsverhältnis musste zum Zeitpunkt der Bekanntgabe des Programms mindestens ein Jahr ununterbrochen bestanden haben und bis zur Übertragung der Vorzugsaktien fortbestehen. Die im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms erworbenen Vorzugsaktien unterliegen einer Sperrfrist von vier Jahren, gerechnet vom 1. Januar des Jahres, in dem die Vorzugsaktien erworben wurden. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 822.124 (2019: 744.447) Vorzugsaktien an die Mitarbeiter weitergegeben. Davon stammten 822.000 (2019: 740.400) aus dem Genehmigten Kapital 2019, die übrigen wurden über die Börse zurückgekauft. Über eine Fortsetzung des Programms entscheidet der Vorstand der BMW AG jährlich neu.

Zum 31. Dezember 2020 erfasste die BMW Group einen Personalaufwand aus dem Mitarbeiteraktienprogramm in Höhe des Unterschiedsbetrags zwischen dem Marktpreis und dem vergünstigten Preis der von Mitarbeitern gekauften Vorzugsaktien in Höhe von 9 Mio. € (2019: 10 Mio. €).

Bereichsleiter- und Vorstandsprogramm

Das für die Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2012 für teilnahmeberechtigte Bereichsleiter eingeführte aktienbasierte Vergütungsprogramm ist angelehnt an das aktienbasierte Vergütungsprogramm für Vorstandsmitglieder und soll im Sinne einer nachhaltigen Unternehmensführung langfristiges unternehmerisches Handeln honorieren. Im Rahmen dieses Programms verpflichten sich die Teilnehmer, einen Betrag in Höhe von 20 % ihrer Ergebnistantieme in Stammaktien der BMW AG zu investieren und die erworbenen Aktien vier Jahre zu halten. Zum 1. Juli 2019 wurde das aktienbasierte Vergütungsprogramm angepasst und die Investverpflichtung auf 26 % der Ergebnistantieme erhöht. Für die Investverpflichtung gewährt die BMW AG einen Betrag in Höhe von 100 % des Investmentbetrags als Nettozuschuss. Nach Erfüllung der vierjährigen Halteverpflichtung erhalten die Teilnehmer für je drei gehaltene Stammaktien nach Wahl der Gesellschaft eine zusätzliche Stammaktie oder den Gegenwert in Geld.

Die BMW AG hat für Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2011 für die Mitglieder des Vorstands eine aktienbasierte Vergütungskomponente zum bestehenden Vergütungssystem für Vorstandsmitglieder hinzugefügt.

Die Vorstandsmitglieder erhalten eine zweckgebundene Barvergütung (Investkomponente), die nach Abzug von Steuern und Abgaben in Stammaktien der Gesellschaft investiert werden muss. Ab dem Geschäftsjahr 2018 bis einschließlich Geschäftsjahr 2020 beträgt die Investkomponente 45 % des Bruttobetrags der Tantieme. Die Investkomponente wird im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des jeweiligen Geschäftsjahres vorgelegt wird, ausbezahlt. Der Erwerb der Stammaktien erfolgt unmittelbar nach der Auszahlung der Investkomponente. Die erworbenen Stammaktien müssen durch die Vorstandsmitglieder weiterhin grundsätzlich vier Jahre gehalten werden. Nach dem bis Geschäftsjahr 2020 gültigen Vergütungssystem erhält das Vorstandsmitglied von der BMW AG nach Ablauf der Haltefrist für jeweils drei gehaltene Stammaktien nach Wahl der BMW AG eine zusätzliche Stammaktie der Gesellschaft oder alternativ den Gegenwert in Geld. Für den Fall des Todes und der Invalidität bestehen Sonderregelungen über die vorzeitige Fälligkeit von aktienbasierten Vergütungskomponenten auf Basis der Zielbeträge. Soweit der Dienstvertrag vorzeitig beendet wird und der Gesellschaft ein außerordentliches Kündigungsrecht zusteht oder das Vorstandsmandat ohne Einvernehmen mit der Gesellschaft niedergelegt wird, verfallen die Ansprüche auf noch nicht ausgezahlte Beträge aus aktienbasierter Vergütung.

Die zum Bilanzstichtag amtierenden Vorstandsmitglieder halten 44.037 BMW Stammaktien mit bestehender Halteverpflichtung aus aktienbasierter Vergütung für die Geschäftsjahre 2016 bis 2019 (2019: 36.921).

Die aktienbasierte Vergütungskomponente wird vom Gewährungszeitpunkt an bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag sowie am Erfüllungstag zum beizulegenden Zeitwert neu bewertet, im Personalaufwand erfolgswirksam über den Erdienungszeitraum linear erfasst und als Rückstellung ausgewiesen.

Der Barausgleich der aktienbasierten Vergütungskomponente ist mit dem beizulegenden Zeitwert (Schlusskurs der BMW AG Stammaktie im Xetra-Handel am 31. Dezember 2020) zum Bilanzstichtag bewertet.

Der Gesamtbuchwert der Rückstellung für die aktienbasierte Vergütungskomponente der teilnahmeberechtigten aktiven und ehemaligen Vorstandsmitglieder und Bereichsleiter beträgt zum 31. Dezember 2020 6.383.766 € (2019: 5.851.703 €).

Der Gesamtaufwand aus der aktienbasierten Vergütungskomponente für teilnahmeberechtigte aktive und ehemalige Vorstandsmitglieder und Bereichsleiter beläuft sich im Geschäftsjahr 2020 auf 1.820.265 € (2019: 1.979.477 €).

Der beizulegende Zeitwert der Programme für Vorstandsmitglieder und Bereichsleiter beträgt zum Zeitpunkt der Gewährung der aktienbasierten Vergütungskomponente 987.759 € (2019: 1.374.798 €). Hierbei wurden 13.444 (2019: 19.983) Stammaktien der BMW AG beziehungsweise ein entsprechender Barausgleich zum jeweiligen Kurs am Tag der Gewährung zugrunde gelegt.

Weitere Einzelheiten zur Vorstandsvergütung finden sich im Vergütungsbericht, der ein Teil des zusammengefassten Lageberichts ist.

42 ERKLÄRUNG ZUM CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Vorstand und Aufsichtsrat der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft haben die nach § 161 AktG vorgeschriebene Entsprechenserklärung abgegeben. Sie ist in der Erklärung zur Unternehmensführung enthalten, die auf der Homepage unter ↗ **www.bmwgroup.com/ezu** dauerhaft zugänglich gemacht wird.

43 VERGÜTUNG FÜR MITGLIEDER DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

Die im Geschäftsjahr 2020 nach IFRS erfassten Aufwendungen für die Vergütung der aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats gliedern sich wie folgt:

in Mio. €	2020	2019
Vergütung des Vorstands	18,8	30,0
Feste Bezüge	7,3	8,1
Variable Bezüge	10,9	20,9
davon Performance Cash Plan	1,3	8,3
Aktienbasierte Vergütungskomponente	0,6	1,0
Dotierung der Pensionsrückstellungen	2,6	2,9
Leistungen im Zusammenhang mit der Beendigung der Vorstandstätigkeit	0,6	7,1
Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats	5,6	5,6
Festvergütung und Sitzungsgeld	5,6	2,0
Variable Vergütung	–	3,6
Aufwendungen gesamt	**27,6**	**45,6**
davon fällig innerhalb eines Jahres	23,1	28,6

Seit dem Geschäftsjahr 2018 bis einschließlich Geschäftsjahr 2020 ergänzt der mehrjährige und zukunftsgerichtete Performance Cash Plan (PCP) die variablen Bezüge. Der Bemessungszeitraum des PCP bezieht sich auf einen Zeitraum von drei Jahren: das Gewährungsjahr und die beiden Folgejahre. Die Auszahlung des PCP erfolgt nach Ablauf des dreijährigen Bemessungszeitraums. Die Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen 13,1 Mio. € (2019: 16,0 Mio. €).

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Mitgliedern des Vorstands sind nach IAS 19 mit 14,7 Mio. € (2019: 14,6 Mio. €) zurückgestellt. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen ist nach IAS 19 eine Rückstellung in Höhe von 118,8 Mio. € (2019: 113,1 Mio. €) gebildet.

Die für das Geschäftsjahr anwendbare Vergütungsregelung für Mitglieder des Aufsichtsrats enthält keine Aktienoptionen, Wertzuwachsrechte, die Aktienoptionen nachgebildet sind, und keine anderen aktienbasierten Vergütungskomponenten. Abgesehen von einer Vorauszahlung aus dem Performance Cash Plan 2019 – 2021 an einzelne Vorstände wurden den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats durch die BMW AG oder Tochtergesellschaften im Geschäftsjahr 2020 weder Kredite oder Vorschüsse gewährt noch wurden zu ihren Gunsten Haftungsverhältnisse eingegangen. Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats haben im Berichtsjahr mit Gesellschaften der BMW Group Fahrzeugkauf- und zusammenhängende Serviceverträge sowie Verträge über Fahrzeugmiete, Fahrzeugleasing und Fahrzeugfinanzierung zu marktüblichen Konditionen abgeschlossen.

Weitere Einzelheiten zu den Bezügen der aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats finden sich im Vergütungsbericht, der ein Teil des zusammengefassten Lageberichts ist.

44 NACHTRAGSBERICHT

Auch im Jahr 2021 hat die Corona-Pandemie Einfluss auf den Geschäftsverlauf der BMW Group. Die weiterhin volatile Situation kann Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW AG und des Konzerns haben.

Der weitere Verlauf der Corona-Pandemie und die Folgen auf den Geschäftsverlauf des Konzerns werden weiterhin laufend überwacht.

Die der BMW Group bekannten Abschätzungen und Annahmen für das Geschäftsjahr sind im Prognosebericht berücksichtigt und beschrieben. Darüber hinaus sind zum jetzigen Zeitpunkt keine wesentlichen weiteren Belastungen bekannt oder abschätzbar. Im Jahresverlauf sind jedoch weitere Belastungen möglich.

Nach dem Ende des Geschäftsjahres sind keine weiteren Ereignisse eingetreten, die eine besondere Bedeutung für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW AG und des Konzerns haben.

SEGMENTINFORMATIONEN

45 ERLÄUTERUNGEN ZUR SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Informationen zu den berichtspflichtigen Segmenten

Im Rahmen der Segmentberichterstattung werden die Aktivitäten der BMW Group gemäß IFRS 8 nach Geschäftssegmenten abgegrenzt. Die Aufgliederung orientiert sich an der internen Steuerung sowie Berichterstattung und berücksichtigt die organisatorische Ausrichtung der BMW Group auf Basis unterschiedlicher Produkte und Dienstleistungen der berichtspflichtigen Segmente.

Die Aktivitäten der BMW Group werden in die Geschäftssegmente Automobile, Motorräder, Finanzdienstleistungen und Sonstige Gesellschaften aufgeteilt.

Im Segment Automobile entwickelt, fertigt, montiert und vertreibt die BMW Group unter den Marken BMW, MINI und Rolls-Royce Personenwagen einschließlich geländegängiger Fahrzeuge sowie Ersatzteile, Zubehör und Mobilitätsdienstleistungen. Der Vertrieb von Produkten der Marken BMW und MINI erfolgt in Deutschland durch die Niederlassungen der BMW AG und rechtlich selbstständige Vertragshändler. Der Auslandsvertrieb wird überwiegend von Tochterunternehmen sowie in einigen Märkten von unabhängigen Importeuren übernommen. Der Vertrieb von Fahrzeugen der Marke Rolls-Royce erfolgt in ausgewählten Märkten über Tochterunternehmen, in den übrigen Märkten durch selbstständige Vertragshändler.

Im Segment Motorräder sind die Entwicklung, Fertigung, Montage und der Vertrieb von Motorrädern einschließlich des Ersatzteil- und Zubehörgeschäfts ausgewiesen.

Dem Segment Finanzdienstleistungen sind im Wesentlichen das Leasing von Automobilen, das Flottengeschäft, das Mehrmarkengeschäft, die Kreditfinanzierung für Kunden und Händler, das Einlagengeschäft sowie das Versicherungsgeschäft zugeordnet.

Im Segment Sonstige Gesellschaften werden die Holding- und Konzernfinanzierungsgesellschaften ausgewiesen. Ferner sind in diesem Segment die operativen, nicht den übrigen Segmenten zugeordneten BMW (UK) Investments Ltd. und Bavaria Lloyd Reisebüro GmbH enthalten.

Interne Steuerung und Berichterstattung

Den Segmentinformationen liegen grundsätzlich die gleichen Ausweis-, Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wie dem Konzernabschluss zugrunde. Ausnahmen hiervon bilden segmentübergreifende Garantien, für die die entsprechende Ergebnisauswirkung nach der internen Steuerung den Segmenten Automobile und Finanzdienstleistungen zugeordnet wird. Darüber hinaus sind konzerninterne Rückkaufvereinbarungen nach IFRS 15, die zwischen den Segmenten Automobile und Finanzdienstleistungen bestehen, sowie Wertminderungen auf konzerninterne Forderungen und Wertänderungen der konsolidierten sonstigen Finanzanlagen nach IFRS 9 ausgenommen. Konzerninterne Leasingverhältnisse werden in der internen Steuerung und Berichterstattung nicht nach IFRS 16 abgebildet und führen daher gemäß IFRS 8 zu keinen Änderungen in der Segmentdarstellung. Forderungen und Verbindlichkeiten, Rückstellungen, Erträge und Aufwendungen sowie Ergebnisse zwischen den Segmenten werden in den Konsolidierungen eliminiert. Konzerninterne Umsätze erfolgen zu marktüblichen Preisen. Zentrale Funktionen sind in den jeweiligen Segmenten enthalten. Dem Segment Finanzdienstleistungen werden Aufwendungen für zentrale Verwaltungsfunktionen zugeordnet, die jedoch nicht zahlungswirksam ausgeglichen werden.

Entscheidungsträger im Hinblick auf die Ressourcenallokation und die Bewertung der Ertragskraft der berichtspflichtigen Segmente ist der Gesamtvorstand. In den jeweiligen Geschäftssegmenten werden hierzu unterschiedliche Erfolgs- und Vermögensgrößen herangezogen.

Die Segmente Automobile und Motorräder werden auf Basis der Gesamtkapitalrendite RoCE (Return on Capital Employed) gesteuert. Somit ist das Ergebnis vor Finanzergebnis die maßgebliche Segmentergebnisgröße. Als korrespondierende Segmentvermögensgröße zur Beurteilung der Ressourcenallokation dient das eingesetzte Kapital. Das eingesetzte Kapital besteht aus dem eingesetzten Vermögen, das die operativen langfristigen und kurzfristigen Vermögenswerte beinhaltet, bereinigt um das Abzugskapital. Das Abzugskapital umfasst die Kapitalanteile, die dem operativen Geschäft weitestgehend zinslos zur Verfügung stehen, wie beispielsweise Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Im Segment Finanzdienstleistungen wird der Erfolg anhand der Eigenkapitalrendite RoE (Return on Equity) gemessen. Die maßgebliche Segmentergebnisgröße ist somit das Ergebnis vor Steuern. Basis für die Beurteilung der Ressourcenallokation stellt das Nettovermögen dar. Das Nettovermögen (Segmentvermögenswerte) umfasst sämtliche Vermögenswerte abzüglich der Gesamtschulden.

Der Erfolg des Segments Sonstige Gesellschaften wird nach dem Ergebnis vor Steuern beurteilt. Der korrespondierende Segmentvermögenswert zur Steuerung der sonstigen Gesellschaften sind die Aktiva abzüglich der aktiven Ertragsteuerpositionen und der konzerninternen Finanzanlagen.

Die Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern stellen sich wie folgt dar:

	Automobile		Motorräder		Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Überleitung auf Konzernwert		Konzern	
in Mio. €	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
SEGMENTINFORMATIONEN NACH GESCHÄFTSFELDERN												
Umsätze mit Fremden	68.106	73.624	2.293	2.374	28.590	28.210	1	2	–	–	98.990	104.210
Umsätze mit anderen Segmenten	12.747	18.058	–9	–6	1.454	1.388	2	3	–14.194	–19.443	–	–
Umsätze gesamt	**80.853**	**91.682**	**2.284**	**2.368**	**30.044**	**29.598**	**3**	**5**	**–14.194**	**–19.443**	**98.990**	**104.210**
Segmentergebnis	2.162	4.499	103	194	1.725	2.272	–235	–96	1.467	249	5.222	7.118
Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen	920	136	–	–	–	–	–	–	–	–	920	136
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	6.041	7.607	146	149	24.146	27.544	–	–	–6.291	–7.003	24.042	28.297
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	5.978	5.853	119	110	12.054	11.142	–	–	–6.175	–6.356	11.976	10.749

	Automobile		Motorräder		Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Überleitung auf Konzernwert		Konzern	
in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Segmentvermögenswerte	15.779	16.193	681	712	15.555	15.545	98.226	106.038	86.417	89.546	216.658	228.034
At Equity bewertete Beteiligungen	3.585	3.199	–	–	–	–	–	–	–	–	3.585	3.199

Die in den Vorräten im Geschäftsjahr 2020 erfassten Wertminderungen auf den Nettoveräußerungswert belasten das Segmentergebnis des Segments Automobile in Höhe von 59 Mio. € (2019: 126 Mio. €). Die vorgenommenen Wertaufholungen entlasten das Segmentergebnis des Segments Automobile in Höhe von 2 Mio. € (2019: 22 Mio. €).

Das Segmentergebnis des Segments Finanzdienstleistungen wurde in Höhe von 362 Mio. € (2019: 254 Mio. €) durch Wertminderungsaufwendungen in den vermieteten Erzeugnissen belastet. Bei den vermieteten Erzeugnissen fanden Wertaufholungen in Höhe von 126 Mio. € (2019: 95 Mio. €) statt.

Im Segmentergebnis des Segments Sonstige Gesellschaften sind Zinsen und ähnliche Erträge in Höhe von 1.169 Mio. € (2019: 1.515 Mio. €) sowie Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von 1.232 Mio. € (2019: 1.419 Mio. €) enthalten.

Die Angaben zu den Investitionen und Abschreibungen beziehen sich auf die langfristigen Vermögenswerte Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und vermietete Erzeugnisse.

Die Überleitungen der Summen der Segmentgrößen auf die entsprechenden Konzerngrößen stellen sich wie folgt dar:

in Mio. €	2020	2019
Überleitung Segmentergebnis		
Summe der Segmente	3.755	6.869
Finanzergebnis Automobile	560	–32
Finanzergebnis Motorräder	–3	–7
Segmentübergreifende Konsolidierungen	910	288
Ergebnis vor Steuern des Konzerns aus fortgeführten Geschäftsbereichen	**5.222**	**7.118**
Überleitung Investitionen in langfristige Vermögenswerte		
Summe der Segmente	30.333	35.300
Segmentübergreifende Konsolidierungen	–6.291	–7.003
Investitionen in langfristige Vermögenswerte Konzern	**24.042**	**28.297**
Überleitung Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte		
Summe der Segmente	18.151	17.105
Segmentübergreifende Konsolidierungen	–6.175	–6.356
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte Konzern	**11.976**	**10.749**

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Überleitung Segmentvermögenswerte		
Summe der Segmente	**130.241**	138.488
Nicht operative Aktiva Automobile	**59.677**	58.612
Abzugskapital Automobile	**35.769**	38.257
Nicht operative Aktiva Motorräder	**39**	47
Abzugskapital Motorräder	**782**	688
Gesamtschulden Finanzdienstleistungen	**132.062**	140.955
Nicht operative Aktiva Sonstige Gesellschaften	**7.007**	6.859
Segmentübergreifende Konsolidierungen	**–148.919**	–155.872
Summe Aktiva Konzern	**216.658**	**228.034**

In der Überleitung der Segmentgrößen auf die entsprechenden Konzerngrößen werden konzerninterne Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten ausgewiesen. Die Umsätze mit anderen Segmenten resultieren vorwiegend aus Verkäufen von Fahrzeugen, für die das Segment Finanzdienstleistungen einen Finanzierungs- oder Leasingvertrag abgeschlossen hat. Die segmentübergreifenden Konsolidierungen in der Überleitung des Konzernergebnisses vor Steuern, der Investitionen und Abschreibungen ergeben sich im Wesentlichen aus Verkäufen von Fahrzeugen des Segments Automobile, die anschließend als Leasingfahrzeuge im Segment Finanzdienstleistungen bilanziert werden. In der Überleitung der Segmentvermögenswerte auf die Konzernaktiva sind die Konsolidierungen überwiegend auf konzerninterne Schuldverhältnisse zurückzuführen.

Bei den Informationen nach Regionen richten sich die Außenumsätze nach dem Sitz der Kunden. Die Angaben zu den langfristigen Vermögenswerten beziehen sich auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und vermietete Erzeugnisse. Die Konsolidierungen bei den langfristigen Vermögenswerten betreffen die vermieteten Erzeugnisse.

	Außenumsätze		Langfristige Vermögenswerte	
Informationen nach Regionen in Mio. €	2020	2019	2020	2019
Deutschland	13.638	13.428	40.254	39.237
China	21.315	20.564	170	199
USA	17.837	19.720	19.487	22.470
Übriges Europa	30.258	32.805	17.630	17.373
Übriges Asien	10.433	11.344	1.599	1.756
Übriges Amerika	3.379	3.904	3.192	3.834
Sonstige Regionen	2.130	2.445	619	453
Konsolidierungen	–	–	–6.764	–7.739
Konzern	**98.990**	**104.210**	**76.187**	**77.583**

AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES ZUM 31. DEZEMBER 2020

46 AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES ZUM 31. DEZEMBER 2020

Nachfolgend wird der Anteilsbesitz der BMW AG gemäß den §§ 285 und 313 HGB dargestellt. Die Angaben für Eigenkapital und Ergebnis sowie die Angabe von Beteiligungen unterbleiben, soweit sie nach §§ 286 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 und 313 Absatz 3 Satz 4 HGB für die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW AG von untergeordneter Bedeutung sind. Zudem ist in dieser Aufstellung kenntlich gemacht, welche Tochterunternehmen die Befreiungsmöglichkeiten gemäß § 264 Absatz 3 HGB beziehungsweise § 264 b HGB für die Offenlegung der Abschlüsse oder die Erstellung eines Lageberichts beziehungsweise Anhangs in Anspruch nehmen (Fußnote 5, 6). Für diese Gesellschaften ist der Konzernabschluss der BMW AG der befreiende Konzernabschluss.

VERBUNDENE UNTERNEHMEN DER BMW AG ZUM 31. DEZEMBER 2020

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
INLAND[1]			
BMW Beteiligungs GmbH & Co. KG, München[6]	6.897	797	100
BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München[3,6]	3.558	–	100
BMW Bank GmbH, München[3]	2.075	–	100
BMW Finanz Verwaltungs GmbH, München	210	–	100
BMW Verwaltungs GmbH, München[3,6]	153	–	100
Parkhaus Oberwiesenfeld GmbH, München	–	–	100
BMW High Power Charging Beteiligungs GmbH, München[4,6]	–	–	100
Alphabet Fuhrparkmanagement GmbH, München[4]	–	–	100
Alphabet International GmbH, München[4,5,6]	–	–	100
BMW Hams Hall Motoren GmbH, München[4,5,6]	–	–	100
BMW Vertriebszentren Verwaltungs GmbH, München	–	–	100
BMW Fahrzeugtechnik GmbH, Eisenach[3,5,6]	–	–	100
BMW Anlagen Verwaltungs GmbH, München[3,6]	–	–	100
Bavaria Wirtschaftsagentur GmbH, München[3,5,6]	–	–	100
Rolls-Royce Motor Cars GmbH, München[4,5,6]	–	–	100
BAVARIA-LLOYD Reisebüro GmbH, München	–	–	51
BMW M GmbH Gesellschaft für individuelle Automobile, München[3,5,6]	–	–	100
BMW Vermögensverwaltungs GmbH, München	–	–	100
Bürohaus Petuelring GmbH, München	–	–	100
LARGUS Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH, München	–	–	100
AUSLAND[2]			
Europa[10]			
BMW Holding B.V., Den Haag	21.742	2.634	100
BMW International Holding B.V., Den Haag	9.477	1.165	100
BMW Österreich Holding GmbH, Steyr	3.041	761	100
BMW International Investment B.V., Den Haag	1.706	–1	100

BMW España Finance S.L., Madrid	1.190	65	100
BMW Financial Services (GB) Ltd., Farnborough	1.157	242	100
BMW (UK) Holdings Ltd., Farnborough	1.111	417	100
BMW (Schweiz) AG, Dielsdorf	1.050	20	100
BMW Motoren GmbH, Steyr	927	143	100
BMW Finance S.N.C., Guyancourt	530	35	100
BMW (UK) Manufacturing Ltd., Farnborough	496	51	100
BMW i Ventures SCS SICAV-RAIF, Senningerberg	340	54	100
ALPHABET (GB) Ltd., Farnborough	272	63	100
BMW Finance N.V., Den Haag	225	16	100
BMW (UK) Ltd., Farnborough	223	46	100
BMW France S.A., Montigny-le-Bretonneux	216	2	100
Rolls-Royce Motor Cars Ltd., Farnborough	202	54	100
BMW Iberica S.A., Madrid	195	1	100
BMW Austria Leasing GmbH, Salzburg	193	17	100
BMW Russland Trading OOO, Moskau	189	134	100
BMW Italia S.p.A., San Donato Milanese	156	–5	100
BMW Austria Bank GmbH, Salzburg	148	11	100
Alphabet Nederland B.V., Breda	122	13	100
BMW Finanzdienstleistungen (Schweiz) AG, Dielsdorf	100	13	100
BMW Financial Services Scandinavia AB, Sollentuna	–	–	100
BMW Vertriebs GmbH, Salzburg	–	–	100
Alphabet Belgium Long Term Rental NV, Aartselaar	–	–	100
BMW Bank OOO, Moskau	–	–	100
Bavaria Reinsurance Malta Ltd., Floriana	–	–	100
BMW Malta Ltd., Floriana	–	–	100
BMW Financial Services Belgium S.A./N.V., Bornem	–	–	100
BMW Belgium Luxembourg S.A./N.V., Bornem	–	–	100
BMW Northern Europe AB, Stockholm	–	–	100
BMW Financial Services B.V., Den Haag	–	–	100
BMW Norge AS, Fornebu	–	–	100
Alphabet Italia Fleet Management S.p.A., Rom	–	–	100

Alphabet España Fleet Management S.A.U., Madrid	–	–	100
Swindon Pressings Ltd., Farnborough	–	–	100
BMW Financial Services Polska Sp. z o.o., Warschau	–	–	100
BMW Austria GmbH, Salzburg	–	–	100
BMW Services Ltd., Farnborough	–	–	100
Alphabet France Fleet Management S.N.C., Saint-Quentin-en-Yvelines	–	–	100
Alphabet Austria Fuhrparkmanagement GmbH, Salzburg	–	–	100
Alphabet Fuhrparkmanagement (Schweiz) AG, Dielsdorf	–	–	100
BMW Portugal Lda., Porto Salvo	–	–	100
BMW Financial Services (Ireland) DAC, Dublin	–	–	100
BMW Financial Services Denmark A/S, Kopenhagen	–	–	100
BMW Hellas Trade of Cars A.E., Kifissia	–	–	100
BMW Nederland B.V., Den Haag	–	–	100
Oy BMW Suomi AB, Helsinki	–	–	100
BMW Distribution S.A.S., Vélizy-Villacoublay	–	–	100
Park Lane Ltd., Farnborough	–	–	100
BMW Renting (Portugal) Lda., Porto Salvo	–	–	100
BMW Hungary Kft., Vecsés[9]	–	–	100
BMW Romania S.R.L., Bukarest	–	–	100
BMW Italia Retail S.r.l., Rom	–	–	100
BMW Automotive (Ireland) Ltd., Dublin	–	–	100
BMW Danmark A/S, Kopenhagen	–	–	100
BMW Czech Republic s.r.o., Prag	–	–	100
BMW Madrid S.L., Madrid	–	–	100
BMW Slovenská republika s.r.o., Bratislava	–	–	100
BMW Slovenia distribucija motornih vozil d.o.o., Ljubljana	–	–	100
BMW Bulgaria EOOD, Sofia	–	–	100
Alphabet Polska Fleet Management Sp. z o.o., Warschau	–	–	100
BMW (UK) Investments Ltd., Farnborough	–	–	100
BiV Carry I SCS, Senningerberg	–	–	100
BMW (UK) Capital plc, Farnborough	–	–	100
Alphabet Luxembourg S.A., Leudelange	–	–	100

Riley Motors Ltd., Farnborough	–	–	100
Triumph Motor Company Ltd., Farnborough	–	–	100
BMW Central Pension Trustees Ltd., Farnborough	–	–	100
BLMC Ltd., Farnborough	–	–	100
Bavarian Sky S.A., Compartment German Auto Loans 7, Luxemburg[11]	–	–	0
Bavarian Sky S.A., Compartment German Auto Loans 8, Luxemburg[11]	–	–	0
Bavarian Sky S.A., Compartment German Auto Loans 9, Luxemburg[11]	–	–	0
Bavarian Sky S.A., Compartment German Auto Loans 10, Luxemburg[11]	–	–	0
Bavarian Sky S.A., Compartment German Auto Leases 5, Luxemburg[11]	–	–	0
Bavarian Sky S.A., Compartment A, Luxemburg[11]	–	–	0
Bavarian Sky S.A., Compartment B , Luxemburg[11]	–	–	0
Bavarian Sky Europe S.A. Compartment A, Luxemburg[11]	–	–	0
Bavarian Sky UK 2 plc, London[11]	–	–	0
Bavarian Sky UK 3 plc, London[11]	–	–	0
Bavarian Sky UK A Ltd., London[11]	–	–	0
Bavarian Sky UK B Ltd., London[11]	–	–	0
Bavarian Sky UK C Ltd., London[11]	–	–	0
Bavarian Sky UK D Ltd., London[11]	–	–	0
Amerika			
BMW (US) Holding Corp., Wilmington, Delaware	2.873	164	100
BMW Manufacturing Co. LLC, Wilmington, Delaware	2.150	208	100
BMW Bank of North America Inc., Salt Lake City, Utah	1.304	80	100
BMW Financial Services NA LLC, Wilmington, Delaware	1.127	738	100
BMW of North America LLC, Wilmington, Delaware	769	309	100
BMW Canada Inc., Richmond Hill, Ontario	550	89	100
Financial Services Vehicle Trust, Wilmington, Delaware	293	–521	100
BMW do Brasil Ltda., Araquari	125	–6	100
BMW SLP, S.A. de C.V., Villa de Reyes	109	59	100
BMW US Capital LLC, Wilmington, Delaware	–	–	100
BMW Financeira S.A. Credito, Financiamento e Investimento, São Paulo	–	–	100
BMW de Mexico S.A. de C.V., Mexiko-Stadt	–	–	100

BMW of Manhattan Inc., Wilmington, Delaware	–	–	100
Rolls-Royce Motor Cars NA LLC, Wilmington, Delaware	–	–	100
BMW Financial Services de Mexico S.A. de C.V. SOFOM, Mexiko-Stadt	–	–	100
BMW Leasing de Mexico S.A. de C.V., Mexiko-Stadt	–	–	100
BMW Insurance Agency Inc., Wilmington, Delaware	–	–	100
BMW de Argentina S.A., Buenos Aires	–	–	100
BMW Consolidation Services Co. LLC, Wilmington, Delaware	–	–	100
BMW Leasing do Brasil S.A., São Paulo	–	–	100
BMW Acquisitions Ltda., São Paulo	–	–	100
BMW Manufacturing Indústria de Motos da Amazônia Ltda., Manaus	–	–	100
SB Acquisitions LLC, Wilmington, Delaware	–	–	100
BMW Auto Leasing LLC, Wilmington, Delaware	–	–	100
BMW FS Securities LLC, Wilmington, Delaware	–	–	100
BMW FS Funding Corporation, Wilmington, Delaware	–	–	100
BMW Facility Partners LLC, Wilmington, Delaware	–	–	100
BMW Manufacturing LP, Woodcliff Lake, New Jersey	–	–	100
BMW FS Receivables Corporation, Wilmington, Delaware	–	–	100
BMW Receivables 1 Inc., Richmond Hill, Ontario	–	–	100
BMW Receivables Ltd. Partnership, Richmond Hill, Ontario	–	–	100
BMW Receivables 2 Inc., Richmond Hill, Ontario	–	–	100
BMW Extended Service Corporation, Wilmington, Delaware	–	–	100
BMW Vehicle Lease Trust 2018-1, Wilmington, Delaware[11]	–	–	0
BMW Vehicle Lease Trust 2019-1, Wilmington, Delaware[11]	–	–	0
BMW Vehicle Owner Trust 2018-A, Wilmington, Delaware[11]	–	–	0
BMW Vehicle Owner Trust 2019-A, Wilmington, Delaware[11]	–	–	0
BMW Vehicle Owner Trust 2020-A, Wilmington, Delaware[11]	–	–	0
BMW Floorplan Master Owner Trust Series 2018-1, Wilmington, Delaware[11]	–	–	0
BMW 2020-A Lease Conduit, Wilmington, Delaware[11]	–	–	0
BMW Canada 2018-A, Richmond Hill, Ontario[11]	–	–	0
BMW Canada Auto Trust 2018-1, Richmond Hill, Ontario[11]	–	–	0
BMW Canada Auto Trust 2019-1, Richmond Hill, Ontario[11]	–	–	0
BMW Canada Auto Trust 2020-1, Richmond Hill, Ontario[11]	–	–	0

Afrika			
BMW (South Africa) (Pty) Ltd., Pretoria	839	81	100
BMW Financial Services (South Africa) (Pty) Ltd., Midrand	154	7	100
SuperDrive Investments (RF) Ltd., Kapstadt[11]	–	–	0
Asien			
BMW Automotive Finance (China) Co. Ltd., Peking	2.664	280	58
BMW Financial Services Korea Co. Ltd., Seoul	610	55	100
BMW Japan Finance Corp., Tokio	583	62	100
BMW China Automotive Trading Ltd., Peking	522	477	100
Herald International Financial Leasing Co. Ltd., Tianjin	259	36	58
BMW Korea Co. Ltd., Seoul	207	14	100
BMW Leasing (Thailand) Co. Ltd., Bangkok	184	10	100
BMW Manufacturing (Thailand) Co. Ltd., Rayong	140	84	100
BMW Japan Corp., Tokio	108	–35	100
BMW (Thailand) Co. Ltd., Bangkok	–	–	100
BMW India Financial Services Private Ltd., Gurgaon	–	–	100
BMW Malaysia Sdn Bhd, Kuala Lumpur	–	–	51
BMW China Services Ltd., Peking	–	–	100
BMW China Investment Ltd., Peking[9]	–	–	100
BMW Asia Technology Centre Sdn Bhd, Kuala Lumpur	–	–	100
PT BMW Indonesia, Jakarta	–	–	100
BMW Holding Malaysia Sdn Bhd, Kuala Lumpur	–	–	100
BMW Asia Pte. Ltd., Singapur	–	–	100
BMW India Private Ltd., Gurgaon	–	–	100
BMW Credit (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur	–	–	100
BMW Asia Pacific Capital Pte Ltd., Singapur	–	–	100
BMW Lease (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur	–	–	100
BMW Tokio Corp., Tokio	–	–	100
2016-2 ABL, Tokio[11]	–	–	0
2017-1 ABL, Tokio[11]	–	–	0
2017-2 ABL, Tokio[11]	–	–	0

2017-3 ABL, Tokio[11]	–	–	0
2018-1 ABL, Tokio[11]	–	–	0
2018-2 ABL, Tokio[11]	–	–	0
2018-3 ABL, Tokio[11]	–	–	0
2019-1 ABL, Tokio[11]	–	–	0
2019-2 ABL, Tokio[11]	–	–	0
2019-3 ABL, Tokio[11]	–	–	0
2020-1 ABL, Tokio[11]	–	–	0
Bavarian Sky China 2018-2, Peking[11]	–	–	0
Bavarian Sky China 2019-1, Peking[11]	–	–	0
Bavarian Sky China 2019-2, Peking[11]	–	–	0
Bavarian Sky China 2019-3, Peking[11]	–	–	0
Bavarian Sky China 2020-1, Peking[11]	–	–	0
Bavarian Sky China 2020-2, Peking[11]	–	–	0
Bavarian Sky China Leasing 2019-1, Tianjin[11]	–	–	0
Bavarian Sky China Leasing 2019-2, Tianjin[11]	–	–	0
Bavarian Sky China Leasing 2020-1, Tianjin[11]	–	–	0
Ozeanien			
BMW Australia Finance Ltd., Mulgrave	323	21	100
BMW Australia Ltd., Melbourne	115	22	100
BMW Financial Services New Zealand Ltd., Auckland	–	–	100
BMW New Zealand Ltd., Auckland	–	–	100
BMW Sydney Pty. Ltd., Sydney	–	–	100
BMW Melbourne Pty. Ltd., Melbourne	–	–	100
BMW Australia Trust 2011-2, Mulgrave[11]	–	–	0
Bavarian Sky Australia Trust A, Mulgrave[11]	–	–	0

NICHT KONSOLIDIERTE UNTERNEHMEN DER BMW AG ZUM 31. DEZEMBER 2020

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
INLAND[7]			
Alphabet Fleetservices GmbH, München[4]	–	–	100
Automag GmbH, München	–	–	100
BMW Car IT GmbH, München[4]	–	–	100
BMW i Ventures GmbH, München	–	–	100
IDEALworks GmbH, München	–	–	100
AUSLAND[7]			
Europa			
Alphabet Insurance Services Polska Sp. z o.o., Warschau	–	–	100
BMW (GB) Ltd., Farnborough	–	–	100
BMW (UK) Pensions Services Ltd., Hams Hall	–	–	100
BMW Car Club Ltd., Farnborough	–	–	100
BMW Drivers Club Ltd., Farnborough	–	–	100
BMW Poland sp. z o.o., Warschau	–	–	100
BMW Financial Services Slovakia s.r.o., Bratislava			100
BMW Financial Services Czech Republic s.r.o., Prag	–	–	100
BMW Group Benefit Trust Ltd., Farnborough	–	–	100
BMW i Ventures B.V., Den Haag	–	–	100
BMW Manufacturing Hungary Kft., Vecsés	–	–	100
BMW Manufacturing Russland OOO, Kaliningrad	–	–	100
BMW Mobility Development Center s.r.o., Prag	–	–	100
BMW Motorsport Ltd., Farnborough	–	–	100
BMW Russland Automotive OOO, Kaliningrad	–	–	100
Cezwei PL GmbH, Salzburg	–	–	100
John Cooper Garages Ltd., Farnborough	–	–	100
John Cooper Works Ltd., Farnborough	–	–	100
OOO BMW Leasing, Moskau	–	–	100
U.T.E. Alphabet España-Bujarkay, Sevilla	–	–	90

Amerika			
217-07 Northern Boulevard Corporation, Wilmington, Delaware	–	–	100
BMW Experience Centre Inc., Richmond Hill, Ontario	–	–	100
BMW i Ventures Inc., Wilmington, Delaware	–	–	100
BMW i Ventures LLC, Wilmington, Delaware	–	–	100
BMW Leasing de Argentina S.A., Buenos Aires	–	–	100
BMW Operations Corp., Wilmington, Delaware	–	–	100
BMW Technology Corp., Wilmington, Delaware	–	–	100
Designworks/USA Inc., Newbury Park, California	–	–	100
MINI Business Innovation LLC, Wilmington, Delaware	–	–	100
Urban X Accelerator SPV LLC, Wilmington, Delaware	–	–	100
BMW Shared Services LLC, Wilmington, Delaware	–	–	100
BMW Mobility Services LLC, Wilmington, Delaware	–	–	100
Toluca Planta de Automoviles S.A. de C.V., Mexiko-Stadt	–	–	100
Afrika			
BMW Automobile Distributors (Pty) Ltd., Midrand	–	–	100
BPF Midrand Property Holdings (Pty) Ltd., Midrand	–	–	100
Multisource Properties (Pty) Ltd., Midrand	–	–	100
Asien			
BMW Finance (United Arab Emirates) Ltd., Dubai	–	–	100
BMW Financial Services Hong Kong Ltd., Hongkong	–	–	51
BMW Financial Services Singapore Pte Ltd., Singapur	–	–	100
BMW Hong Kong Services Ltd., Hongkong	–	–	100
BMW India Foundation, Gurgaon	–	–	100
BMW India Leasing Private Ltd., Gurgaon	–	–	100
BMW Insurance Services Korea Co. Ltd., Seoul	–	–	100
BMW Middle East Retail Competency Centre DWC-LLC, Dubai	–	–	100
BMW Mobility Services Ltd., Sichuan Tianfu New Area (Chengdu Section)	–	–	100
BMW Philippines Corp., Manila	–	–	70
BMW Technology Office Israel Ltd., Tel Aviv	–	–	100
Herald Hezhong (Beijing) Automotive Trading Co. Ltd., Peking	–	–	100
THEPSATRI Co. Ltd., Bangkok	–	–	100

ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN, GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN UND GEMEINSCHAFTLICHE TÄTIGKEITEN DER BMW AG ZUM 31. DEZEMBER 2020

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
Gemeinschaftsunternehmen – at Equity bewertet			
INLAND			
YOUR NOW Holding GmbH, München[8]	1.226	–749	50
IONITY Holding GmbH & Co. KG, München[8]	244	–37	20
AUSLAND			
BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang[8]	7.388	2.560	50
Assoziierte Unternehmen – at Equity bewertet			
AUSLAND			
THERE Holding B.V., Amsterdam[8]	1.214	206	30
Gemeinschaftliche Tätigkeiten – quotal konsolidiert			
AUSLAND			
Spotlight Automotive Ltd., Zhangjiagang[8]	217	–	50
Nicht at Equity bewertete oder quotal konsolidierte Unternehmen			
INLAND[7]			
Encory GmbH, Unterschleißheim	–	–	50
The Retail Performance Company GmbH, München	–	–	50
PDB – Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR, Gaimersheim	–	–	20
AUSLAND[7]			
Bavarian & Co Co. Ltd., Incheon	–	–	20
BMW Albatha Finance PSC, Dubai	–	–	40
BMW Albatha Leasing LLC, Dubai	–	–	40
BMW AVTOTOR Holding B.V., Amsterdam	–	–	50
Critical TW S.A., Porto	–	–	50

BETEILIGUNGEN DER BMW AG ZUM 31. DEZEMBER 2020

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
INLAND[7]			
Deutsches Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz GmbH, Kaiserslautern	–	–	5
GSB Sonderabfall-Entsorgung Bayern GmbH, Baar-Ebenhausen	–	–	3
Hubject GmbH, Berlin	–	–	16
IVM Industrie-Verband Motorrad GmbH & Co. Dienstleistungs KG, Essen	–	–	20
Joblinge gemeinnützige AG Berlin, Berlin	–	–	10
Joblinge gemeinnützige AG Leipzig, Leipzig	–	–	17
Joblinge gemeinnützige AG München, München	–	–	6
Racer Benchmark Group GmbH, Landsberg am Lech	–	–	9
SGL Carbon SE, Wiesbaden	–	–	18
Mobimeo GmbH, Berlin	–	–	10
AUSLAND[7]			
Northvolt AB, Stockholm	–	–	4

[1] Die Werte bei den inländischen verbundenen Unternehmen entsprechen den nach HGB-Vorschriften aufgestellten Abschlüssen.
[2] Die Werte bei den ausländischen verbundenen Unternehmen entsprechen den nach einheitlichen IFRS aufgestellten Abschlüssen. Die Umrechnung der Auslandswerte erfolgt für Eigenkapital und Ergebnis mit dem Stichtagskurs.
[3] Ergebnisübernahmevertrag mit der BMW AG
[4] Ergebnisübernahmevertrag mit einer Tochtergesellschaft der BMW AG
[5] Inanspruchnahme der Befreiung nach § 264 Absatz 3 beziehungsweise § 264 b HGB hinsichtlich der Erstellung des Lageberichts
[6] Inanspruchnahme der Befreiung nach § 264 Absatz 3 beziehungsweise § 264 b HGB hinsichtlich der Offenlegung
[7] Wegen ihrer insgesamt untergeordneten Bedeutung für den Konzernabschluss werden diese Unternehmen nicht konsolidiert beziehungsweise at Equity bewertet.
[8] Die Werte bei den at Equity bewerteten und quotal konsolidierten Unternehmen entsprechen den nach einheitlichen IFRS aufgestellten Abschlüssen. Die Umrechnung der Auslandswerte erfolgt für das Eigenkapital mit dem Stichtagskurs und für das Ergebnis mit dem Durchschnittskurs.
[9] Erstkonsolidierung
[10] Entkonsolidierung im Geschäftsjahr 2020: Sutum ROM GmbH (Verschmelzung), Société Nouvelle WATT Automobiles S.A.R.L. (Verschmelzung), Alphabet France SAS (Verschmelzung), Alphabet (UK) Ltd. (Liquidation), BMW Retail Nederland B.V. (Liquidation), BMW Amsterdam B.V. (Veräußerung)
[11] Beherrschung aufgrund wirtschaftlicher Abhängigkeit

München, den 09. März 2021

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft

DER VORSTAND

OLIVER ZIPSE

ILKA HORSTMEIER **DR. MILAN NEDELJKOVIĆ**

PIETER NOTA **DR. NICOLAS PETER**

FRANK WEBER **DR.-ING. ANDREAS WENDT**

CORPORATE GOVERNANCE

282 Grundzüge der Corporate Governance (Teil des zusammengefassten Lageberichts)
282 Grundlegendes zur Unternehmensverfassung
282 Vorstand
283 Aufsichtsrat
284 Aktionäre und Hauptversammlung
284 Entsprechenserklärung
284 Erklärung zur Unternehmensführung
285 Mitglieder des Vorstands
286 Mitglieder des Aufsichtsrats
289 Gremien des Aufsichtsrats und ihre Zusammensetzung im Überblick

291 Vergütungsbericht (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

326 Glossar und Kennzahlenerläuterung

330 Versicherung der gesetzlichen Vertreter

331 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

340 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

GRUNDZÜGE DER CORPORATE GOVERNANCE (TEIL DES ZUSAMMENGEFASSTEN LAGEBERICHTS)

Corporate Governance, das Handeln nach den Prinzipien verantwortungsvoller, an nachhaltiger Wertschöpfung orientierter Unternehmensführung, ist für die BMW Group ein umfassender Anspruch, der alle Bereiche des Unternehmens einbezieht. Transparente Berichterstattung und Unternehmenskommunikation, eine an den Interessen aller Stakeholder ausgerichtete Unternehmensführung, die vertrauensvolle Zusammenarbeit sowohl von Vorstand und Aufsichtsrat als auch der Mitarbeiter untereinander sowie die Einhaltung geltenden Rechts sind wesentliche Eckpfeiler der Unternehmenskultur.

Vorstand und Aufsichtsrat berichten nachfolgend über die Grundzüge der Corporate Governance. Der Corporate Governance Bericht gemäß Grundsatz 22 DCGK in der Fassung vom 16. Dezember 2019 ist Teil der Erklärung zur Unternehmensführung. Diese kann unter **www.bmwgroup.com/ezu** (Corporate Governance) abgerufen werden.

GRUNDLEGENDES ZUR UNTERNEHMENSVERFASSUNG

Die Bezeichnung BMW Group umfasst die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) und ihre Konzerngesellschaften. Die BMW AG ist eine Aktiengesellschaft gemäß deutschem Aktiengesetz mit Sitz in München. Sie hat drei Organe: Hauptversammlung, Aufsichtsrat und Vorstand. Deren Aufgaben und Befugnisse ergeben sich aus dem Aktiengesetz und der Satzung der BMW AG. Die Aktionäre als die Eigentümer des Unternehmens üben ihre Rechte in der Hauptversammlung aus. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dabei wird er vom Aufsichtsrat überwacht und beraten. Der Aufsichtsrat bestellt die Mitglieder des Vorstands und kann sie – falls ein wichtiger Grund vorliegt – jederzeit abberufen. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat und berichtet ihm regelmäßig, zeitnah und umfassend entsprechend den Grundsätzen einer gewissenhaften und getreuen Rechenschaft nach Maßgabe des Gesetzes und der vom Aufsichtsrat festgelegten Berichtspflichten. Der Vorstand bedarf für bestimmte, wichtige Geschäfte der Zustimmung des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat ist jedoch nicht befugt, Maßnahmen der Geschäftsführung zu ergreifen.

Das enge Zusammenspiel zwischen Vorstand und Aufsichtsrat zum Wohl des Unternehmens wird auch als duales Führungssystem (Two-Tier Board Structure) bezeichnet.

VORSTAND

Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung und im Unternehmensinteresse mit dem Ziel nachhaltiger Wertschöpfung. Dies beinhaltet die Berücksichtigung der Belange der Aktionäre, der Arbeitnehmer und der sonstigen dem Unternehmen verbundenen Gruppen (Stakeholder).

Der Vorstand der BMW AG besteht gemäß § 7 der Satzung aus zwei oder mehr Personen; im Übrigen wird die Anzahl der Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat bestimmt. Zum 31. Dezember 2020 bestand der Vorstand aus sieben Mitgliedern. Der Vorstand entscheidet über die wesentlichen Leitungsmaßnahmen des Unternehmens, legt die strategische Ausrichtung des Unternehmens fest, stimmt sie mit dem Aufsichtsrat ab und setzt sie um. Der Vorstand sorgt auch für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien. Näheres zur Compliance bei der BMW Group findet sich im Kapitel **Compliance und Menschenrechte** in der BMW Group. Der Vorstand trägt auch für ein angemessenes Risikomanagement und Risikocontrolling im Unternehmen Sorge.

Vorstandsmitglieder sind dem Unternehmensinteresse verpflichtet und dürfen bei ihren Entscheidungen keine persönlichen Interessen verfolgen, insbesondere nicht Geschäftschancen für sich nutzen, die dem Unternehmen zustehen. Jedes Vorstandsmitglied der BMW AG ist verpflichtet, Interessenkonflikte dem Aufsichtsrat gegenüber unverzüglich offenzulegen und die anderen Vorstandsmitglieder hierüber zu informieren.

Die Beratung und Entscheidungsfindung des Vorstands als Kollegialorgan erfolgt in der Vorstandssitzung und der Vorstandssitzung Produkt und Kunde. Darüber hinaus berät und entscheidet der Vorstand in den drei Vorstandsausschüssen Customer, Operations und Führungskräfte. Dabei definiert die Vorstandssitzung den Strategie- und Ressourcenrahmen und entscheidet alle Maßnahmen zur Strategieumsetzung und zu Themen mit besonderer Bedeutung für die BMW AG.

Der Vorstand hat sich eine Geschäftsordnung gegeben. Die Aufteilung der Vorstandsressorts unter den Mitgliedern des Vorstands und die Zuordnung der Geschäftsbereiche zu den Ressorts sind im Ressort- und Geschäftsverteilungsplan geregelt.

Weitere Informationen zur Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands und seiner Ausschüsse werden in der Erklärung zur Unternehmensführung unter **www.bmwgroup.com/ezu** (Corporate Governance) zur Verfügung gestellt.

AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat der BMW AG besteht aus zehn von der Hauptversammlung gewählten Vertretern der Aktionäre und zehn nach dem Mitbestimmungsgesetz gewählten Vertretern der Arbeitnehmer. Die zehn Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmer setzen sich zusammen aus sieben unternehmensangehörigen Arbeitnehmern, einschließlich eines leitenden Angestellten, sowie drei Aufsichtsratsmitgliedern, die auf Vorschlag von Gewerkschaften gewählt werden. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Vorstand bei der Leitung der BMW AG zu beraten und zu überwachen. Er wird in Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für die BMW AG eingebunden. Der Aufsichtsrat bestellt die Mitglieder des Vorstands und setzt ihre Vergütung fest. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstandsmitglied widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

Jedes Mitglied des Aufsichtsrats der BMW AG ist dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Es darf bei seinen Entscheidungen weder persönliche Interessen verfolgen noch Geschäftschancen für sich nutzen, die dem Unternehmen zustehen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind verpflichtet, Interessenkonflikte gegenüber dem Aufsichtsrat offenzulegen, damit dieser in seinem Bericht an die Hauptversammlung über ihre Behandlung informieren kann. Zu den offenlegungspflichtigen Interessenkonflikten gehören insbesondere solche, die aufgrund einer Beratung oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Geschäftspartnern entstehen können. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte eines Aufsichtsratsmitglieds führen zur Beendigung des Mandats.

Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Zu diesem Zweck finden eine gemeinsame Aussprache im Plenum und in regelmäßigen Abständen persönliche Gespräche mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden statt, die anhand eines vorab verteilten, vom Aufsichtsrat erarbeiteten Fragebogens vorbereitet werden.

Der Aufsichtsrat hat für seine Zusammensetzung konkrete Ziele benannt, ein Diversitätskonzept beschlossen und ein Kompetenzprofil festgelegt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats nehmen die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen eigenverantwortlich wahr. Dabei unterstützt sie die Gesellschaft in angemessener Weise.

Unter Berücksichtigung der spezifischen Gegebenheiten der BMW Group und der Anzahl seiner Mitglieder hat der Aufsichtsrat der BMW AG ein Präsidium und vier Ausschüsse gebildet, nämlich einen Personal-, Prüfungs-, Nominierungs- und Vermittlungsausschuss. Diese dienen der Steigerung der Effizienz der Aufsichtsratsarbeit und der Behandlung komplexer Sachverhalte.

Die Besetzung von Präsidium und Ausschüssen erfolgt nach Maßgabe von Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung sowie Corporate-Governance-Grundsätzen, insbesondere unter Berücksichtigung der fachlichen Qualifikation der Mitglieder.

Die Gesellschaft sorgt dafür, dass der Aufsichtsrat und seine Gremien mit angemessenen Mitteln ausgestattet sind, um ihre Aufgaben wahrnehmen zu können. Dazu gehört auch die Einrichtung eines zentralen Aufsichtsratsbüros zur Unterstützung der Vorsitzenden bei ihren Koordinationsaufgaben.

Weitere Informationen zur Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse werden in der Erklärung zur Unternehmensführung unter ↗ **www.bmwgroup.com/ezu** (Corporate Governance) zur Verfügung gestellt.

AKTIONÄRE UND HAUPTVERSAMMLUNG

Die Aktionäre der BMW AG nehmen ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr. Die Hauptversammlung entscheidet insbesondere über die Verwendung des Bilanzgewinns, die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, die Bestellung des Abschlussprüfers, Satzungsänderungen sowie bestimmte Kapitalmaßnahmen und wählt Vertreter der Aktionäre in den Aufsichtsrat.

Darüber hinaus wird der Hauptversammlung bei wesentlichen Änderungen, mindestens jedoch alle vier Jahre, das System zur Vergütung der Vorstandsmitglieder und der Aufsichtsratsmitglieder zur Billigung vorgelegt. Dies ist für die ordentliche Hauptversammlung 2021 vorgesehen.

Die Aktionäre können ihr Stimmrecht in der Hauptversammlung entweder selbst, durch einen Bevollmächtigten oder durch einen von der BMW AG benannten Stimmrechtsvertreter ausüben. Das Stimmrecht kann auch per Briefwahl ausgeübt werden.

Die ordentliche Hauptversammlung 2020 wurde aufgrund der Covid-19 Pandemie erstmals als virtuelle Hauptversammlung durchgeführt, d.h. ohne physische Präsenz von Aktionären und Aktionärsvertretern, mit Ausnahme der an die Weisungen der Aktionäre gebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft. Die Gesellschaft hat den Aktionären die Ausübung des Stimmrechts in diesem Fall durch Weisungen an die Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft sowie im Wege der Briefwahl (sowie papierhaft als auch online) ermöglicht.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG geben jährlich gemäß § 161 AktG eine Entsprechenserklärung zu den amtlich veröffentlichten und zum Erklärungszeitpunkt maßgeblichen Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex ab. Die aktuelle und frühere Entsprechenserklärungen der BMW AG können online unter ↗ **www.bmwgroup.com/entsprechenserklaerung** (Corporate Governance) abgerufen werden. In der Entsprechenserklärung vom Dezember 2020 erklären Vorstand und Aufsichtsrat, künftig sämtlichen Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (Kodexfassung vom 16. Dezember 2019) zu entsprechen.

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Weitere Informationen zur Unternehmensführung und -überwachung, einschließlich der Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG, finden sich in der Erklärung zur Unternehmensführung (§§ 289 f, 315 HGB) unter ↗ **www.bmwgroup.com/ezu** (Corporate Governance).

MITGLIEDER DES VORSTANDS

OLIVER ZIPSE (*1964)
Vorsitzender

KLAUS FRÖHLICH (*1960)
Entwicklung (bis 30. Juni 2020)

Mandate
— E.ON SE

ILKA HORSTMEIER (*1969)
Personal- und Sozialwesen, Arbeitsdirektorin

DR. MILAN NEDELJKOVIĆ (*1969)
Produktion

Mandate
— BMW (South Africa) (Pty) Ltd.♦, Vorsitzender
— BMW Motoren GmbH♦, Vorsitzender

PIETER NOTA (*1964)
Kunde, Marken, Vertrieb

Mandate
— Rolls-Royce Motor Cars Limited♦, Vorsitzender

DR. NICOLAS PETER (*1962)
Finanzen

Mandate
— BMW Brilliance Automotive Ltd.♦, stellv. Vorsitzender

FRANK WEBER (*1966)
Entwicklung (seit 1. Juli 2020)

DR.-ING. ANDREAS WENDT (*1958)
Einkauf und Lieferantennetzwerk

Chefjustiziar:

DR. ANDREAS LIEPE

♦ nicht börsennotiert
— Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
— Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

DR.-ING. DR.-ING. E.H. NORBERT REITHOFER (*1956)
Mitglied seit 2015, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung (oHV) 2025

Vorsitzender des Aufsichtsrats

ehem. Vorsitzender des Vorstands der BMW AG

Mandate
— Siemens Aktiengesellschaft
— Henkel Management AG (seit 22. Juni 2020)
— Henkel AG & Co. KGaA (Gesellschafterausschuss)

MANFRED SCHOCH[1] (*1955)
Mitglied seit 1988, gewählt bis oHV 2024

stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats

Vorsitzender des Euro- und des Gesamtbetriebsrats

Dipl.-Wirtschaftsingenieur

STEFAN QUANDT (*1966)
Mitglied seit 1997, gewählt bis oHV 2024

stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats

Unternehmer

Mandate
— DELTON Health AG♦, Vorsitzender
— DELTON Technology SE♦, Vorsitzender
— Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH♦
— AQTON SE♦, Vorsitzender
— Entrust Corp.♦

STEFAN SCHMID[1] (*1965)
Mitglied seit 2007, gewählt bis oHV 2024

stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats

Vorsitzender des Betriebsrats Standort Dingolfing

DR. JUR. KARL-LUDWIG KLEY (*1951)
Mitglied seit 2008, gewählt bis oHV 2021

stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats

Vorsitzender des Aufsichtsrats der E.ON SE und der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

Mandate
— E.ON SE, Vorsitzender
— Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Vorsitzender

CHRISTIANE BENNER[2] (*1968)
Mitglied seit 2014, gewählt bis oHV 2024

Zweite Vorsitzende der IG Metall

Mandate
— Continental AG, stellv. Vorsitzende

DR. RER. POL. KURT BOCK (*1958)
Mitglied seit 2018, gewählt bis oHV 2023

Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF SE (seit 18. Juni 2020)

Mandate
— BASF SE, Vorsitzender
— FUCHS PETROLUB SE, Vorsitzender
— Fresenius Management SE♦ (bis 30. Juni 2020)
— Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft in München (bis 29. April 2020)

VERENA ZU DOHNA-JAEGER[2] (*1975)
Mitglied seit 2019, gewählt bis oHV 2024

Leiterin des Ressorts Betriebsverfassung und Mitbestimmungspolitik beim Vorstand der IG Metall/ (Syndikus-)Rechtsanwältin

Mandate
— ABB AG

[1] Arbeitnehmervertreter, die Arbeitnehmer des Unternehmens sind
[2] Arbeitnehmervertreter, die Vertreter von Gewerkschaften sind
[3] Arbeitnehmervertreter, die leitende Angestellte des Unternehmens sind
♦ nicht börsennotiert
— Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
— Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

DR.-ING. HEINRICH HIESINGER (*1960)
Mitglied seit 2017, gewählt bis oHV 2022

Aufsichtsrat

Mandate
— Deutsche Post AG
— Fresenius Management SE♦ (seit 1. Juli 2020)
— ZF Friedrichshafen AG♦ (seit 1. Januar 2021)

PROF. DR. RER. NAT. DR. H.C. REINHARD HÜTTL (*1957)
Mitglied seit 2008, gewählt bis oHV 2023

Wissenschaftlicher Direktor und Geschäftsführer der EUREF Energy Innovation GmbH

Universitätsprofessor

SUSANNE KLATTEN (*1962)
Mitglied seit 1997, gewählt bis oHV 2024

Unternehmerin

Mandate
— SGL Carbon SE, Vorsitzende
— ALTANA AG♦, stellv. Vorsitzende
— UnternehmerTUM GmbH♦, Vorsitzende

PROF. DR. RER. POL. RENATE KÖCHER (*1952)
Mitglied bis 14. Mai 2020

Geschäftsführerin des Instituts für Demoskopie Allensbach Gesellschaft zum Studium der öffentlichen Meinung mbH

Mandate
— Infineon Technologies AG (bis 20. Februar 2020)
— Nestlé Deutschland AG♦
— Robert Bosch GmbH♦

HORST LISCHKA[2] (*1963)
Mitglied seit 2009, im Amt bis oHV 2021

Sekretär beim Vorstand der IG Metall

Mandate
— KraussMaffei Group GmbH♦
— MAN Truck & Bus SE♦
— München Klinik gGmbH (bis 15. Mai 2020)

WILLIBALD LÖW[1] (*1956)
Mitglied seit 1999, gewählt bis oHV 2024

Vorsitzender des Betriebsrats Standort Landshut

SIMONE MENNE (*1960)
Mitglied seit 2015, gewählt bis oHV 2021

Aufsichtsrätin

Mandate
— Deutsche Post AG
— Henkel AG & Co. KGaA (seit 17. Juni 2020)
— Springer Nature AG & Co. KGaA♦ (bis 3. März 2020)
— Johnson Controls International plc
— Russell Reynolds Associates Inc.♦

DR. DOMINIQUE MOHABEER[1] (*1963)
Mitglied seit 2012, gewählt bis oHV 2024

Mitglied des Betriebsrats Standort München

BRIGITTE RÖDIG[1] (*1963)
Mitglied seit 2013, gewählt bis oHV 2024

Mitglied des Betriebsrats Standort Dingolfing

[1] Arbeitnehmervertreter, die Arbeitnehmer des Unternehmens sind
[2] Arbeitnehmervertreter, die Vertreter von Gewerkschaften sind
[3] Arbeitnehmervertreter, die leitende Angestellte des Unternehmens sind
♦ nicht börsennotiert
— Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
— Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

ANKE SCHÄFERKORDT (*1962)
Mitglied seit 14. Mai 2020, gewählt bis oHV 2025

Aufsichtsrätin

Mandate
— BASF SE

— Serviceplan Group Management SE♦

— Wayfair Inc.

DR. VISHAL SIKKA (*1967)
Mitglied seit 2019, gewählt bis oHV 2024

CEO & Founder, Vianai Systems, Inc.

Mandate
— Oracle Corporation

DR. THOMAS WITTIG[3] (*1960)
Mitglied seit 2019, gewählt bis oHV 2024

Leiter Finanzdienstleistungen

Mandate
— BMW Bank GmbH♦, Vorsitzender

— BMW Automotive Finance (China) Co., Ltd.♦, Vorsitzender

WERNER ZIERER[1] (*1959)
Mitglied seit 2001, gewählt bis oHV 2024

Vorsitzender des Betriebsrats Standort Regensburg

[1] Arbeitnehmervertreter, die Arbeitnehmer des Unternehmens sind
[2] Arbeitnehmervertreter, die Vertreter von Gewerkschaften sind
[3] Arbeitnehmervertreter, die leitende Angestellte des Unternehmens sind
♦ nicht börsennotiert
— Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
— Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

GREMIEN DES AUFSICHTSRATS UND IHRE ZUSAMMENSETZUNG IM ÜBERBLICK

Wesentliche Aufgaben, Grundlage	Mitglieder
PRÄSIDIUM	
— Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen, soweit die Themen nicht in den Aufgabenbereich eines Ausschusses fallen — Grundlage ist Geschäftsordnung	Norbert Reithofer[1], Manfred Schoch, Stefan Quandt, Stefan Schmid, Karl-Ludwig Kley
PERSONALAUSSCHUSS	
— Vorbereitung der Entscheidungen über die Bestellung und gegebenenfalls Abberufung von Vorstandsmitgliedern, über die Vergütung sowie die regelmäßige Überprüfung des Vergütungssystems für den Vorstand — Abschluss, Änderung und Aufhebung von Anstellungsverträgen (im Rahmen der Festsetzungen des Aufsichtsrats zur Vergütung) und sonstigen Verträgen mit den Mitgliedern des Vorstands — Entscheidung über die Zustimmung zu Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern, insbesondere zur Übernahme von Aufsichtsratsmandaten außerhalb des Unternehmens, sowie über die Zustimmung zu bestimmten kraft Gesetzes der Zustimmung des Aufsichtsrats unterliegenden Geschäften (zum Beispiel Kreditgewährung an Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder) — Einrichtung entspricht Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex, Grundlage ist Geschäftsordnung	Norbert Reithofer[1], Manfred Schoch, Stefan Quandt, Stefan Schmid, Karl-Ludwig Kley
PRÜFUNGSAUSSCHUSS	
— Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems sowie Wahrnehmung der Aufgaben des Aufsichtsrats in Zusammenhang mit Prüfungen gemäß § 32 WpHG — Überwachung der Abschlussprüfung, insbesondere der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und der vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen — Vorbereitung des Vorschlags zur Wahl eines Abschlussprüfers an die Hauptversammlung, Erteilung (Empfehlung) des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, Bestimmung von ergänzenden Prüfungsschwerpunkten und Honorarvereinbarung mit dem Abschlussprüfer — Vorbereitung der Beschlussfassung des Aufsichtsrats über den Jahres- und den Konzernabschluss — Erörterung der Zwischenberichte mit dem Vorstand vor ihrer Veröffentlichung — Vorbereitung der Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung durch den Aufsichtsrat, Vorbereitung der Prüferauswahl für die nichtfinanzielle Berichterstattung und Erteilung des Prüfungsauftrags — Überwachung des Revisionssystems und der Compliance sowie Prüfung und Überwachung etwaiger Handlungsbedarfe im Zusammenhang mit möglichen Pflichtverletzungen von Vorstandsmitgliedern zur Vorbereitung einer Beschlussfassung im Aufsichtsrat — Entscheidung über die Zustimmung zur Ausnutzung des Genehmigten Kapitals 2019 — Änderungen der Satzung, die nur die Fassung betreffen — Einrichtung entspricht Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex, Grundlage ist Geschäftsordnung	Kurt Bock[1,2], Norbert Reithofer, Manfred Schoch, Stefan Quandt, Stefan Schmid

Wesentliche Aufgaben, Grundlage	Mitglieder
NOMINIERUNGSAUSSCHUSS	
— Ermittlung geeigneter Kandidaten für die Wahl in den Aufsichtsrat als Vertreter der Aktionäre, die dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung vorgeschlagen werden sollen — Einrichtung entspricht Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex, Grundlage ist Geschäftsordnung	Norbert Reithofer[1], Susanne Klatten, Karl-Ludwig Kley, Stefan Quandt (Gemäß der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex ist der Nominierungsausschuss ausschließlich mit Vertretern der Aktionäre besetzt.)
VERMITTLUNGSAUSSCHUSS	
— Vorschlag an den Aufsichtsrat, wenn ein Beschluss über die Bestellung eines Vorstandsmitglieds nicht die erforderliche Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen der Mitglieder des Aufsichtsrats erreicht hat — Einrichtung ist gesetzlich vorgesehen	Norbert Reithofer, Manfred Schoch, Stefan Quandt, Stefan Schmid (Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen gehören dem Vermittlungsausschuss der Vorsitzende und der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats sowie je ein von den Vertretern der Aktionäre und den Vertretern der Arbeitnehmer gewähltes Mitglied an.)

[1] Vorsitz
[2] (Unabhängiger) Finanzexperte im Sinne von §§ 100 Abs. 5, 107 Abs. 4 AktG, C.10, D.4 DCGK

VERGÜTUNGSBERICHT (TEIL DES ZUSAMMENGEFASSTEN LAGEBERICHTS)

Im Folgenden werden die Prinzipien beschrieben, die für die Vergütung des Vorstands gelten, ferner die Festlegungen der Satzung für die Vergütung des Aufsichtsrats. Neben dem System der Vergütung für Geschäftsjahre von 2018 bis einschließlich Geschäftsjahr 2020 wird auch das Verhältnis der Vergütungsbestandteile in Zahlen erläutert. Darüber hinaus wird die Vergütung jedes Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieds für das Geschäftsjahr 2020 individualisiert und nach Bestandteilen aufgegliedert ausgewiesen.

Für Geschäftsjahre ab 2021 hat der Aufsichtsrat ein neues Vergütungssystem für den Vorstand beschlossen. Im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben wird das neue Vergütungssystem der ordentlichen Hauptversammlung 2021 zur Beschlussfassung vorgelegt.

1. Vergütung des Vorstands

Zuständigkeit

Die Festlegung und regelmäßige Überprüfung des Systems und der Struktur der Vorstandsvergütung ist ebenso wie die Festsetzung der individuellen Vergütung der Vorstandsmitglieder eine Aufgabe des Aufsichtsratsplenums. Der Personalausschuss des Aufsichtsrats übernimmt bei der Festlegung und Überprüfung des Systems der Vorstandsvergütung und der Vorstandsvergütung eine vorbereitende Funktion.

Der Aufsichtsrat überprüft das Vergütungssystem jährlich auf seine Angemessenheit hinsichtlich der Struktur, der Ziel- und Maximalvergütung sowie der Ist-Vergütung. Zur Vorbereitung zieht der Personalausschuss des Aufsichtsrats auch Vergütungsstudien hinzu. Zur Überprüfung der Üblichkeit der Vergütung in horizontaler Hinsicht stellt der Aufsichtsrat Vergütungsvergleiche zu anderen DAX-Unternehmen an. In vertikaler Hinsicht vergleicht er die Vorstandsvergütung mit den Bezügen der Oberen Führungskräfte und mit den durchschnittlichen Bezügen der bei der BMW AG im Inland angestellten Arbeitnehmer, und zwar auch in der zeitlichen Entwicklung. Auch Empfehlungen eines unabhängigen externen Vergütungsexperten sowie Anregungen aus Kreisen der Investoren und Analysten werden in die Beratung einbezogen.

Der Aufsichtsrat legt das Vergütungssystem im Falle wesentlicher Änderungen, mindestens jedoch alle vier Jahre, der Hauptversammlung zur Billigung vor. Das für das Geschäftsjahr 2020 gültige Vergütungssystem wurde von der Hauptversammlung im Jahr 2018 gebilligt.

Grundsätze der Vergütung

Bei BMW ist die Struktur der Vorstandsvergütung darauf ausgerichtet, eine Unternehmensführung zu fördern, die sich an einer nachhaltigen und langfristigen Entwicklung der BMW Group orientiert. Ein weiterer Grundsatz bei der Gestaltung der BMW Vergütungssysteme ist das Prinzip der Durchgängigkeit. Dies bedeutet, dass die Vergütungssysteme für den Vorstand, die Führungskräfte und die Mitarbeiter der BMW AG auf ähnlichen Gestaltungselementen beruhen. Für den Vorstand überprüft der Aufsichtsrat jährlich, dass sämtliche Vergütungsbestandteile für sich und insgesamt angemessen sind und den Vorstand nicht zum Eingehen unangemessener Risiken für das Unternehmen verleiten. Gleichzeitig soll das Vergütungsmodell für den Vorstand im Wettbewerb um hoch qualifizierte Führungspersönlichkeiten attraktiv sein.

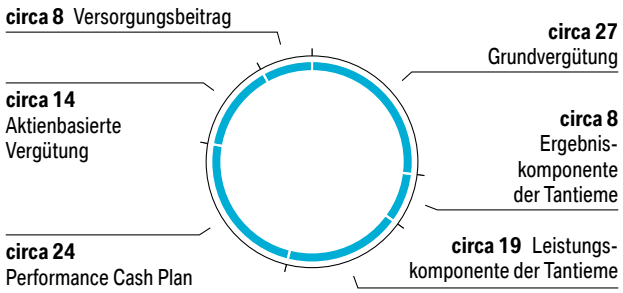
Die Vergütung der Vorstandsmitglieder wird vom Aufsichtsratsplenum unter Anrechnung etwaiger Bezüge bei Konzerngesellschaften aufgrund von Leistungskriterien festgelegt, die insbesondere den Aufgaben und der Mandatsausübung des Vorstandsmitglieds, der wirtschaftlichen Lage, dem Erfolg und den Zukunftsaussichten der BMW Group Rechnung tragen. Für die variablen Vergütungsteile legt der Aufsichtsrat anspruchsvolle relevante Parameter zugrunde. Ferner achtet er darauf, dass durch variable Komponenten mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage positive wie auch negative Entwicklungen berücksichtigt werden und insgesamt ein langfristiger Verhaltensanreiz entsteht. Eine nachträgliche Änderung von Erfolgszielen oder Vergleichsparametern ist grundsätzlich ausgeschlossen.

Vergütungssystem, Vergütungselemente

Die Vergütung des Vorstands besteht aus festen und variablen Barbezügen sowie einer aktienbasierten Vergütungskomponente. Ferner bestehen Zusagen für die Alters- und Hinterbliebenenversorgung. Im Folgenden werden die Vergütungselemente näher erläutert.

ÜBERSICHT VERGÜTUNGSSYSTEM FÜR GESCHÄFTSJAHRE 2018 – 2020: DARSTELLUNG AUFTEILUNG BARBEZÜGE (ZIELVERGÜTUNG) UND VERSORGUNGSBEITRAG[1]

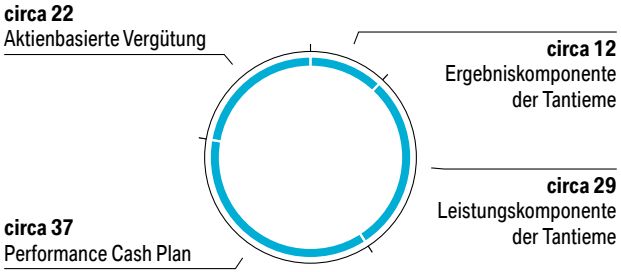
in %



[1] vereinfachte Darstellung der Zielwerte der Barbezüge für den Vorstandsvorsitzenden und Versorgungsbeitrag. Ohne sonstige Bezüge. Annahme eines gleichbleibenden Aktienkurses für die Berechnung der Matching-Komponente

ÜBERSICHT VERGÜTUNGSSYSTEM FÜR GESCHÄFTSJAHRE 2018 – 2020: DARSTELLUNG VARIABLE BEZÜGE (ZIELVERGÜTUNG)[2]

in %



[2] vereinfachte Darstellung der Zielwerte der variablen Bezüge des Vorstandsvorsitzenden. Ohne Grundvergütung, sonstige Bezüge und Versorgungsbeitrag. Annahme eines gleichbleibenden Aktienkurses für die Berechnung der Matching-Komponente

Feste Bezüge

Die festen Bezüge setzen sich aus einer Grundvergütung, die monatlich als Gehalt ausbezahlt wird, sowie aus Nebenleistungen (sonstigen Bezügen wie Nutzung von Dienstfahrzeugen oder des BMW Fahrdienstes, Versicherungsprämien und Zuschüssen zu Sicherheitseinrichtungen) zusammen. Die Grundvergütung der Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2020 beträgt für ein Vorstandsmitglied der ersten Bestellperiode 0,8 Mio. € p.a., für ein Vorstandsmitglied ab der zweiten Bestellperiode oder dem vierten Mandatsjahr 0,95 Mio. € p.a. und für den Vorsitzenden des Vorstands 1,8 Mio. € p.a.

Variable Bezüge

Die variablen Bezüge des Vorstands bestehen aus drei Komponenten:

— Tantieme

— Performance Cash Plan

— aktienbasierte Vergütung

Die Möglichkeit einer Sonderzuwendung ist nicht vorgesehen. Für jede Komponente der variablen Vergütung wurde eine betragsmäßige Obergrenze festgelegt (siehe Darstellung Vergütungssystem und Vergütungselemente im Überblick).

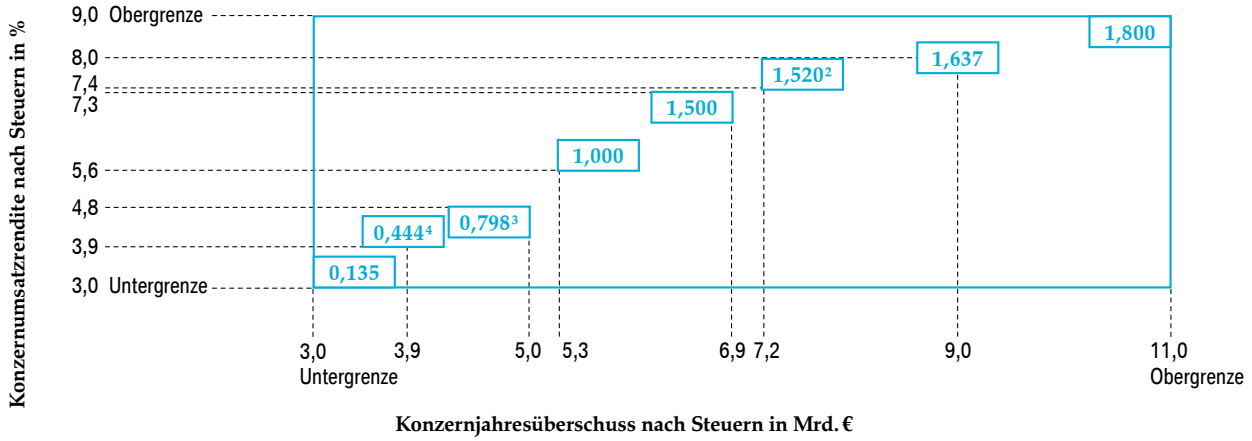
Tantieme

Die Tantieme für das Geschäftsjahr 2020 setzt sich bei 100 % Zielerreichung zu 30 % aus der Ergebniskomponente und zu 70 % aus der Leistungskomponente zusammen. Die Zieltantieme (100 %) eines Vorstandsmitglieds in der ersten Bestellperiode beträgt 0,85 Mio. € p.a., für ein Vorstandsmitglied ab der zweiten Bestellperiode oder dem vierten Mandatsjahr 1,0 Mio. € p.a. Für den Vorsitzenden des Vorstands liegt sie bei 1,8 Mio. € p.a. Für alle Mitglieder des Vorstands ist die Obergrenze der Tantieme auf 180 % der jeweiligen Zieltantieme festgelegt.

Für die Berechnung der Ergebniskomponente wird anhand der Zielparameter ein Ergebnisfaktor ermittelt und mit 30 % des Zielbetrags der Tantieme multipliziert. Die Höhe der Ergebniskomponente hängt vom Erreichungsgrad der vom Aufsichtsrat bei Konzernjahresüberschuss und Konzernumsatzrendite nach Steuern gesetzten Ziele ab. Dieser Erreichungsgrad drückt sich in einem Ergebnisfaktor aus. Die zugrunde liegenden Messgrößen für die Tantieme des Geschäftsjahres 2020 wurden vor drei Geschäftsjahren, also 2017 festgelegt, eine nachträgliche Änderung ist ausgeschlossen. Der Ergebnisfaktor ist auf einen maximalen Wert von 1,8 begrenzt. Die Auszahlung der Tantieme erfolgt im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des jeweiligen Geschäftsjahres vorgelegt wird.

Bei einem Ergebnisfaktor von 1,000 ergäbe sich für die Tantieme des Geschäftsjahres 2020 eine Ergebniskomponente in Höhe von 0,255 Mio. € für ein Vorstandsmitglied in der ersten Bestellperiode, eine Ergebniskomponente in Höhe von 0,3 Mio. € ab der zweiten Bestellperiode beziehungsweise ab dem vierten Mandatsjahr und für den Vorstandsvorsitzenden eine Ergebniskomponente von 0,54 Mio. €. Der Ergebnisfaktor nimmt den Wert 1,000 zum Beispiel bei einem Konzernjahresüberschuss von 5,3 Mrd. € und einer Konzernumsatzrendite nach Steuern von 5,6 % an. Bei einem Konzernjahresüberschuss von 6,9 Mrd. € und einer Konzernumsatzrendite nach Steuern von 7,3 % beträgt der Wert des Ergebnisfaktors 1,500, bei einem Konzernjahresüberschuss von 9,0 Mrd. € und einer Konzernumsatzrendite nach Steuern von 8,0 % ergibt sich ein Ergebnisfaktor von 1,637. Der kleinste Wert des Ergebnisfaktors von 0,135 ergibt sich bei einem Konzernjahresüberschuss von 3 Mrd. € und einer Konzernumsatzrendite nach Steuern von 3 %. Bei einem Konzernjahresüberschuss unter 3 Mrd. € oder einer Konzernumsatzrendite nach Steuern kleiner als 3 % würde der Ergebnisfaktor 0 betragen. Somit würde in diesem Fall keine Ergebniskomponente ausbezahlt werden. Der maximale Wert des Ergebnisfaktors von 1,800 wird bei einem Konzernjahresüberschuss von 11 Mrd. € und einer Konzernumsatzrendite nach Steuern von 9 % erreicht. Bei außergewöhnlichen Umständen, zum Beispiel wesentlichen Zu- oder Verkäufen, kann der Aufsichtsrat eine Anpassung des Ergebnisfaktors vornehmen.

ERGEBNISKOMPONENTE: ZUORDNUNGSTABELLE FÜR BERECHNUNG ERGEBNISFAKTOR[1]



[1] vereinfachte Darstellung [2] Ergebnisfaktor 2018 [3] Ergebnisfaktor 2019 [4] Ergebnisfaktor 2020

Die Leistungskomponente für die Tantieme des Geschäftsjahres 2020 ergibt sich aus einem für jedes Vorstandsmitglied vom Aufsichtsrat festgelegten Leistungsfaktor, der mit 70 % des Zielbetrags der Tantieme multipliziert wird. Den Leistungsfaktor legt der Aufsichtsrat anhand einer ausführlichen Bewertung des Beitrags des Vorstands zur nachhaltigen und langfristigen Entwicklung des Unternehmens über einen Zeitraum von mindestens drei Geschäftsjahren fest. Die Bewertung durch den Aufsichtsrat erfolgt auf Basis vorab definierter Kriterien, die sowohl den langfristigen Erfolg des Unternehmens, die Interessen der Aktionäre und der Stakeholder als auch die gesellschaftliche Verantwortung des Unternehmens berücksichtigen.

Zu den Kriterien zählen insbesondere die Innovationsleistung (ökonomisch und ökologisch, zum Beispiel bei der Reduzierung der CO_2-Emissionen), die Marktstellung im Wettbewerbsvergleich, die Kundenorientierung, die Wandlungsfähigkeit, die Führungsleistung, die Unternehmenskultur und Förderung der Compliance und Integrität, der Beitrag zur Attraktivität als Arbeitgeber, Fortschritte bei der Umsetzung des Diversity-Konzepts sowie Aktivitäten zur Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung (Corporate Social Responsibility). Hierbei zieht der Aufsichtsrat auch Vergleiche mit Wettbewerbern heran. Der individuelle Leistungsfaktor liegt zwischen 0 und maximal 1,8.

ÜBERSICHT TANTIEME

ERGEBNISKOMPONENTE		LEISTUNGSKOMPONENTE		TANTIEME GESAMT
Ergebnisfaktor x 0,3 des Zielbetrags — Wert zwischen 0 und 1,8 Messgrößen Ergebnisfaktor: — Konzernjahresüberschuss — Konzernumsatzrendite nach Steuern	+	Leistungsfaktor x 0,7 des Zielbetrags — Wert zwischen 0 und 1,8 Messgrößen Leistungsfaktor: — Beitrag zur nachhaltigen und langfristigen Unternehmensentwicklung und Zukunftsorientierung über mindestens drei Geschäftsjahre — qualitative, vorwiegend nichtfinanzielle Parameter	=	— Barauszahlung — Begrenzung auf 180 % des Zielbetrags

Performance Cash Plan

Bis einschließlich Gewährungsjahr 2020 ergänzt der mehrjährige und zukunftsgerichtete Performance Cash Plan (PCP) die variable Barvergütung. Für die Berechnung des PCP wird ein festgelegter Zielbetrag nach Ablauf eines dreijährigen Bemessungszeitraums mit einem Faktor für mehrjährige Zielerreichung (PCP-Faktor) multipliziert. Der Zielbetrag des PCP (100 %) eines Vorstandsmitglieds in der ersten Bestellperiode liegt bei 0,85 Mio. € p.a., ab der zweiten Bestellperiode oder dem vierten Mandatsjahr bei 0,95 Mio. € p.a. Für den Vorsitzenden des Vorstands beträgt der Zielbetrag 1,6 Mio. € p.a. Für alle Mitglieder des Vorstands ist der maximale Auszahlungsbetrag auf 180 % des Zielbetrags des Performance Cash Plans p.a. begrenzt.

Der Bemessungszeitraum des Performance Cash Plans bezieht sich auf einen Zeitraum von drei Jahren: das Gewährungsjahr und die beiden Folgejahre. Der Performance Cash Plan wird in bar ausbezahlt. Die Auszahlung erfolgt nach Ablauf des dreijährigen Bemessungszeitraums im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des dritten Jahres des Bemessungszeitraums vorgelegt wird.

Für die Ermittlung des PCP-Faktors wird ein mehrjähriger Ergebnisfaktor mit einem mehrjährigen Leistungsfaktor multipliziert. Der PCP-Faktor ist auf maximal 1,8 begrenzt.

Für die Ermittlung des mehrjährigen Ergebnisfaktors wird für jedes Jahr des dreijährigen Bemessungszeitraums ein Ergebnisfaktor gebildet und aus diesen anschließend ein Durchschnittswert für den Bemessungszeitraum berechnet. Der Ergebnisfaktor für das einzelne Jahr des Bemessungszeitraums wird – wie für die Ergebniskomponente der Tantieme – auf Basis des Konzernjahresüberschusses und der Konzernumsatzrendite nach Steuern für das jeweilige Bemessungsjahr ermittelt und kann maximal 1,8 betragen. Die zugrunde liegenden Messgrößen werden jeweils für einen Zeitraum von drei Geschäftsjahren im Voraus festgelegt, eine nachträgliche Änderung ist ausgeschlossen.

Ergänzend zum mehrjährigen Ergebnisfaktor legt der Aufsichtsrat nach Ablauf des Bemessungszeitraums einen mehrjährigen Leistungsfaktor fest. Hierfür berücksichtigt der Aufsichtsrat insbesondere den Trend der Geschäftsentwicklung im Bemessungszeitraum, den prognostizierten Trend der Geschäftsentwicklung für Folgejahre, den individuellen Ergebnisbeitrag sowie den Status der Compliance im Ressort des Vorstandsmitglieds. Der mehrjährige Leistungsfaktor kann zwischen 0,9 und 1,1 betragen.

ÜBERSICHT PERFORMANCE CASH PLAN

ZIELBETRAG	×	PCP-FAKTOR	=	AUSZAHLUNGSBETRAG
				— Barauszahlung nach Ablauf des Bemessungszeitraums — Begrenzung auf 180 % des Zielbetrags

ÜBERSICHT PCP-FAKTOR

MEHRJÄHRIGER ERGEBNISFAKTOR	×	MEHRJÄHRIGER LEISTUNGSFAKTOR	=	PCP-FAKTOR
— Durchschnittswert der Ergebnisfaktoren — Messgrößen Konzernjahresüberschuss und Konzernumsatzrendite nach Steuern — Wert zwischen 0 und 1,8		Messgrößen mehrjähriger Leistungsfaktor: — Trend der Geschäftsentwicklung — Status der Compliance im Ressort des Vorstandsmitglieds — individueller Ergebnisbeitrag — prognostizierter Trend der Geschäftsentwicklung — Wert zwischen 0,9 und 1,1		

Die Vorstandsmitglieder, die am 1. Januar 2018 Mitglied des Vorstands waren, erhielten und erhalten aus dem Performance Cash Plan 2018 – 2020 im Jahr 2019 und aus dem Performance Cash Plan 2019 – 2021 im Jahr 2020 eine Vorauszahlung. Nach Ablauf des jeweiligen Bemessungszeitraums wird die Vorauszahlung in Abhängigkeit von dem dann ermittelten Anspruch zurückgefordert oder in Anrechnung gebracht. Die Vorauszahlung beträgt für das jeweilige Jahr für ein Vorstandsmitglied in der ersten Bestellperiode 0,5 Mio. €, ab der zweiten Bestellperiode oder dem vierten Mandatsjahr 0,6 Mio. €. Für den Vorsitzenden des Vorstands liegt sie bei 0,9 Mio. €.

Aktienbasierte Vergütung

Für Geschäftsjahre bis einschließlich 2020 erhalten die Vorstandsmitglieder im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des jeweiligen Geschäftsjahres vorgelegt wird, eine zweckgebundene Barvergütung (Investkomponente), die nach Abzug von Steuern und Abgaben in Stammaktien der Gesellschaft investiert werden muss. Die Investkomponente beträgt 45 % des Bruttobetrags der Tantieme. Der Erwerb der Stammaktien erfolgt unmittelbar nach der Auszahlung der Investkomponente. Die erworbenen Stammaktien müssen durch die Vorstandsmitglieder grundsätzlich vier Jahre gehalten werden, diese Frist gilt auch bei einem Ausscheiden aus dem Vorstand einschließlich Eintritt in den Ruhestand.

Das Vorstandsmitglied erhält von der Gesellschaft nach Ablauf der Haltefrist für jeweils drei gehaltene Stammaktien nach Wahl der Gesellschaft eine zusätzliche Stammaktie der Gesellschaft oder alternativ den Gegenwert in Geld (Matching-Komponente). Für die Investkomponente und die Matching-Komponente wurden jeweils Obergrenzen festgelegt (siehe Vergütungssystem und Vergütungselemente im Überblick).

Sonstiges

Für den Fall des Todes und der Invalidität bestehen Sonderregelungen über die vorzeitige Fälligkeit von Performance Cash Plänen und aktienbasierten Vergütungskomponenten auf Basis der Zielbeträge. Soweit der Dienstvertrag vorzeitig beendet wird und der Gesellschaft ein außerordentliches Kündigungsrecht zusteht oder das Vorstandsmandat ohne Einvernehmen mit der Gesellschaft niedergelegt wird, verfallen die Ansprüche auf noch nicht ausgezahlte Beträge aus Performance Cash Plänen und der aktienbasierten Vergütung.

Mit den Vorstandsmitgliedern ist für bestimmte Fälle gegen Zahlung einer Karenzentschädigung ein einjähriges nachvertragliches Wettbewerbsverbot vereinbart. Die seit dem 1. Januar 2021 gültigen Dienstverträge sehen während der Dauer des nachvertraglichen Wettbewerbsverbots die Zahlung einer monatlichen Karenzentschädigung in Höhe der jeweiligen monatlichen Grundvergütung vor. Entsprechend der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex vom 16. Dezember 2019 wird eine eventuelle Abfindungszahlung auf die Karenzentschädigung angerechnet. Gleiches gilt für sonstige Einkünfte, soweit es nicht um Vergütung für während der Mandatszeit genehmigte Aufsichtsratsmandate handelt. Die Gesellschaft kann auf die Einhaltung des nachvertraglichen Wettbewerbsverbots einseitig verzichten.

Vergütungssystem und Vergütungselemente für Geschäftsjahre 2018 – 2020 im Überblick

Bestandteil	Parameter / Bemessungsgrundlage
GRUNDVERGÜTUNG	
	Mitglied des Vorstands: — 0,80 Mio. € p. a. (1. Bestellperiode) — 0,95 Mio. € p. a. (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) Vorstandsvorsitzender: — 1,80 Mio. € p. a.
VARIABLE BEZÜGE	
Tantieme (Summe von Ergebniskomponente und Leistungskomponente)	Zielbetrag p.a. (bei 100 % Zielerreichung): — 0,85 Mio. € (1. Bestellperiode) — 1,0 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) — 1,8 Mio. € (Vorstandsvorsitzender) — Begrenzung bei 180 % des Zielbetrags, siehe Abschnitt Betragsmäßige Höchstgrenzen — Auszahlung nach der Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des jeweiligen Geschäftsjahres vorgelegt wird
a) Ergebniskomponente (entspricht bei 100 % Zielerreichung 30 % des Zielbetrags)	— Formel: 30 % Zielbetrag x Ergebnisfaktor — Basisgröße p.a. (30 % Zielbetrag der Tantieme): — 0,255 Mio. € (1. Bestellperiode) — 0,30 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) — 0,54 Mio. € (Vorstandsvorsitzender) — Ergebnisfaktor wird abgeleitet aus Konzernjahresüberschuss und Konzernumsatzrendite nach Steuern — Zuordnungstabelle, die jeweils für drei Geschäftsjahre im Voraus festgelegt wird — Ergebnisfaktor beträgt 1,0 zum Beispiel bei einem Konzernjahresüberschuss von 5,3 Mrd. € und einer Konzernumsatzrendite nach Steuern von 5,6 % — Ergebnisfaktor kann maximal 1,8 betragen — Maximaler Betrag der Ergebniskomponente p.a.: — 0,459 Mio. € (1. Bestellperiode) — 0,54 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) — 0,972 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)

Bestandteil	Parameter / Bemessungsgrundlage
b) Leistungskomponente (entspricht bei 100 % Zielerreichung 70 % des Zielbetrags)	— Formel: 70 % Zielbetrag x Leistungsfaktor — Basisgröße p.a. (70 % Zielbetrag der Tantieme): — 0,595 Mio. € (1. Bestellperiode) — 0,70 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) — 1,26 Mio. € (Vorstandsvorsitzender) — Vorwiegend qualitative, nichtfinanzielle Kriterien, ausgedrückt in einem Leistungsfaktor, mit dem der Beitrag des Vorstands zur nachhaltigen und langfristigen Entwicklung sowie zur Zukunftsfähigkeit des Unternehmens über einen Zeitraum von mindestens drei Geschäftsjahren bewertet wird — Kriterien für die Leistungskomponente sind auch: Innovationsleistung (ökonomisch und ökologisch, z. B. bei der Reduzierung der CO_2-Emissionen), Marktstellung im Wettbewerbsvergleich, Kundenorientierung, Wandlungsfähigkeit, Führungsleistung, Unternehmenskultur und Förderung der Compliance und Integrität, Attraktivität als Arbeitgeber, Fortschritte bei der Umsetzung des Diversity-Konzepts, Corporate Social Responsibility, Reputation — Leistungsfaktor kann maximal 1,8 betragen — Maximaler Betrag der Leistungskomponente p.a.: — 1,071 Mio. € (1. Bestellperiode) — 1,26 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) — 2,268 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)
Performance Cash Plan	Zielbetrag p.a. (bei 100 % Zielerreichung): — 0,85 Mio. € (1. Bestellperiode) — 0,95 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) — 1,6 Mio. € (Vorstandsvorsitzender) — dreijähriger Bemessungszeitraum — Begrenzung auf 180 % des Zielbetrags, siehe Abschnitt Betragsmäßige Höchstgrenzen — Formel: PCP-Faktor x Zielbetrag — PCP-Faktor: mehrjähriger Ergebnisfaktor x mehrjähriger Leistungsfaktor — PCP-Faktor kann maximal 1,8 betragen — Auszahlung nach der Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des dritten Geschäftsjahres des Bemessungszeitraums vorgelegt wird
a) Mehrjähriger Ergebnisfaktor	— Ergebnisfaktor für jedes Jahr des dreijährigen Bemessungszeitraums abgeleitet aus Konzernjahresüberschuss und Konzernumsatzrendite nach Steuern — Ergebnisfaktor für das einzelne Jahr kann maximal 1,8 betragen — Bildung des Durchschnittswerts für den Bemessungszeitraum
b) Mehrjähriger Leistungsfaktor	— Festlegung durch den Aufsichtsrat nach Ablauf des Bemessungszeitraums — Kriterien sind insbesondere der Trend der Geschäftsentwicklung im Bemessungszeitraum, der prognostizierte Trend der Geschäftsentwicklung, der individuelle Ergebnisbeitrag sowie der Status der Compliance im Ressort des Vorstandsmitglieds — Mehrjähriger Leistungsfaktor kann zwischen 0,9 und 1,1 liegen

Bestandteil	Parameter / Bemessungsgrundlage
Aktienbasiertes Vergütungsprogramm	— Verpflichtung des Vorstandsmitglieds, einen Betrag in Höhe von jeweils 45 % der Bruttotantieme nach Abzug von Steuern und Abgaben in Stammaktien der Gesellschaft zu investieren — Verpflichtung des Vorstandsmitglieds, die erworbenen Stammaktien vier Jahre zu halten
a) Barvergütungskomponente (Investkomponente)	— Zweckgebundene Barvergütung in Höhe von 45 % der Bruttotantieme — Barvergütung p.a. bei 100 % Zielerreichung der Tantieme: — 0,3825 Mio. € (1. Bestellperiode) — 0,45 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) — 0,81 Mio. € (Vorstandsvorsitzender) — Maximalvergütung siehe Abschnitt Betragsmäßige Höchstgrenzen — Auszahlung nach der Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des jeweiligen Geschäftsjahres vorgelegt wird — Aktienerwerb unmittelbar nach Auszahlung der zweckgebundenen Barvergütung
b) Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente)	— Nach Erfüllung der Halteverpflichtung von vier Jahren erhält das Vorstandsmitglied für drei gehaltene Stammaktien nach Wahl der Gesellschaft entweder eine weitere Stammaktie oder den Gegenwert in bar — Maximalvergütung siehe Abschnitt Betragsmäßige Höchstgrenzen
SONSTIGE BEZÜGE	
	Vertragliche Vereinbarung, im Wesentlichen: geldwerte Vorteile aufgrund Nutzung von Dienstfahrzeugen oder des BMW Fahrdienstes, Versicherungsprämien, Zuschüsse zu Sicherheitseinrichtungen

Vergütungssystem und Vergütungselemente für Geschäftsjahre 2018 – 2020 im Überblick

ALTERSVERSORGUNG

Modell	Wesentliche Merkmale
Beitragsorientiertes System mit garantierter Mindestrendite	Höhe der Leistung richtet sich nach den auf dem individuellen Ansparkonto gutgeschriebenen Versorgungsbeiträgen und Zinsen, unterschiedliche Auszahlungsformen Versorgungsbeitrag p.a.: Mitglied des Vorstands: 350.000 € Vorstandsvorsitzender: 500.000 €

BETRAGSMÄSSIGE HÖCHSTGRENZEN (MAXIMALVERGÜTUNGEN)

			Aktienorientierte Vergütung		
in € p.a.	Tantieme	Performance Cash Plan	Barvergütung für den Aktienerwerb	Geldwert der Matching-Komponente	Gesamt*
Mitglied des Vorstands in der 1. Bestellperiode	1.530.000	1.530.000	688.500	344.500	4.925.000
Mitglied des Vorstands ab der 2. Bestellperiode oder ab dem 4. Mandatsjahr	1.800.000	1.710.000	810.000	405.000	5.500.000
Vorsitzender des Vorstands	3.240.000	2.880.000	1.458.000	729.000	9.850.000

* einschließlich Grundvergütung, sonstiger fester Bezüge und Versorgungsbeitrag. Für die Zwecke der Gesamtobergrenze ist für den Performance Cash Plan das jeweilige Gewährungsjahr nach HGB relevant, für die Matching-Komponente ist der zufließende Wert nachträglich den Gesamtbezügen des jeweiligen Gewährungsjahrs zuzurechnen. Die betragsmäßige Gesamtobergrenze liegt unter der Summe der Maximalbeträge aus den einzelnen Komponenten.

Altersversorgung

Die Altersversorgung der Mitglieder des Vorstands wurde bereits zum 1. Januar 2010 in ein beitragsorientiertes System mit garantierter Mindestverzinsung überführt.

Für den Fall der Beendigung des Mandatsverhältnisses bestehen nach dem beitragsorientierten System Regelungen für den Todes- oder Invaliditätsfall zur Auszahlung der auf den individuellen Altersversorgungskonten verbuchten Beträge als Einmal- oder Ratenzahlung. Die Möglichkeit der Auszahlung als lebenslange Rente oder in Mischformen besteht nur für Zusagen, die vor 2016 gegeben wurden. Ausgeschiedene Vorstandsmitglieder haben frühestens Anspruch auf die Altersleistung, wenn sie das 60. oder, im Fall von Versorgungszusagen, die erstmals ab 1. Januar 2012 gegeben wurden, das 62. Lebensjahr vollendet haben.

Die Höhe der Leistungen richtet sich nach der Höhe des individuellen Ansparkontos des jeweiligen Vorstandsmitglieds. Dieses ergibt sich aus den jährlich eingebrachten Beiträgen sowie einer jährlichen Verzinsung in Abhängigkeit von der Kapitalanlageform.

Für den Fall, dass ein anspruchsberechtigtes Vorstandsmitglied vor Eintritt des Versorgungsfalls verstirbt, hat ein hinterbliebener Ehegatte beziehungsweise eingetragener Lebenspartner, andernfalls haben, in Abhängigkeit von Alter und Ausbildung, hinterbliebene Kinder Anspruch auf eine Hinterbliebenenleistung.

Für den Todes- oder Invaliditätsfall ist eine Mindestleistung in Höhe der bis zum 60. Lebensjahr möglichen – maximal jedoch zehn – Versorgungsbeiträge zugesagt.

Der von der Gesellschaft zugesagte Jahresbeitrag für das Geschäftsjahr 2020 beträgt für ein Mitglied des Vorstands 350.000 € und für den Vorstandsvorsitzenden 500.000 €. Die garantierte Mindestverzinsung p.a. entspricht dem in der Deckungsrückstellungsverordnung festgelegten Höchstzinssatz für die Berechnung der Deckungsrückstellungen für Kapitallebensversicherungen (Garantiezins für Kapitallebensversicherungen). Bei der Erteilung von Versorgungszusagen berücksichtigt der Aufsichtsrat das jeweils angestrebte Versorgungsniveau und den sich daraus ergebenden Aufwand für das Unternehmen.

Die im Rahmen des beitragsorientierten Altersvorsorgemodells einbezahlten Beträge wurden im Rahmen eines auch für Pensionsverbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern bestehenden Treuhandmodells ausfinanziert.

Einkünfte aus selbstständiger und nicht selbstständiger Arbeit, die vor Vollendung des 63. Lebensjahres erzielt werden, können auf eine Ratenzahlung angerechnet werden. Es sind ferner bestimmte Tatbestände vereinbart, in denen die Leistungspflicht der Gesellschaft ganz entfallen kann. Ein Übergangsgeld wird nicht gewährt.

Im Falle des Todes eines Vorstandsmitglieds während der Dauer seines Dienstvertrags wird berechtigten Hinterbliebenen die Grundvergütung für den Sterbemonat und maximal drei weitere Kalendermonate fortgezahlt.

Vorstandsmitglieder, die unmittelbar aus der aktiven Vorstandstätigkeit in den Ruhestand treten oder diesen gleichgestellt werden, sind berechtigt, zu den jeweils auch für BMW Rentner geltenden Konditionen Fahrzeuge und sonstige Produkte der BMW Group zu erwerben und Dienstleistungen zu beziehen sowie Fahrzeuge der BMW Group entsprechend den Richtlinien zu nutzen, die für Bereichsleiter der obersten Einstufung gelten. Für Vorstandsvorsitzende im Ruhestand besteht die Möglichkeit, entsprechend einem Bereichsleiter der obersten Einstufung ein Fahrzeug der BMW Group als Dienstfahrzeug sowie im Rahmen der Verfügbarkeit und gegen Verrechnung den BMW Fahrdienst zu nutzen.

Zusagen im Zusammenhang mit der vorzeitigen Beendigung der Tätigkeit im Vorstand, Zusagen Dritter

Herr Klaus Fröhlich ist mit Ablauf des 30. Juni 2020 aus dem Vorstand ausgeschieden. Gemäß den Regelungen des Dienstvertrags besteht ein einjähriges nachvertragliches Wettbewerbsverbot. Die Karenzentschädigung für das anteilige Geschäftsjahr 2020 beläuft sich auf 0,3 Mio. €. Für den verbleibenden Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis zum 30. Juni 2021 beträgt die Karenzentschädigung 0,3 Mio. €, hierfür wurde eine Rückstellung gebildet.

Im Einklang mit der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex vom 16. Dezember 2019 sehen die Vorstandsdienstverträge für den Fall ihrer vorzeitigen Beendigung durch die Gesellschaft ohne wichtigen Grund vor, dass dem Vorstandsmitglied eine Abfindung zu zahlen ist, deren Höhe auf maximal zwei Jahresvergütungen begrenzt ist (Abfindungs-Cap). Beträgt die Restlaufzeit des Vertrags weniger als zwei Jahre, reduziert sich die Abfindungszahlung zeitanteilig. Als Jahresvergütung wird die Summe aus der Grundvergütung und Zielbetrag der variablen Vergütungskomponenten des letzten vollen Geschäftsjahres vor der Beendigung zugrunde gelegt. Soweit für die variable Vergütung der jeweilige Zielbetrag nicht erreicht wurde, werden die gewährten Beträge herangezogen.

Zusagen für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit infolge eines Kontrollwechsels (Change of Control) oder Entschädigungsvereinbarungen für den Fall eines Übernahmeangebots bestehen nicht. Auch hat kein Mitglied des Vorstands im abgelaufenen Geschäftsjahr Leistungen oder entsprechende Zusagen von Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied erhalten.

Betragsmäßige Höchstgrenzen

Der Aufsichtsrat hat betragsmäßige Höchstgrenzen für alle variablen Vergütungskomponenten und die Vergütung der Vorstandsmitglieder insgesamt festgelegt. Die Gesamtobergrenzen liegen unter der Summe der Maximalbeträge aus den einzelnen Komponenten. Die Obergrenzen sind in der Tabelle Vergütungssystem und Vergütungselemente für Geschäftsjahre von 2018 – 2020 im Überblick ausgewiesen.

Vorstandsvergütung für das Geschäftsjahr 2020 (2019) insgesamt

Die Bezüge für die im Geschäftsjahr 2020 amtierenden Mitglieder des Vorstands der BMW AG betragen insgesamt 17,5 Mio. € (2019: 21,4 Mio. €). Davon entfallen auf feste Bestandteile einschließlich der sonstigen Bezüge 7,3 Mio. € (2019: 8,1 Mio. €). Auf variable Barbestandteile entfallen 9,7 Mio. € (2019: 12,6 Mio. €) sowie auf die aktienbasierte Vergütungskomponente 0,5 Mio. € (2019: 0,7 Mio. €).

Für das Geschäftsjahr 2020 wurde ein Konzernjahresüberschuss in Höhe von 3.857 Mio. € (2019: 5.022 Mio. €) und eine Konzernumsatzrendite nach Steuern von 3,9 % (2019: 4,8 %) erzielt. Gemäß der festgelegten Zuordnungstabelle ergibt sich hieraus für die Ergebniskomponente der Tantieme für das Geschäftsjahr 2020 ein Ergebnisfaktor von 0,444 (2019: 0,798).

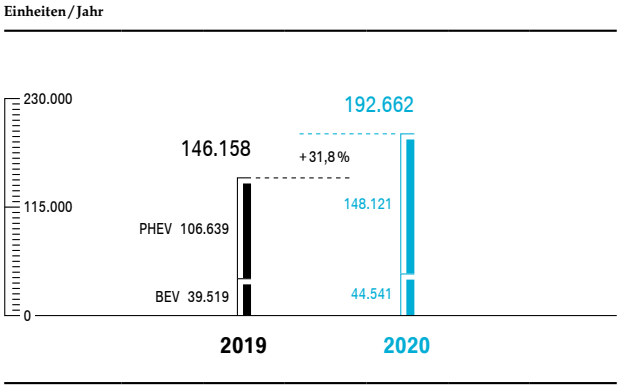
Bei der Festlegung des Leistungsfaktors bewertet der Aufsichtsrat anhand vereinbarter Kriterien den Beitrag der Vorstandsmitglieder zur nachhaltigen und langfristigen Entwicklung sowie zur Zukunftsfähigkeit des Unternehmens.

Die Entscheidungsfindung des Aufsichtsrats beruht auf einer ausführlichen, dokumentierten Analyse des Leistungsstands zu allen vereinbarten Kriterien sowie eingehender Beratung im Personalausschuss und Plenum des Aufsichtsrats.

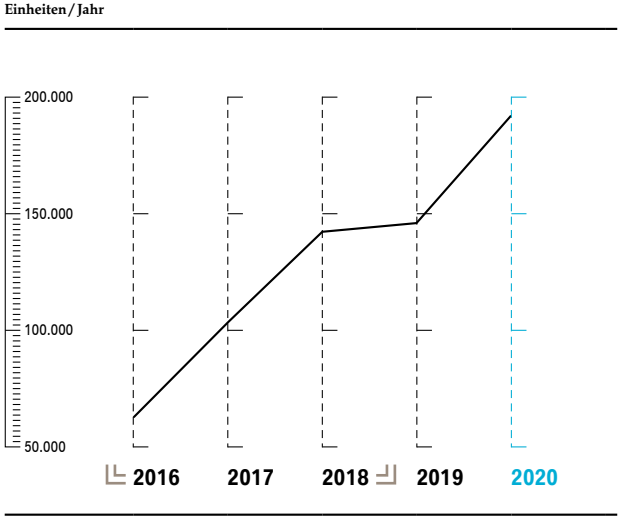
Die Mitglieder des Vorstands haben insbesondere bei den folgenden, vom Aufsichtsrat als besonders relevant gewichteten Kriterien die Zielsetzungen gemeinsam übertroffen:

— Marktstellung im Wettbewerbsvergleich: Die BMW Group ist trotz der Einschränkungen aufgrund der Pandemie zum 17. Mal in Folge der weltweit führende Hersteller von Premium-Automobilen. Der Absatz elektrifizierter Fahrzeuge konnte im Vergleich zum Vorjahr stark gesteigert werden.

ABSATZ ELEKTRIFIZIERTE FAHRZEUGE

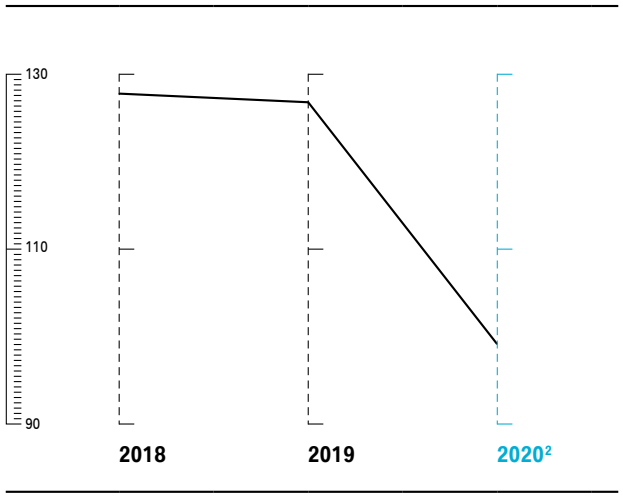


ABSATZ ELEKTRIFIZIERTE FAHRZEUGE



— Ökologische Innovationsleistung: Die BMW Group unterschreitet mit einem CO_2 Flottenwert von 99 g/km[1,2] um 5 g/km wie in den Vorjahren den gesetzlichen Flottenwert in der EU. Durch die für die Zukunft beschlossenen Maßnahmen sind weitere Fortschritte absehbar.

FLOTTENEMISSIONEN IN DER EU[1]



[1] Gemäß dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ)-Testverfahren. Seit September 2018 müssen alle Fahrzeuge in der EU nach dem neuen Typprüfzyklus WLTP zugelassen werden. Allerdings wird die Berechnung der CO_2-Flottenemissionen seitens der EU-Kommission erst 2021 auf WLTP umgestellt. Deshalb ist bis einschließlich 2020 zur Berichterstattung eine Rückrechnung der WLTP-Flottenemissionen auf NEFZ-Werte notwendig.

[2] Unter Berücksichtigung regulatorischer Vorgaben nach Anrechnung dort definierter Flexibilitäten (Phase-In mit 5g/km, Supercredits BEV/PHEV mit 7,5 g/km und Ökoinnovationen mit 2,4 g/km). Es handelt sich um eine vorläufige interne Berechnung mit einer potentiellen Schwankungsbreite von ±0,5 g CO_2/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 2021 zur Verfügung.

— Kundenorientierung: Die BMW Group wurde, wie in Vorjahren, in Branchenstudien für verschiedene Fahrzeuge und Werke ausgezeichnet, was im Rahmen der Konzeptqualität bewertet wurde.

— Kundenorientierung und Innovationsleistung: Mittels Remote Software Upgrade wurde für circa 624.000 Fahrzeuge neue Software aufgespielt, ohne dass ein Aufenthalt bei einem Servicepartner nötig war. Der Absatzanteil entsprechend befähigter Fahrzeuge an den Neufahrzeugen ist über mehrere Jahre stark angestiegen, für die Zukunft ist aufgrund getroffener Produktentscheidungen eine weitere Zunahme solcher Fahrzeuge absehbar.

— Reputation: Die BMW Group wurde von Kapitalmarktrating-Agenturen erneut als bester europäischer Automobilhersteller eingestuft. Bei der Einordnung für Nachhaltigkeitsindizes wie dem Dow Jones Sustainability Index hat die BMW Group erneut sehr gut abgeschnitten und im Bereich „Automobiles“ als nachhaltigster Hersteller den ersten Platz belegt. Auch im CDP-Rating liegt die BMW Group in der Spitzengruppe (Climate A List).

— Wandlungsfähigkeit: Durch umsichtiges Management konnten die Auswirkungen der Pandemie auf das Unternehmen begrenzt werden Insbesondere ist es gelungen, die globalen Lieferketten aufrecht zu halten.

Im Ergebnis hat der Aufsichtsrat für alle Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2020 einen Leistungsfaktor von 1,15 als angemessen ermittelt und festgelegt (2019: 1,20).

Das Vergütungssystem für die Geschäftsjahre 2018 bis 2020 sieht als Long Term Incentive einen Performance Cash Plan vor. Die Auszahlung des Performance Cash Plans erfolgt in bar nach Ablauf des jeweiligen dreijährigen Bemessungszeitraums.

Der Bemessungszeitraum des Performance Cash Plans für das Gewährungsjahr 2020 umfasst die Geschäftsjahre 2020 bis 2022. Der Zielbetrag für den Performance Cash Plan 2020 – 2022 beträgt für Herrn Zipse 1,6 Mio. €, für Frau Horstmeier, Herrn Nedeljković, Herrn Nota und Herrn Dr. Wendt jeweils 0,85 Mio. €, für Herrn Dr. Peter 0,95 Mio. € sowie für Herrn Weber 0,425 Mio. €. Für Herrn Fröhlich beläuft sich der Zielbetrag auf 0,475 Mio. €. Da die dem Performance Cash Plan 2020 – 2022 zugrunde liegenden Bedingungen noch nicht vollständig erfüllt sind, ist diese Komponente nicht in den variablen Bezügen für das Geschäftsjahr 2020 enthalten.

Aus dem Performance Cash Plan 2019 – 2021 wurde vereinbarungsgemäß im Geschäftsjahr 2020 an die zum Bilanzstichtag amtierenden Vorstandsmitglieder, Herrn Zipse, Herrn Nota sowie Herrn Dr. Peter, ein Vorschuss in Höhe von insgesamt 1,7 Mio. € sowie an Herrn Fröhlich ein Vorschuss in Höhe von 0,6 Mio. € ausbezahlt.

Nach Ablauf des Bemessungszeitraums wird die Vorauszahlung in Abhängigkeit von dem dann ermittelten Anspruch zurückgefordert oder in Anrechnung gebracht. Der Aufwand für den Performance Cash Plan nach IAS 19 beträgt im Geschäftsjahr 2020 1,3 Mio. € (2019: 8,3 Mio. €).

Die für das Geschäftsjahr 2020 (2019) gewährte Vergütung wird in der nachfolgenden Tabelle auf individueller Basis dargestellt.

Vorstandsvergütung für das Geschäftsjahr 2020 (2019), individualisiert[1]

in € beziehungsweise Anzahl der Matching-Aktien	Feste Bezüge			Variable Barbezüge			Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente)[5]		Zwischensumme
	Grundvergütung	Sonstige Bezüge	Gesamt	Tantieme	Aktienbasierte Vergütungs-komponente (Investkomponente)	Gesamt	Anzahl	Geldwert	
Oliver Zipse	1.800.000	66.256	1.866.256	1.688.760	759.942	2.448.702	1.669	123.873	4.438.831
	(1.269.892)	(50.947)	(1.320.839)	(1.404.380)	(631.971)	(2.036.351)	(1.725)	(103.037)	(3.460.227)
Klaus Fröhlich[2]	475.000	56.546	531.546	469.100	211.095	680.195	463	34.364	1.246.105
	(950.000)	(71.822)	(1.021.822)	(1.079.400)	(485.730)	(1.565.130)	(1.135)	(79.155)	(2.666.107)
Ilka Horstmeier	800.000	87.374	887.374	797.470	358.862	1.156.332	846	62.790	2.106.496
	(133.333)	(29.375)	(162.708)	(152.915)	(68.812)	(221.727)	(173)	(12.013)	(396.448)
Milan Nedeljković	800.000	101.973	901.973	797.470	358.862	1.156.332	846	62.790	2.121.095
	(200.000)	(5.105)	(205.105)	(229.373)	(103.218)	(332.591)	(280)	(18.026)	(555.722)
Pieter Nota	800.000	18.408	818.408	797.470	358.862	1.156.332	846	62.790	2.037.530
	(800.000)	(20.782)	(820.782)	(917.490)	(412.871)	(1.330.361)	(1.036)	(72.251)	(2.223.394)
Nicolas Peter	950.000	24.231	974.231	938.200	422.190	1.360.390	927	68.802	2.403.423
	(800.000)	(29.988)	(829.988)	(917.490)	(412.871)	(1.330.361)	(965)	(67.299)	(2.227.648)
Frank Weber[3]	400.000	28.593	428.593	398.735	179.431	578.166	558	31.360	1.038.119
	(–)	(–)	(–)	(–)	(–)	(–)	(–)	(–)	(–)
Andreas Wendt	800.000	56.319	856.319	797.470	358.862	1.156.332	846	62.790	2.075.441
	(800.000)	(102.701)	(902.701)	(917.490)	(412.871)	(1.330.361)	(1.036)	(72.251)	(2.305.313)
Gesamt[4]	6.825.000	439.700	7.264.700	6.684.675	3.008.106	9.692.781	7.001	509.559	17.467.040
	(7.659.140)	(496.271)	(8.155.411)	(8.697.280)	(3.913.778)	(12.611.058)	(9.728)	(659.614)	(21.426.083)

[1] Enthält Angaben nach HGB und den Anforderungen des Deutschen Rechnungslegungsstandards Nr. 17
[2] Mitglied des Vorstands bis 30. Juni 2020
[3] Mitglied des Vorstands seit 1. Juli 2020
[4] Die Vorjahresangaben beinhalten Angaben zur Vergütung von im Geschäftsjahr 2019 ausgeschiedenen Mitgliedern des Vorstands.
[5] Vorläufige Anzahl beziehungsweise vorläufiger Geldwert berechnet gemäß DRS17. Die endgültige Anzahl der Matching-Aktien steht jeweils erst zum Zeitpunkt der Erfüllung der Investverpflichtung in Stammaktien der Gesellschaft fest. Zur Bilanzierung der aktienbasierten Vergütungskomponente siehe Konzernanhang, Textziffer [41].

Bezüge nach HGB und den Anforderungen des Deutschen Rechnungslegungsstandards Nr. 17

Der Performance Cash Plan 2018 – 2020 wurde für die Leistung der Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2018 gewährt. Zum Bilanzstichtag ist der dreijährige Bemessungszeitraum dieser Vergütungskomponente, die bestimmten Verfallsbestimmungen unterlag, abgelaufen. Auf Basis der Ergebnisfaktoren für die einzelnen Jahre des Bemessungszeitraums (Geschäftsjahr 2018: 1,520; Geschäftsjahr 2019: 0,798, Geschäftsjahr 2020: 0,444) ergibt sich ein mehrjähriger Ergebnisfaktor von 0,921. Den mehrjährigen Leistungsfaktor hat der Aufsichtsrat für die im Geschäftsjahr 2018 amtierenden Vorstandsmitglieder auf 1,0 festgelegt, so dass sich für den Performance Cash Plan 2018 – 2020 ein PCP-Faktor von 0,921 ergibt. Bei der Festsetzung des mehrjährigen Leistungsfaktors hat der Aufsichtsrat insbesondere den Trend der Geschäftsentwicklung im Bemessungszeitraum, den prognostizierten Trend der Geschäftsentwicklung, den individuellen Ergebnisbeitrag sowie den Status der Compliance im Ressort des Vorstandsmitglieds bewertet. Im Rahmen der Geschäftsentwicklung im Bemessungszeitraum und des prognostizierten Trends hat der Aufsichtsrat insbesondere die Entwicklung bestimmter Kennzahlen wie die Entwicklung der Auslieferungen, EBIT-Marge und Return on Capital Employed gewürdigt. Für das Geschäftsjahr 2020 hat der Aufsichtsrat die durch die Corona-Pandemie bedingten Auswirkungen auf diese Kennzahlen berücksichtigt. Im Hinblick auf den individuellen Ergebnisbeitrag und den Status der Compliance im Ressort der Vorstandsmitglieder war keine andere Bewertung des mehrjährigen Leistungsfaktors geboten.

Nach den Vorgaben des HGB und dem Deutschen Rechnungslegungsstandard Nr. 17 ist die Vergütung aus dem Performance Cash Plan in die Gesamtbezüge desjenigen Geschäftsjahres einzubeziehen, in dem die Planbedingungen erfüllt sind. Dies ist beim Performance Cash Plan 2018 – 2020 für das Geschäftsjahr 2020 der Fall. Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Vergütung der Mitglieder des Vorstands gemäß den handelsrechtlichen Vorgaben und anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für das Geschäftsjahr 2020 (2019) beziehungsweise im Geschäftsjahr 2020 (2019).

	2020		2019	
in Mio. €	Höhe	Anteil in %	Höhe	Anteil in %
Feste Bezüge	7,3	34,9	8,1	37,8
Variable Barbezüge[1]	13,0	62,6	12,6	58,9
Aktienbasierte Vergütungskomponente[2]	0,5	2,5	0,7	3,3
Bezüge gesamt	**20,8**	**100,00**	**21,4**	**100,0**

[1] In den variablen Barbezügen des Geschäftsjahrs 2020 ist auch eine Auszahlung aus dem Performance Cash Plan 2018 – 2020 für das Gewährungsjahr 2018 i.H.v. 3,3 Mio. € enthalten. Der Anteil des Performance Cash Plans 2018 – 2020 an den Gesamtbezügen nach HGB und den Anforderungen des Deutschen Rechnungslegungsstandards Nr. 17 beträgt 16,0 %.

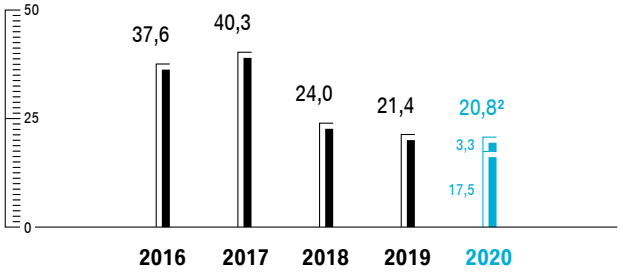
[2] Matching-Komponente; vorläufige Anzahl beziehungsweise vorläufiger Geldwert berechnet nach DRS 17. Die endgültige Anzahl der Matching-Aktien steht jeweils erst zum Zeitpunkt der Erfüllung der Investverpflichtung in Stammaktien der Gesellschaft fest.

Bezüge nach HGB und den Anforderungen des Deutschen Rechnungslegungsstandards Nr. 17

in €	Zwischensumme gemäß Tabelle Vorstandsvergütung für das Geschäftsjahr 2020 (2019), individualisiert[1]	variable Barbezüge			Gesamtbezüge nach HGB und den Anforderungen des Deutschen Rechnungslegungsstandards Nr. 17
		Performance Cash Plan 2018 – 2020[2]	Performance Cash Plan 2019 – 2021[3]	Performance Cash Plan 2020 – 2022[4]	
Oliver Zipse	**4.438.831**	**844.250**	**(–)**	**(–)**	**5.283.081**
	(3.460.227)	(–)	(–)	(–)	(3.460.227)
Klaus Fröhlich[5]	**1.246.105**	**729.125**	**(–)**	**(–)**	**1.975.230**
	(2.666.107)	(–)	(–)	(–)	(2.666.107)
Ilka Horstmeier	**2.106.496**	**(–)**	**(–)**	**(–)**	**2.106.496**
	(396.448)	(–)	(–)	(–)	(396.448)
Milan Nedeljković	**2.121.095**	**(–)**	**(–)**	**(–)**	**2.121.095**
	(555.722)	(–)	(–)	(–)	(555.722)
Pieter Nota	**2.037.530**	**782.850**	**(–)**	**(–)**	**2.820.380**
	(2.223.394)	(–)	(–)	(–)	(2.223.394)
Nicolas Peter	**2.403.423**	**782.850**	**(–)**	**(–)**	**3.186.273**
	(2.227.648)	(–)	(–)	(–)	(2.227.648)
Frank Weber[6]	**1.038.119**	**(–)**	**(–)**	**(–)**	**1.038.119**
	(–)	(–)	(–)	(–)	(–)
Andreas Wendt	**2.075.441**	**195.713**	**(–)**	**(–)**	**2.271.154**
	(2.305.313)	(–)	(–)	(–)	(2.305.313)
Gesamt[7]	**17.467.040**	**3.334.788**	**(–)**	**(–)**	**20.801.828**
	(21.426.083)	(–)	(–)	(–)	(21.426.083)

[1] Aufschlüsselung der Bezüge für das Geschäftsjahr 2020 (2019) in der Tabelle Vorstandsvergütung für das Geschäftsjahr 2020 (2019), individualisiert
[2] Die Beträge enthalten eine bereits im Jahr 2019 vereinbarungsgemäß geleistete Vorauszahlung.
[3] Ein Ausweis des Performance Cash Plans 2019 – 2021 erfolgt erst nach Ablauf des dreijährigen Bemessungszeitraums.
[4] Ein Ausweis des Performance Cash Plans 2020 – 2022 erfolgt erst nach Ablauf des dreijährigen Bemessungszeitraums.
[5] Mitglied des Vorstands bis 30. Juni 2020. Nach den Vorgaben des HGB ist nur der entsprechend der Zugehörigkeitsdauer zum Vorstand anteilige Betrag des Performance Cash Plans 2018 – 2020 anzugeben.
[6] Mitglied des Vorstands seit 1. Juli 2020
[7] Die Vorjahresangaben beinhalten Angaben zur Vergütung von im Geschäftsjahr 2019 ausgeschiedenen Mitgliedern des Vorstands.

ENTWICKLUNG DER VORSTANDSVERGÜTUNG FÜR GESCHÄFTSJAHRE 2016 BIS 2020 NACH HGB[1]



[1] Gesamtbezüge nach HGB
[2] In den Gesamtbezügen nach HGB und den Anforderungen des Deutschen Rechnungslegungsstandards Nr. 17 des Geschäftsjahrs 2020 ist der Performance Cash Plan 2018 – 2020 enthalten. Dieser beläuft sich auf rund 3,3 Mio. €, die Gesamtbezüge für das Geschäftsjahr 2020 ohne den Performance Cash Plan 2018 – 2020 belaufen sich auf rund 17,5 Mio. €.

Zusätzlich zu den Angaben nach Handelsrecht und den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen zeigen die nachfolgenden Tabellen, die den Mustertabellen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 entsprechen, die gewährten Zuwendungen sowie die geleisteten Zahlungen individualisiert für jedes Vorstandsmitglied.

OLIVER ZIPSE

Vorsitzender des Vorstands seit 16. August 2019
Vorstand seit 13. Mai 2015

	Gewährte Zuwendungen				Zufluss	
in €	GJ 2020	GJ 2020 (Min)	GJ 2020 (Max)	GJ 2019	GJ 2020	GJ 2019
GRUNDVERGÜTUNG						
Festvergütung	1.800.000	1.800.000	1.800.000	1.269.892	1.800.000	1.269.892
Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	66.256	66.256	66.256	50.947	66.256	50.947
Summe	**1.866.256**	**1.866.256**	**1.866.256**	**1.320.839**	**1.866.256**	**1.320.839**
EINJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG						
Ergebniskomponente der Tantieme[1]	540.000	0	972.000	390.323	239.760	311.477
MEHRJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG						
Leistungskomponente der Tantieme						
Leistungskomponente der Tantieme 2019, Planlaufzeit 3 Jahre[1]	–	–	–	910.753	–	1.092.903
Leistungskomponente der Tantieme 2020, Planlaufzeit 3 Jahre[1]	1.260.000	0	2.268.000	–	1.449.000	–
Performance Cash Plan						
PCP 2018 – 2020[2]	–	–	–	–	277.584	–
PCP 2019 – 2021[3]	–	–	–	1.194.624	–	712.900
PCP 2020 – 2022	1.600.000	0	2.880.000	–	–	–
Aktienbasiertes Vergütungsprogramm						
Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2019 für Halteverpflichtung 2020 – 2024[1]	–	–	–	585.484	–	631.971
Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021 – 2025[1]	810.000	0	1.458.000		759.942	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2015 für Halteverpflichtung 2016 – 2020	–	–	–	–	33.423	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017 – 2021	–	–	–	–	–	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2017 für Halteverpflichtung 2018 – 2022	–	–	–	–	–	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2018 für Halteverpflichtung 2019 – 2023	–	–	–	–	–	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2019 für Halteverpflichtung 2020 – 2024	–	–	–	103.037	–	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2020 für Halteverpflichtung 2020 – 2025	123.873	0	729.000	–	–	–
Sonstiges	–	–	–	–	–	–
Summe	**6.200.129**	**1.866.256**	**10.173.256**	**4.505.060**	**4.625.965**	**4.070.090**
Versorgungsaufwand[4]	502.626	502.626	502.626	406.452	502.626	406.452
Gesamtvergütung	**6.702.755**	**2.368.882**	**9.850.000**[5]	**4.911.512**	**5.128.591**	**4.476.542**

[1] Die Tantiemekomponenten und Barvergütungskomponente, die gemäß dem Deutschen Corporate Governance Kodex für das Geschäftsjahr 2020 bzw. 2019 ausgewiesen sind, werden bzw. wurden 2021 bzw. 2020 ausbezahlt.
[2] Aus dem PCP 2018 – 2020 wurde eine Vorauszahlung geleistet. Diese wurde für das Geschäftsjahr 2018 als Zufluss ausgewiesen und 2019 ausbezahlt.
[3] Die Vorauszahlung aus dem PCP 2019 – 2021, die für das Geschäftsjahr 2019 als Zufluss ausgewiesen ist, wurde 2020 ausbezahlt.
[4] Der Versorgungsaufwand gemäß IAS 19 bildet die Kosten für das Unternehmen ab, dieser Betrag wurde nicht im Geschäftsjahr ausbezahlt.
[5] Vereinbarte betragsmäßige Höchstgrenze. Die betragsmäßige Gesamtobergrenze liegt unter der Summe der Maximalbeträge aus den einzelnen Komponenten.

KLAUS FRÖHLICH

Entwicklung
Vorstand vom 9. Dezember 2014
bis 30. Juni 2020

	Gewährte Zuwendungen				Zufluss	
in €	GJ 2020	GJ 2020 (Min)	GJ 2020 (Max)	GJ 2019	GJ 2020	GJ 2019
GRUNDVERGÜTUNG						
Festvergütung	475.000	475.000	475.000	950.000	475.000	950.000
Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	56.546	56.546	56.546	71.822	56.546	71.822
Summe	**531.546**	**531.546**	**531.546**	**1.021.822**	**531.546**	**1.021.822**
EINJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG						
Ergebniskomponente der Tantieme[1]	150.000	0	270.000	300.000	66.600	239.400
MEHRJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG						
Leistungskomponente der Tantieme						
Leistungskomponente der Tantieme 2019, Planlaufzeit 3 Jahre[1]	–	–	–	700.000	–	840.000
Leistungskomponente der Tantieme 2020, Planlaufzeit 3 Jahre[1]	350.000	0	630.000	–	402.500	–
Performance Cash Plan						
PCP 2018 – 2020[2]	–	–	–	–	129.125	–
PCP 2019 – 2021[3]	–	–	–	950.000	–	600.000
PCP 2020 – 2022	475.000	0	855.000	–	–	–
Aktienbasiertes Vergütungsprogramm						
Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2019 für Halteverpflichtung 2020 – 2024[1]	–	–	–	450.000	–	485.730
Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021 – 2025[1]	225.000	0	405.000	–	211.095	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2014 für Halteverpflichtung 2015 – 2019	–	–	–	–	–	2.966
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2015 für Halteverpflichtung 2016 – 2020	–	–	–	–	52.723	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017 – 2021	–	–	–	–	–	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2017 für Halteverpflichtung 2018 – 2022	–	–	–	–	–	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2018 für Halteverpflichtung 2019 – 2023	–	–	–	–	–	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2019 für Halteverpflichtung 2020 – 2024	–	–	–	79.155	–	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2020 für Halteverpflichtung 2020 – 2024	34.364	0	202.500	–	–	–
Sonstiges	–	–	–	–	–	–
Summe	**1.765.910**	**531.546**	**2.894.046**	**3.500.977**	**1.393.589**	**3.189.918**
Versorgungsaufwand[4]	175.000	175.000	175.000	353.327	175.000	353.327
Gesamtvergütung	**1.940.910**	**706.546**	**2.750.000**[5]	**3.854.304**	**1.568.589**	**3.543.245**

[1] Die Tantiemekomponenten und Barvergütungskomponente, die gemäß dem Deutschen Corporate Governance Kodex für das Geschäftsjahr 2020 bzw. 2019 ausgewiesen sind, werden bzw. wurden 2021 bzw. 2020 ausbezahlt.
[2] Aus dem PCP 2018 – 2020 wurde eine Vorauszahlung geleistet. Diese wurde für das Geschäftsjahr 2018 als Zufluss ausgewiesen und 2019 ausbezahlt. Der Auszahlungsbetrag des PCP 2018 – 2020 ist anteilig für den Bemessungszeitraum auf die Angehörigkeit zum Vorstand und als ehemaliges Mitglied des Vorstands verteilt.
[3] Die Vorauszahlung aus dem PCP 2019 – 2021, die für das Geschäftsjahr als Zufluss 2019 ausgewiesen ist, wurde 2020 ausbezahlt.
[4] Der Versorgungsaufwand gemäß IAS 19 bildet die Kosten für das Unternehmen ab, dieser Betrag wurde nicht im Geschäftsjahr ausbezahlt.
[5] Vereinbarte betragsmäßige Höchstgrenze. Die betragsmäßige Gesamtobergrenze liegt unter der Summe der Maximalbeträge aus den einzelnen Komponenten.

ILKA HORSTMEIER

Personal- und Sozialwesen, Arbeitsdirektorin
Vorstand seit 1. November 2019

	Gewährte Zuwendungen				Zufluss	
in €	GJ 2020	GJ 2020 (Min)	GJ 2020 (Max)	GJ 2019	GJ 2020	GJ 2019
GRUNDVERGÜTUNG						
Festvergütung	800.000	800.000	800.000	133.333	800.000	133.333
Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	87.374	87.374	87.374	29.375	87.374	29.375
Summe	**887.374**	**887.374**	**887.374**	**162.708**	**887.374**	**162.708**
EINJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG						
Ergebniskomponente der Tantieme[1]	255.000	0	459.000	42.500	113.220	33.915
MEHRJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG						
Leistungskomponente der Tantieme						
Leistungskomponente der Tantieme 2019, Planlaufzeit 3 Jahre[1]	–	–	–	99.167	–	119.000
Leistungskomponente der Tantieme 2020, Planlaufzeit 3 Jahre[1]	595.000	0	1.071.000	–	684.250	
Performance Cash Plan						
PCP 2018 – 2020	–	–	–	–	–	–
PCP 2019 – 2021	–	–	–	141.667	–	0
PCP 2020 – 2022	850.000	0	1.530.000	–	–	–
Aktienbasiertes Vergütungsprogramm						
Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2019 für Halteverpflichtung 2020 – 2024[1]	–	–	–	63.750	–	68.812
Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021 – 2025[1]	382.500	0	688.500	–	358.862	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2019 für Halteverpflichtung 2020 – 2024	–	–	–	12.013	–	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2020 für Halteverpflichtung 2020 – 2025	62.790	0	344.500	–	–	–
Sonstiges	–	–	–	–	–	–
Summe	**3.032.664**	**887.374**	**4.980.374**	**521.805**	**2.043.706**	**384.435**
Versorgungsaufwand[2]	352.433	352.433	352.433	58.333	352.433	58.333
Gesamtvergütung	**3.385.097**	**1.239.807**	**4.925.000[3]**	**580.138**	**2.396.139**	**442.768**

[1] Die Tantiemekomponenten und Barvergütungskomponente, die gemäß dem Deutschen Corporate Governance Kodex für das Geschäftsjahr 2020 bzw. 2019 ausgewiesen sind, werden bzw. wurden 2021 bzw. 2020 ausbezahlt.
[2] Der Versorgungsaufwand gemäß IAS 19 bildet die Kosten für das Unternehmen ab, dieser Betrag wurde nicht im Geschäftsjahr ausbezahlt.
[3] Vereinbarte betragsmäßige Höchstgrenze. Die betragsmäßige Gesamtobergrenze liegt unter der Summe der Maximalbeträge aus den einzelnen Komponenten.

MILAN NEDELJKOVIĆ

Produktion
Vorstand seit 1. Oktober 2019

in €	Gewährte Zuwendungen				Zufluss	
	GJ 2020	GJ 2020 (Min)	GJ 2020 (Max)	GJ 2019	GJ 2020	GJ 2019
GRUNDVERGÜTUNG						
Festvergütung	800.000	800.000	800.000	200.000	800.000	200.000
Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	101.973	101.973	101.973	5.105	101.973	5.105
Summe	**901.973**	**901.973**	**901.973**	**205.105**	**901.973**	**205.105**
EINJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG						
Ergebniskomponente der Tantieme[1]	255.000	0	459.000	63.750	113.220	50.873
MEHRJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG						
Leistungskomponente der Tantieme						
Leistungskomponente der Tantieme 2019, Planlaufzeit 3 Jahre[1]	–	–	–	–	–	–
Leistungskomponente der Tantieme 2020, Planlaufzeit 3 Jahre[1]	595.000	0	1.071.000	148.750	684.250	178.500
Performance Cash Plan						
PCP 2018 – 2020	–	–	–	–	–	–
PCP 2019 – 2021	–	–	–	212.500	–	0
PCP 2020 – 2022	850.000	0	1.530.000	–	–	–
Aktienbasiertes Vergütungsprogramm						
Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2019 für Halteverpflichtung 2020 – 2024[1]	–	–	–	95.625	–	103.218
Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021 – 2025[1]	382.500	0	688.500	–	358.862	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2019 für Halteverpflichtung 2020 – 2024	–	–	–	18.026	–	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2020 für Halteverpflichtung 2020 – 2025	62.790	0	344.500	–	–	–
Sonstiges	–	–	–	–	–	–
Summe	**3.047.263**	**901.973**	**4.994.973**	**743.756**	**2.058.305**	**537.696**
Versorgungsaufwand[2]	352.121	352.121	352.121	87.500	352.121	87.500
Gesamtvergütung	**3.339.384**	**1.254.094**	**4.925.000[3]**	**831.256**	**2.410.426**	**625.196**

[1] Die Tantiemekomponenten und Barvergütungskomponente, die gemäß dem Deutschen Corporate Governance Kodex für das Geschäftsjahr 2020 bzw. 2019 ausgewiesen sind, werden bzw. wurden 2021 bzw. 2020 ausbezahlt.
[2] Der Versorgungsaufwand gemäß IAS 19 bildet die Kosten für das Unternehmen ab, dieser Betrag wurde nicht im Geschäftsjahr ausbezahlt.
[3] Vereinbarte betragsmäßige Höchstgrenze. Die betragsmäßige Gesamtobergrenze liegt unter der Summe der Maximalbeträge aus den einzelnen Komponenten.

PIETER NOTA

Kunde, Marken, Vertrieb
Vorstand seit 1. Januar 2018

in €	Gewährte Zuwendungen GJ 2020	GJ 2020 (Min)	GJ 2020 (Max)	GJ 2019	Zufluss GJ 2020	GJ 2019
GRUNDVERGÜTUNG						
Festvergütung	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000
Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	18.408	18.408	18.408	20.782	18.408	20.782
Summe	**818.408**	**818.408**	**818.408**	**820.782**	**818.408**	**820.782**
EINJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG						
Ergebniskomponente der Tantieme[1]	255.000	0	459.000	255.000	113.220	203.490
MEHRJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG						
Leistungskomponente der Tantieme						
Leistungskomponente der Tantieme 2019, Planlaufzeit 3 Jahre[1]	–	–	–	595.000	–	714.000
Leistungskomponente der Tantieme 2020, Planlaufzeit 3 Jahre[1]	595.000	0	1.071.000	–	684.250	–
Performance Cash Plan						
PCP 2018 – 2020[2]	–	–	–	–	282.850	–
PCP 2019 – 2021[3]	–	–	–	850.000	–	500.000
PCP 2020 – 2022	850.000	0	1.530.000	–	–	–
Aktienbasiertes Vergütungsprogramm						
Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2019 für Halteverpflichtung 2020 – 2024[1]	–	–	–	382.500	–	412.871
Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021 – 2025[1]	382.500	0	688.500	–	358.862	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2018 für Halteverpflichtung 2019 – 2023	–	–	–	–	–	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2019 für Halteverpflichtung 2020 – 2024	–	–	–	72.251	–	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2020 für Halteverpflichtung 2020 – 2025	62.790	0	344.500	–	–	–
Sonstiges	–	–	–	–	–	–
Summe	**2.963.698**	**818.408**	**4.911.408**	**2.975.533**	**2.257.590**	**2.651.143**
Versorgungsaufwand[4]	354.680	354.680	354.680	359.979	354.680	359.979
Gesamtvergütung	**3.318.378**	**1.173.088**	**4.925.000**[5]	**3.335.512**	**2.612.270**	**3.011.122**

[1] Die Tantiemekomponenten und Barvergütungskomponente, die gemäß dem Deutschen Corporate Governance Kodex für das Geschäftsjahr 2020 bzw. 2019 ausgewiesen sind, werden bzw. wurden 2021 bzw. 2020 ausbezahlt.
[2] Aus dem PCP 2018 – 2020 wurde eine Vorauszahlung geleistet. Diese wurde für das Geschäftsjahr 2018 als Zufluss ausgewiesen und 2019 ausbezahlt.
[3] Die Vorauszahlung aus dem PCP 2019 – 2021, die für das Geschäftsjahr als Zufluss 2019 ausgewiesen ist, wurde 2020 ausbezahlt.
[4] Der Versorgungsaufwand gemäß IAS 19 bildet die Kosten für das Unternehmen ab, dieser Betrag wurde nicht im Geschäftsjahr ausbezahlt.
[5] Vereinbarte betragsmäßige Höchstgrenze. Die betragsmäßige Gesamtobergrenze liegt unter der Summe der Maximalbeträge aus den einzelnen Komponenten.

NICOLAS PETER

Finanzen
Vorstand seit 1. Januar 2017

in €	Gewährte Zuwendungen GJ 2020	Gewährte Zuwendungen GJ 2020 (Min)	Gewährte Zuwendungen GJ 2020 (Max)	Gewährte Zuwendungen GJ 2019	Zufluss GJ 2020	Zufluss GJ 2019
GRUNDVERGÜTUNG						
Festvergütung	950.000	950.000	950.000	800.000	950.000	800.000
Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	24.231	24.231	24.231	29.988	24.231	29.988
Summe	**974.231**	**974.231**	**974.231**	**829.988**	**974.231**	**829.988**
EINJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG						
Ergebniskomponente der Tantieme[1]	300.000	0	540.000	255.000	133.200	203.490
MEHRJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG						
Leistungskomponente der Tantieme						
Leistungskomponente der Tantieme 2019, Planlaufzeit 3 Jahre[1]	–	–	–	595.000	–	714.000
Leistungskomponente der Tantieme 2020, Planlaufzeit 3 Jahre[1]	700.000	0	1.260.000	–	805.000	–
Performance Cash Plan						
PCP 2018 – 2020[2]	–	–	–	–	282.850	–
PCP 2019 – 2021[3]	–	–	–	850.000	–	500.000
PCP 2020 – 2022	950.000	0	1.710.000	–	–	–
Aktienbasiertes Vergütungsprogramm						
Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2019 für Halteverpflichtung 2020 – 2024[1]	–	–	–	382.500	–	412.871
Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021 – 2025[1]	450.000	0	810.000	–	422.190	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2017 für Halteverpflichtung 2018 – 2022	–	–	–	–	–	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2018 für Halteverpflichtung 2019 – 2023	–	–	–	–	–	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2019 für Halteverpflichtung 2020 – 2024	–	–	–	67.299	–	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021 – 2025	68.802	0	405.000	–	–	–
Sonstiges	–	–	–	–	–	–
Summe	**3.443.033**	**974.231**	**5.699.231**	**2.979.787**	**2.617.471**	**2.660.349**
Versorgungsaufwand[4]	351.746	351.746	351.746	353.327	351.746	353.327
Gesamtvergütung	**3.794.779**	**1.325.977**	**5.500.000**[5]	**3.333.114**	**2.969.217**	**3.013.676**

[1] Die Tantiemekomponenten und Barvergütungskomponente, die gemäß dem Deutschen Corporate Governance Kodex für das Geschäftsjahr 2020 bzw. 2019 ausgewiesen sind, werden bzw. wurden 2021 bzw. 2020 ausbezahlt.
[2] Aus dem PCP 2018 – 2020 wurde eine Vorauszahlung geleistet. Diese wurde für das Geschäftsjahr 2018 als Zufluss ausgewiesen und 2019 ausbezahlt.
[3] Die Vorauszahlung aus dem PCP 2019 – 2021, die für das Geschäftsjahr als Zufluss 2019 ausgewiesen ist, wurde 2020 ausbezahlt.
[4] Der Versorgungsaufwand gemäß IAS 19 bildet die Kosten für das Unternehmen ab, dieser Betrag wurde nicht im Geschäftsjahr ausbezahlt.
[5] Vereinbarte betragsmäßige Höchstgrenze. Die betragsmäßige Gesamtobergrenze liegt unter der Summe der Maximalbeträge aus den einzelnen Komponenten.

FRANK WEBER

Entwicklung
Vorstand seit 1. Juli 2020

in €	Gewährte Zuwendungen				Zufluss	
	GJ 2020	GJ 2020 (Min)	GJ 2020 (Max)	GJ 2019	GJ 2020	GJ 2019
GRUNDVERGÜTUNG						
Festvergütung	400.000	400.000	400.000	–	400.000	–
Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	28.593	28.593	28.593	–	28.593	–
Summe	**428.593**	**428.593**	**428.593**	**–**	**428.593**	**–**
EINJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG						
Ergebniskomponente der Tantieme[1]	127.500	0	229.500	–	56.610	–
MEHRJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG						
Leistungskomponente der Tantieme						
Leistungskomponente der Tantieme 2019, Planlaufzeit 3 Jahre	–	–	–	–	–	–
Leistungskomponente der Tantieme 2020, Planlaufzeit 3 Jahre[1]	297.500	0	535.500	–	342.125	–
Performance Cash Plan						
PCP 2018 – 2020	–	–	–	–	–	–
PCP 2019 – 2021	–	–	–	–	–	–
PCP 2020 – 2022	425.000	0	765.000	–	–	–
Aktienbasiertes Vergütungsprogramm						
Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2019 für Halteverpflichtung 2020 – 2024	–	–	–	–	–	–
Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021 – 2025[1]	191.250	0	344.250	–	179.431	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021 – 2025	31.360	0	172.125	–	–	–
Sonstiges	–	–	–	–	–	–
Summe	**1.501.203**	**428.593**	**2.474.968**	**–**	**1.006.759**	**–**
Versorgungsaufwand[2]	175.000	175.000	175.000	–	175.000	–
Gesamtvergütung	**1.676.203**	**603.593**	**2.462.500[3]**	**–**	**1.181.759**	**–**

[1] Die Tantiemekomponenten und Barvergütungskomponente, die gemäß dem Deutschen Corporate Governance Kodex für das Geschäftsjahr 2020 ausgewiesen sind, werden 2021 ausbezahlt.
[2] Der Versorgungsaufwand gemäß IAS 19 bildet die Kosten für das Unternehmen ab, dieser Betrag wurde nicht im Geschäftsjahr ausbezahlt.
[3] Vereinbarte betragsmäßige Höchstgrenze. Die betragsmäßige Gesamtobergrenze liegt unter der Summe der Maximalbeträge aus den einzelnen Komponenten.

ANDREAS WENDT

Einkauf und Lieferantennetzwerk
Vorstand seit 1. Oktober 2018

	Gewährte Zuwendungen				Zufluss	
in €	GJ 2020	GJ 2020 (Min)	GJ 2020 (Max)	GJ 2019	GJ 2020	GJ 2019
GRUNDVERGÜTUNG						
Festvergütung	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000
Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	56.319	56.319	56.319	102.701	56.319	102.701
Summe	**856.319**	**856.319**	**856.319**	**902.701**	**856.319**	**902.701**
EINJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG						
Ergebniskomponente der Tantieme[1]	255.000	0	459.000	255.000	113.220	203.490
MEHRJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG						
Leistungskomponente der Tantieme						
Leistungskomponente der Tantieme 2019, Planlaufzeit 3 Jahre[1]	–	–	–	595.000	–	714.000
Leistungskomponente der Tantieme 2020, Planlaufzeit 3 Jahre[1]	595.000	0	1.071.000	–	684.250	–
Performance Cash Plan						
PCP 2018 – 2020	–	–	–	–	195.713	–
PCP 2019 – 2021	–	–	–	850.000	–	–
PCP 2020 – 2022	850.000	0	1.530.000	–	–	–
Aktienbasiertes Vergütungsprogramm						
Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2019 für Halteverpflichtung 2020 – 2024[1]	–	–	–	382.500	–	412.871
Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021 – 2025[1]	382.500	0	688.500	–	358.862	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2018 für Halteverpflichtung 2019 – 2023	–	–	–	–	–	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2019 für Halteverpflichtung 2020 – 2024	–	–	–	72.251	–	–
Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2020 für Halteverpflichtung 2021 – 2025	62.790	0	344.500	–	–	–
Sonstiges	–	–	–	–	–	–
Summe	**3.001.609**	**856.319**	**4.949.319**	**3.057.452**	**2.208.364**	**2.233.062**
Versorgungsaufwand[2]	351.746	351.746	351.746	353.327	351.746	353.327
Gesamtvergütung	**3.353.355**	**1.208.065**	**4.925.000**[3]	**3.410.779**	**2.560.110**	**2.586.389**

[1] Die Tantiemekomponenten und Barvergütungskomponente, die gemäß dem Deutschen Corporate Governance Kodex für das Geschäftsjahr 2020 bzw. 2019 ausgewiesen sind, werden bzw. wurden 2021 bzw. 2020 ausbezahlt.
[2] Der Versorgungsaufwand gemäß IAS 19 bildet die Kosten für das Unternehmen ab, dieser Betrag wurde nicht im Geschäftsjahr ausbezahlt.
[3] Vereinbarte betragsmäßige Höchstgrenze. Die betragsmäßige Gesamtobergrenze liegt unter der Summe der Maximalbeträge aus den einzelnen Komponenten.

Share Ownership

Die Mitglieder des Vorstands halten aufgrund des aktienorientierten Vergütungsprogramms für die Geschäftsjahre 2016 – 2019 insgesamt 59.341 BMW Stammaktien (2019: 92.519) mit bestehender Halteverpflichtung. Die Barvergütungskomponente des aktienorientierten Vergütungsprogramms für das Geschäftsjahr 2020 wird im Anschluss an die Hauptversammlung 2021 ausbezahlt, unmittelbar danach erfolgt der verpflichtende Kauf weiterer BMW Stammaktien.

BMW Stammaktien mit bestehender Halteverpflichtung aus aktienbasierter Vergütung für Geschäftsjahre 2016 – 2019, individualisiert[1]

Anzahl Aktien	Gesamt[1]
Oliver Zipse	16.637
	(11.938)
Klaus Fröhlich[2]	15.304
	(13.305)
Ilka Horstmeier	782
	(–)
Milan Nedeljković	1.174
	(–)
Pieter Nota	8.650
	(3.954)
Nicolas Peter	11.110
	(6.736)
Frank Weber[3]	–
	(–)
Andreas Wendt	5.684
	(988)
Gesamt	59.341
	(92.519)[4]

[1] Berücksichtigt sind nur BMW Stammaktien, die unter dem aktienbasierten Vergütungsprogramm des Vorstands mit der Barvergütungskomponente erworben wurden und für die die vierjährige Halteverpflichtung noch nicht abgelaufen ist.
[2] Mitglied des Vorstands bis 30. Juni 2020
[3] Mitglied des Vorstands seit 1. Juli 2020
[4] Die Vorjahresangaben beinhalten Angaben zur Aktien, die von im Geschäftsjahr 2019 ausgeschiedenen Mitgliedern des Vorstands gehalten wurden.

Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) für das Geschäftsjahr 2020 (2019), individualisiert[1]

in €	Aufwand im Geschäftsjahr 2020 nach HGB und IFRS	Rückstellungshöhe zum 31.12.2020 nach HGB und IFRS[1]
Oliver Zipse	73.882	398.503
	(135.272)	(358.043)
Klaus Fröhlich[2]	98.458	401.743
	(104.384)	(356.008)
Ilka Horstmeier	28.258	28.925
	(668)	(668)
Milan Nedeljković	32.561	34.078
	(1.516)	(1.516)
Pieter Nota	168.949	269.346
	(76.736)	(100.397)
Nicolas Peter	63.765	295.180
	(150.428)	(231.415)
Frank Weber[3]	6.773	398.503
	(–)	(–)
Andreas Wendt	98.843	135.147
	(34.672)	(36.304)
Gesamt[4]	571.489	1.961.425
	(957.504)	(2.456.758)

[1] Wert zum Bilanzstichtag errechnet auf Basis des Schlusskurses der BMW Stammaktie im Xetra-Handel am 30. Dezember 2020 (72,23 €).
[2] Mitglied des Vorstands bis 30. Juni 2020
[3] Mitglied des Vorstands seit 1. Juli 2020
[4] Die Vorjahresangaben beinhalten Angaben zur Vergütung von im Geschäftsjahr 2019 ausgeschiedenen Mitgliedern des Vorstands.

Für im Geschäftsjahr 2020 amtierende Mitglieder des Vorstands sind im Berichtsjahr Leistungen nach Beendigung des Dienstverhältnisses in Höhe von 2,6 Mio. € (2019: 2,9 Mio. €) angefallen. Hierbei handelt es sich um Aufwendungen für die Dotierung von Pensionsrückstellungen gemäß IAS 19.

Die Gesamtbezüge der früheren Mitglieder des Vorstands und ihrer Hinterbliebenen betragen für das Geschäftsjahr 2020 insgesamt 13,1 Mio. € (2019: 16,0 Mio. €). In diesen Gesamtbezügen der früheren Mitglieder des Vorstands sind auch die im Rahmen des Ausscheidens von Herrn Fröhlich oben dargestellten Beträge in Höhe von 0,6 Mio. € enthalten. Diese sind teilweise noch nicht zur Auszahlung gekommen.

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen sind nach IAS 19 mit 118,8 Mio. € (2019: 113,1 Mio. €) zurückgestellt.

Versorgungszusagen

in €	Dienstzeitaufwand nach IFRS im Geschäftsjahr 2020[1]	Dienstzeitaufwand nach HGB im Geschäftsjahr 2020[1]	Barwert der Anwartschaften auf Pensionen nach IFRS[1]	Barwert der Anwartschaften auf Pensionen nach HGB[1]
Oliver Zipse	**502.626**	**506.861**	**3.701.016**	**3.700.982**
	(406.452)	(406.452)	(3.054.273)	(3.054.125)
Klaus Fröhlich[2]	**175.000**	**175.000**	**3.556.660**	**3.556.660**
	(353.327)	(355.573)	(3.256.267)	(3.256.267)
Ilka Horstmeier	**352.433**	**355.375**	**1.391.936**	**1.391.331**
	(58.333)	(58.333)	(993.548)	(992.662)
Milan Nedeljković	**352.121**	**355.076**	**1.830.168**	**1.829.906**
	(87.500)	(87.500)	(1.421.605)	(1.421.152)
Pieter Nota	**354.680**	**357.593**	**1.157.145**	**1.156.993**
	(359.979)	(362.125)	(760.562)	(760.306)
Nicolas Peter	**351.746**	**354.711**	**3.134.163**	**3.134.163**
	(353.327)	(355.573)	(2.656.550)	(2.656.550)
Frank Weber[3]	**175.000**	**175.000**	**655.460**	**655.172**
	(–)	(–)	(–)	(–)
Andreas Wendt	**351.746**	**354.711**	**2.863.441**	**2.863.441**
	(353.327)	(355.573)	(2.414.082)	(2.414.082)
Gesamt[4]	**2.615.352**	**2.634.327**	**18.289.989**	**18.288.648**
	(2.876.116)	(2.890.450)	(27.962.636)	(27.960.893)

[1] Der Dienstzeitaufwand für die Pensionszusagen weicht aufgrund unterschiedlicher Bewertungsansätze für den Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen nach IFRS sowie für den Erfüllungsbetrag der Pensionsverpflichtungen nach HGB voneinander ab.
[2] Mitglied des Vorstands bis 30. Juni 2020
[3] Mitglied des Vorstands seit 1. Juli 2020
[4] Die Vorjahresangaben beinhalten Angaben zu im Geschäftsjahr 2019 ausgeschiedenen Mitgliedern des Vorstands.

Weiterentwicklung der Vergütung des Vorstands für Geschäftsjahre ab 2021

Der Aufsichtsrat hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr intensiv mit den neuen Anforderungen an die Vorstandsvergütung befasst, die aus dem Gesetz zur Umsetzung der zweiten EU-Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) sowie den Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex vom 16. Dezember 2019 resultieren. In seiner Sitzung im Dezember 2020 hat der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Personalausschusses eine Weiterentwicklung des bestehenden Systems der Vorstandsvergütung für Geschäftsjahre ab 2021 beschlossen. In die Beratung hat der Aufsichtsrat auch die Empfehlungen eines unabhängigen Vergütungsexperten sowie Anregungen von Investorenvertretern und Analysten einbezogen. Im Einvernehmen mit den amtierenden Vorstandsmitgliedern wurden deren Dienstverträge bereits zum 1. Januar 2021 angepasst, um die Änderungen des Vergütungssystems für Geschäftsjahre ab 2021 für alle Vorstandsmitglieder zeitgleich umzusetzen.

Der Aufsichtsrat wird das neue Vergütungssystem für den Vorstand der ordentlichen Hauptversammlung 2021 zur Billigung vorlegen. Das neue Vergütungssystem wird in der Einladung zur Hauptversammlung ausführlich erläutert.

Wesentliche Merkmale des neuen Vergütungssystems sind insbesondere:

— Das neue Vergütungssystem der Vorstandsmitglieder ist einfach, klar und verständlich gestaltet. Es entspricht den Vorgaben des Aktiengesetzes sowie den Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex zur Vorstandsvergütung.

— Mit dem neuen Vergütungssystem wird die variable, erfolgsabhängige Vergütung in der Zielausprägung noch stärker auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung ausgerichtet. Nichtfinanzielle Ziele, insbesondere auf den Gebieten Umwelt (z. B. Reduzierung der CO_2-Emissionen), Soziales und Governance werden angemessen berücksichtigt.

— Der Performance Cash Plan entfällt für die Zukunft. Dies führt zu einer Vereinfachung des Vergütungssystems.

— Der überwiegende Teil der variablen Bezüge des Vorstands wird in der Zielausprägung künftig aktienorientiert gewährt. Damit entspricht das Unternehmen der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019. Um das Vergütungssystem zu vereinfachen, entfällt die Matching-Komponente, die bislang nach Ablauf der vierjährigen Haltefrist durch das Unternehmen in bar oder in Aktien geleistet wurde. Wie bislang gewährt das Unternehmen einen Barbetrag (sogenannter Eigeninvestmentbarbetrag), der abzüglich Steuern und Abgaben für den Erwerb von BMW Stammaktien zu verwenden ist. Im Vergleich zur bisherigen Ausgestaltung wird der Eigeninvestmentbarbetrag in der Zielausprägung signifikant erhöht, da er den Performance Cash Plan als Long Term Incentive ersetzt. Die Höhe des Eigeninvestmentbarbetrags ist in der Zielausprägung hälftig von der Erreichung eines RoCE Zielwerts für das Segment Automobile und hälftig von der Erreichung strategischer Fokusziele abhängig, die der Aufsichtsrat in Einklang mit der Unternehmensstrategie und der Unternehmensplanung festlegt.

— Die Mitglieder des Vorstands sind verpflichtet, die mit dem Eigeninvestmentbarbetrag erworbenen BMW Stammaktien langfristig, das heißt mindestens über einen Zeitraum von vier Jahren, zu halten.

— Die Auszahlung variabler Vergütungsbestandteile unterliegt im neuen Vergütungssystem besonderen vertraglichen Regelungen zu Einbehalt (Malus) und Rückforderung (Clawback).

Ausblick: Vergütungselemente, Parameter, Zielvergütungshöhen und Obergrenzen für Geschäftsjahre ab Geschäftsjahr 2021

Bestandteil	Parameter / Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe
GRUNDVERGÜTUNG	
	Mitglied des Vorstands: — 0,90 Mio. € p.a. (1. Bestellperiode) — 1,05 Mio. € p.a. (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) Vorstandsvorsitzender: — 1,95 Mio. € p.a. — Wird anteilig monatlich ausgezahlt
VARIABLE BEZÜGE	
Tantieme (Summe von Ergebniskomponente und Leistungskomponente)	— Zielbetrag p.a. (bei 100 % Zielerreichung): — 0,95 Mio. € (1. Bestellperiode) — 1,15 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) — 2,10 Mio. € (Vorstandsvorsitzender) — Obergrenze 180 % des Zielbetrags — Auszahlung nach der Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des jeweiligen Geschäftsjahres vorgelegt wird
a) Ergebniskomponente (entspricht bei 100 % Zielerreichung 50 % des Zielbetrags)	— Bemessungszeitraum ein Jahr — Basisgröße p.a. (50 % des Zielbetrags der Tantieme): — 0,475 Mio. € (1. Bestellperiode) — 0,575 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) — 1,050 Mio. € (Vorstandsvorsitzender) — Formel: 50 % des Zielbetrags x Ergebnisfaktor — Ergebnisfaktor wird abgeleitet aus einer Zuordnungstabelle mit den Parametern Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG und Konzernumsatzrendite nach Steuern im Gewährungsjahr — Zuordnungstabelle wird im Voraus festgelegt — Ergebnisfaktor beträgt 1,0 z. B. bei einem Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG von 5,3 Mrd. € und einer Konzernumsatzrendite nach Steuern von 5,6 % — Ergebnisfaktor beträgt 1,5 z. B. bei einem Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG von 6,9 Mrd. € und einer Konzernumsatzrendite nach Steuern von 7,3 % — Ergebnisfaktor beträgt 0 bei einem Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG < 3,0 Mrd. € oder einer Konzernumsatzrendite nach Steuern < 3,0 % — Ergebnisfaktor kann maximal 1,8 betragen — Maximaler Betrag der Ergebniskomponente p.a.: — 0,855 Mio. € (1. Bestellperiode) — 1,035 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) — 1,890 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)

Bestandteil	Parameter / Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe
b) Leistungskomponente (entspricht bei 100 % Zielerreichung 50 % des Zielbetrags)	— Bemessungszeitraum ein Jahr — Basisgröße p.a. (50 % des Zielbetrags der Tantieme): — 0,475 Mio. € (1. Bestellperiode) — 0,575 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) — 1,050 Mio. € (Vorstandsvorsitzender) — Formel: 50 % des Zielbetrags x Leistungsfaktor — Vorwiegend qualitative, nichtfinanzielle Kriterien, ausgedrückt in einem Leistungsfaktor, mit dem der Beitrag des Vorstands zur nachhaltigen und langfristigen Entwicklung sowie zur Zukunftsorientierung des Unternehmens bewertet wird — Zusätzliche Trendbetrachtung über mindestens drei Geschäftsjahre, um Auswirkungen von Entscheidungen und Maßnahmen aus der Vergangenheit im Gewährungsjahr sowie die Auswirkungen von Entscheidungen und Maßnahmen im Gewährungsjahr auf künftige Geschäftsjahre zu bewerten — Zusammensetzung des Leistungsfaktors in der Zielausprägung: — 10 % individuelle Ziele — 50 % ressortübergreifende Ziele mit ESG Kriterien — 40 % sonstige ressortübergreifende Ziele — Kriterien für die ressortübergreifenden Ziele mit ESG-Kriterien sind insbesondere: Innovationsleistung (ökologisch, z. B. Reduzierung der CO_2-Emissionen), Entwicklung der Reputation des Unternehmens aufgrund von ESG-Aspekten (z. B. Unternehmenskultur, Förderung Integrität und Compliance), Wandlungsfähigkeit, Attraktivität als Arbeitgeber, Führungsleistung — Kriterien für die sonstigen ressortübergreifenden Ziele sind insbesondere: Markstellung im Wettbewerbsvergleich, Innovationsleistung (ökonomisch), Entwicklung der Reputation des Unternehmens aufgrund nicht ESG-bezogener Aspekte (z. B. Wahrnehmung am Kapitalmarkt, Markenstärke), Kundenorientierung — Festlegung der Messgrößen und Zielwerte vor Beginn des Geschäftsjahres — Leistungsfaktor kann maximal 1,8 betragen — Maximaler Betrag der Leistungskomponente p.a.: — 0,855 Mio. € (1. Bestellperiode) — 1,035 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) — 1,890 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)
Performance Cash Plan	Entfällt

Bestandteil	Parameter / Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe
Aktienbasiertes Vergütungsprogramm mit Haltepflichten	— Verpflichtung des Vorstandsmitglieds, einen zweckgebundenen Barbetrag (Eigeninvestmentbarbetrag) nach Abzug von Steuern und Abgaben in Stammaktien der Gesellschaft zu investieren — Verpflichtung des Vorstandsmitglieds, die erworbenen Stammaktien mindestens vier Jahre zu halten (Share Ownership) — Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre (ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht)
a) Eigeninvestmentbarbetrag	— Zielbetrag p.a. (bei 100 % Zielerreichung): — 1,10 Mio. € (1. Bestellperiode) — 1,28 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) — 2,35 Mio. € (Vorstandsvorsitzender) — 50 % des Zielbetrags abhängig vom im Segment Automobile erreichten RoCE (RoCE-Komponente) — 50 % des Zielbetrags abhängig von der Erreichung vorab festgelegter Strategischer Fokusziele (Komponente Strategische Fokusziele) — Begrenzung bei 180 % des Zielbetrags — Auszahlung nach der Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des jeweiligen Geschäftsjahres vorgelegt wird
aa) RoCE-Komponente (entspricht bei 100 % Zielerreichung 50 % des Zielbetrags)	— Zielbetrag RoCE-Komponente p.a. (50 % des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags): — 0,55 Mio. € (1. Bestellperiode) — 0,64 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) — 1,175 Mio. € (Vorstandsvorsitzender) — Formel: 50 % des Zielbetrags x RoCE-Faktor — RoCE-Faktor wird abgeleitet aus dem für das Gewährungsjahr erreichten RoCE im Segment Automobile — Festlegung Mindest-, Ziel- und Höchstwerte für den RoCE vor Beginn des Geschäftsjahres — RoCE-Faktor kann maximal 1,8 betragen
bb) Komponente Strategische Fokusziele (entspricht bei 100 % Zielerreichung 50 % des Zielbetrags)	— Zielbetrag Komponente Strategische Fokusziele p.a. (50 % des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags): — 0,55 Mio. € (1. Bestellperiode) — 0,64 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr) — 1,175 Mio. € (Vorstandsvorsitzender) — Mindestens zwei Strategische Fokusziele nichtfinanzieller Art abgeleitet aus der Unternehmensstrategie und Unternehmensplanung — Gewichtung der Strategischen Fokusziele wird vor Beginn des Geschäftsjahres beschlossen — Formel bei zwei Strategischen Fokuszielen mit gleicher Gewichtung p.a.: 25 % des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags x Faktor Strategisches Fokusziel 1 + 25 % des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags x Faktor Strategisches Fokusziel 2 — Festlegung Mindest-, Ziel- und Höchstwerte für jedes Fokusziel vor Beginn des Geschäftsjahres — Faktor für das jeweilige Fokusziel kann maximal 1,8 betragen
b) Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente)	Entfällt

Bestandteil	Parameter / Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe
REGELUNGEN ZUM EINBEHALT UND DER RÜCKFORDERUNG VON VERGÜTUNG	
a) Malus	— Vereinbarung zum Einbehalt variabler Vergütung bei bestimmten schwerwiegenden Compliance Verstößen oder (als vorläufiger Malus) begründetem Verdacht — Malus grundsätzlich auch nach Ausscheiden aus dem Vorstand möglich — Gilt ab Geschäftsjahr 2021
a) Clawback	— Vereinbarung zur Rückforderung bereits ausbezahlter variabler Vergütung bei bestimmten schwerwiegenden Compliance Verstößen, unrichtigen Berechnungsgrundlagen der Vergütung oder fehlerhaften Abschlüssen — Rückforderung grundsätzlich auch nach Ausscheiden aus dem Vorstand möglich — Gilt ab Geschäftsjahr 2021
SONSTIGE FESTE BEZÜGE (NEBENLEISTUNGEN)	
	Vertragliche Vereinbarung, im Wesentlichen: geldwerte Vorteile aufgrund Nutzung von Dienstfahrzeugen und des BMW Fahrdienstes, Versicherungsleistungen, Zuschüsse zu Sicherheitseinrichtungen, Mitarbeiterrabatte
AUSGLEICHSZAHLUNG	
	Der Aufsichtsrat kann bei Neueintritten Zahlungen zum Ausgleich von Gehaltsverlusten aus einem vorangehenden Dienstverhältnis und zur Deckung von Umzugskosten gewähren. Diese fallen unter die Maximalvergütung.

ALTERSVERSORGUNG

Modell	Wesentliche Merkmale
Beitragsorientiertes System mit garantierter Mindestrendite	Höhe der Leistung richtet sich nach den auf dem individuellen Ansparkonto gutgeschriebenen Versorgungsbeiträgen und Zinsen, unterschiedliche Auszahlungsformen Versorgungsbeitrag p.a.: Mitglied des Vorstands: 400.000 € Vorstandsvorsitzender: 700.000 €

BETRAGSMÄSSIGE HÖCHSTGRENZEN

in € p.a.	Tantieme	Aktienorientierte Vergütung (Eigeninvestmentbarbetrag)	Maximalvergütung*
Mitglied des Vorstands in der 1. Bestellperiode	1.710.000	1.980.000	4.925.000
Mitglied des Vorstands ab der 2. Bestellperiode oder ab dem 4. Mandatsjahr	2.070.000	2.304.000	5.500.000
Vorsitzender des Vorstands	3.780.000	4.230.000	9.850.000

* Maximalvergütung i.S.d. § 87 a Abs. 1 Satz 2 Ziffer 1 AktG. Die betragsmäßige Gesamtobergrenze liegt unter der Summe der Maximalbeträge aus den einzelnen Komponenten.

2. Vergütung des Aufsichtsrats

Satzungsregelung, Verfahren

Die für das Berichtsjahr anwendbare Vergütungsregelung wurde von der Hauptversammlung am 14. Mai 2020 beschlossen; sie ist in § 15 der Satzung niedergelegt. Mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2020 wurde die Aufsichtsratsvergütung als reine Festvergütung ausgestaltet. Im Einklang mit dem Gesetz zur Umsetzung der zweiten EU-Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) ist durch die Hauptversammlung einer börsennotierten Aktiengesellschaft mindestens alle vier Jahre ein Beschluss über die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder zu fassen. Der ordentlichen Hauptversammlung am 12. Mai 2021 soll eine Bestätigung der bestehenden Vergütungsregelung vorgeschlagen werden.

Vergütungsgrundsätze, Vergütungselemente

Die Ausgestaltung der Vergütung des Aufsichtsrats als reine Festvergütung soll die unabhängige Ausübung der Kontroll- und Beratungsfunktion stärken und entspricht der Anregung G.18 des Deutschen Corporate Governance Kodex vom 16. Dezember 2019. Satzungsgemäß erhält jedes Aufsichtsratsmitglied der BMW AG ohne vergütungsrelevante Zusatzfunktion neben dem Ersatz seiner angemessenen Auslagen eine feste, nach Ablauf des Geschäftsjahres zahlbare Vergütung von 200.000 €.

Der Deutsche Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 empfiehlt in G.17 außerdem, den Vorsitz und stellvertretenden Vorsitz im Aufsichtsrat sowie den Vorsitz und die Mitgliedschaft in den Ausschüssen aufgrund des höheren zeitlichen Aufwands bei der Vergütung zu berücksichtigen. Dementsprechend sieht die Satzung der BMW AG vor, dass der Vorsitzende des Aufsichtsrats das Dreifache und jeder Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrats das Doppelte der Vergütung eines Aufsichtsratsmitglieds ohne vergütungsrelevante Zusatzfunktionen erhält. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erhält das Zweieinviertelfache, der Vorsitzende eines anderen Ausschusses des Aufsichtsrats das Doppelte, jedes Mitglied des Prüfungsausschusses das Doppelte sowie jedes Mitglied eines anderen Ausschusses das Eineinhalbfache der Vergütung eines Aufsichtsratsmitglieds, sofern der Ausschuss an mindestens drei Tagen des Geschäftsjahres zu einer Sitzung zusammengekommen ist. Soweit ein Mitglied des Aufsichtsrats jedoch mehrere der vorgenannten Funktionen ausübt, bemisst sich seine Vergütung ausschließlich nach der Funktion, die unter diesen am höchsten vergütet wird. Bei unterjährigen Veränderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats oder bei der Wahrnehmung vergütungsrelevanter Zusatzfunktionen verändert sich die Vergütung zeitanteilig.

Darüber hinaus erhält jedes Mitglied des Aufsichtsrats für jede Sitzung des Aufsichtsrats (Plenum), an der es teilgenommen hat, ein nach Ablauf des Geschäftsjahres zahlbares Sitzungsgeld von 2.000 € pro Sitzung. Mehrere Sitzungen am selben Tag werden nicht separat vergütet.

Ferner erstattet die Gesellschaft jedem Aufsichtsratsmitglied seine angemessenen Auslagen.

Dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats stehen für die Wahrnehmung seiner Aufgaben ein Büro mit Assistenz und die BMW Fahrbereitschaft zur Verfügung.

Übersicht Vergütung[1]

	Faktor	Betrag in EUR p.a.[3]
Mitglied des Aufsichtsrats	1,00	200.000
Vorsitzender des Aufsichtsrats	3,00	600.000
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats	2,00	400.000
Vorsitzender des Prüfungsausschusses[2]	2,25	450.000
Vorsitzender eines anderen Ausschusses[2]	2,00	400.000
Mitglied des Prüfungsausschusses[2]	2,00	400.000
Mitglied eines anderen Ausschusses[2]	1,50	300.000

[1] Soweit ein Mitglied des Aufsichtsrats mehrere vergütungsrelevante Zusatzfunktionen ausübt, bemisst sich seine Vergütung ausschließlich nach der am höchsten vergüteten Funktion.
[2] Sofern der Ausschuss an mindestens drei Tagen des Geschäftsjahres zu einer Sitzung zusammengekommen ist.
[3] Zzgl. Sitzungsgeld i.H.v. 2.000 EUR/Plenumssitzung

Aufsichtsratsvergütung im Geschäftsjahr 2020 insgesamt

Gemäß § 15 der Satzung erhält der Aufsichtsrat für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2020 Bezüge in Höhe von insgesamt 5,6 Mio. € (2019: 5,6 Mio. €).

	2020		2019	
in Mio. €	Höhe	Anteil in %	Höhe	Anteil in %
Feste Bezüge	5,6	100,0	2,0	35,7
Variable Bezüge	–	–	3,6	64,3
Bezüge	**5,6**	**100,0**	**5,6**	**100,0**

Aufsichtsratsmitglieder haben vom Unternehmen im Berichtsjahr keine weiteren Vergütungen beziehungsweise Vorteile für persönlich erbrachte Beratungs- oder Vermittlungsleistungen erhalten.

Aufsichtsratsvergütung für das Geschäftsjahr 2020 (2019), individualisiert

in €	Feste Vergütung	Sitzungsgeld	Variable Vergütung[5]	Gesamt
Norbert Reithofer (Vors.)	**600.000**	**10.000**	**–**	**610.000**
	(210.000)	(10.000)	(420.000)	(640.000)
Manfred Schoch (stellv. Vors.)[1]	**400.000**	**10.000**	**–**	**410.000**
	(140.000)	(10.000)	(280.000)	(430.000)
Stefan Quandt (stellv. Vors.)	**400.000**	**10.000**	**–**	**410.000**
	(140.000)	(10.000)	(280.000)	(430.000)
Stefan Schmid (stellv. Vors.)[1]	**400.000**	**10.000**	**–**	**410.000**
	(140.000)	(10.000)	(280.000)	(430.000)
Karl-Ludwig Kley (stellv. Vors.)[2]	**418.548**	**10.000**	**–**	**428.548**
	(140.000)	(8.000)	(280.000)	(428.000)
Kurt Bock (Vors. Prüfungsausschuss)[3]	**357.930**	**10.000**	**–**	**367.930**
	(70.000)	(10.000)	(140.000)	(220.000)
Christiane Benner[1]	**200.000**	**10.000**	**–**	**210.000**
	(70.000)	(10.000)	(140.000)	(220.000)
Verena zu Dohna-Jaeger[1]	**200.000**	**10.000**	**–**	**210.000**
	(43.844)	(8.000)	(87.688)	(139.532)
Heinrich Hiesinger	**200.000**	**10.000**	**–**	**210.000**
	(70.000)	(10.000)	(140.000)	(220.000)
Reinhard Hüttl[4]	**190.000**	**10.000**	**–**	**200.000**
	(70.000)	(8.000)	(122.000)	(200.000)
Susanne Klatten	**200.000**	**10.000**	**–**	**210.000**
	(70.000)	(10.000)	(140.000)	(220.000)
Renate Köcher[5]	**74.194**	**2.000**	**–**	**76.194**
	(70.000)	(10.000)	(140.000)	(220.000)

Aufsichtsratsvergütung für das Geschäftsjahr 2020 (2019), individualisiert

in €	Feste Vergütung	Sitzungsgeld	Variable Vergütung[8]	Gesamt
Horst Lischka[1]	200.000	10.000	–	210.000
	(70.000)	(10.000)	(140.000)	(220.000)
Willibald Löw[1]	200.000	10.000	–	210.000
	(70.000)	(10.000)	(140.000)	(220.000)
Simone Menne	200.000	10.000	–	210.000
	(70.000)	(10.000)	(140.000)	(220.000)
Dominique Mohabeer[1]	200.000	10.000	–	210.000
	(70.000)	(10.000)	(140.000)	(220.000)
Brigitte Rödig[1]	200.000	10.000	–	210.000
	(70.000)	(10.000)	(140.000)	(220.000)
Anke Schäferkordt[6]	126.344	8.000	–	134.344
	(–)	(–)	(–)	(–)
Vishal Sikka	200.000	8.000	–	208.000
	(43.844)	(8.000)	(87.688)	(139.532)
Thomas Wittig	200.000	10.000	–	210.000
	(43.844)	(8.000)	(87.688)	(139.532)
Werner Zierer[1]	200.000	10.000	–	210.000
	(70.000)	(10.000)	(140.000)	(220.000)
Gesamt[7]	5.367.016	198.000	–	5.565.016
	(1.820.564)	(196.000)	(3.623.128)	(5.639.692)

[1] Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Vergütung entsprechend den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbunds an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.
[2] Vorsitzender des Prüfungsausschusses bis 14. Mai 2020
[3] Vorsitzender des Prüfungsausschusses seit 14. Mai 2020
[4] Aufgrund der Vorgaben seines Dienstherrn hat Herr Prof. Dr. Hüttl bis auf weiteres auf eine Aufsichtsratsvergütung verzichtet, soweit diese den Betrag von 200.000 € p.a. übersteigt.
[5] Mitglied des Aufsichtsrats bis 14. Mai 2020
[6] Mitglied des Aufsichtsrats seit 14. Mai 2020
[7] Die Vorjahresangaben beinhalten die Vergütung bereits im Geschäftsjahr 2019 ausgeschiedener Mitglieder des Aufsichtsrats.
[8] Die erfolgsorientierte Vergütung für das Geschäftsjahr 2019 wurde auf den anwendbaren Höchstbetrag begrenzt.

3. Sonstiges

Abgesehen von der oben dargestellten Vorauszahlung aus dem Performance Cash Plan 2019 – 2021 wurden Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats durch die BMW AG oder Tochtergesellschaften im Geschäftsjahr 2020 weder Kredite oder Vorschüsse gewährt noch wurden zu ihren Gunsten Haftungsverhältnisse eingegangen. Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats haben im Berichtsjahr mit Gesellschaften der BMW Group Fahrzeugkauf- und zusammenhängende Serviceverträge sowie Verträge über Fahrzeugmiete, Fahrzeugleasing und Fahrzeugfinanzierung zu marktüblichen Konditionen abgeschlossen.

GLOSSAR UND KENNZAHLEN-ERLÄUTERUNG

AKTIVIERUNGSQUOTE

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

ANLEIHE

Schuldverschreibung, die die Rückzahlung des Nennwerts nach einer festgelegten Laufzeit sowie eine feste oder variable Verzinsung durch den Emittenten verbrieft.

ASSET-BACKED-FINANZIERUNGEN

Form der Unternehmensfinanzierung, bei der offene Forderungen an eine Finanzierungsgesellschaft verkauft werden.

AUS- UND WEITERBILDUNG

Ausbildungskosten umfassen alle Kosten des Berichtsjahres, die im Rahmen der Berufsausbildung in der BMW Group in insgesamt sieben Ländern anfallen. Dazu zählen die Personalkosten der Ausbilder und Auszubildenden sowie Sachkosten und Investitionen, die mit der Ausbildung in Zusammenhang stehen.

Die Zahl der Auszubildenden in der BMW Group beinhaltet Auszubildende der nationalen und internationalen Werke in sieben Ländern, der Zentralbereiche, der nationalen Niederlassungen sowie der Standorte der internationalen Vertriebsgesellschaften und des Segments Finanzdienstleistungen.

Zu den Weiterbildungskosten zählen alle Kosten, die in den konsolidierten Gesellschaften der BMW Group im Rahmen der Weiterbildung anfallen. Sie beinhalten Bereitstellungs- und Durchführungskosten sowie Opportunitätskosten und Investitionen, die im Rahmen der Weiterbildung vorgenommen werden. Enthalten sind auch kalkulatorische Abschreibungen, die auf der Basis von Inventarlisten ermittelt werden.

AUSLIEFERUNGEN

Ein Neu- oder Gebrauchtfahrzeug wird als Auslieferung erfasst, wenn das Fahrzeug an einen Endkunden übergeben wird. Zu den Endkunden gehören auch Leasingnehmer im Rahmen von Leasingverträgen mit BMW Financial Services sowie in den USA und Kanada auch Händler, wenn sie ein Fahrzeug als Werkstattersatzfahrzeug oder Vorführfahrzeug klassifizieren. Im Falle von Gebrauchtfahrzeugen können zu den Endkunden auch Händler und andere Dritte zählen, wenn sie ein Fahrzeug bei einer Auktion oder direkt von der BMW Group erwerben. Für den Endkunden vorgesehene Fahrzeuge, die auf dem Transportwege einen Totalschaden erleiden, werden auch als Auslieferung gezählt. Auslieferungen können durch die BMW AG, eine ihrer internationalen Tochtergesellschaften, eine BMW Group Niederlassung oder einen unabhängigen Händler erfolgen. Die überwiegende Mehrzahl der Auslieferungen und damit die Meldung einer Auslieferung an die BMW Group erfolgt durch unabhängige Händler.

BILANZIELLES GESCHÄFTSVOLUMEN

Wird ermittelt aus den Positionen Vermietete Erzeugnisse sowie langfristige und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen der Segmentbilanz Finanzdienstleistungen.

BRUTTOMARGE

Verhältnis des Bruttoergebnisses vom Umsatz zu den Umsatzerlösen.

CASHFLOW

Periodischer Nettozu- oder -abfluss liquider Mittel.

CASHFLOW AT RISK

Analog zu Value at Risk.

CASH FLOW HEDGES

Werden zur Absicherung von zukünftigen Cashflows vor allem im Zusammenhang mit Wechselkursschwankungen geschlossen.

CO_2-EMISSIONEN NEUWAGENFLOTTE

Zur Berechnung der durchschnittlichen CO_2-Flottenemissionen eines Herstellers wird der gewichtete Mittelwert der CO_2-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 CO_2-Emissionen, die nach dem WLTP-Typprüfverfahren ermittelt und auf den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) zurückgerechnet werden. Der nach internen Berechnungen ermittelte CO_2-Flottenwert der BMW Group für das Berichtjahr 2020 beinhaltet gesetzlich zulässige Anrechnungsfaktoren (Phase-In, Supercredits und Öko-Innovationen).

Die CO_2-Flottenprognose 2021 basiert gemäß gesetzlicher Vorgaben auf WLTP und beinhaltet geringere Anrechnungsfaktoren, da für 2021 kein Phase-In mehr zulässig ist und die BMW Group die maximal anrechenbaren Supercredits 2020 in vollem Umfang genutzt hat. Daher wurde zur besseren Vergleichbarkeit der CO_2-Flottenprognose 2021 und des CO_2-Flottenwerts 2020 eine interne Umrechnung des Werts für 2020 von NEFZ einschließlich der Anrechnungsfaktoren auf WLTP ohne Anrechnungsfaktoren vorgenommen. Diese Hilfskennzahl hat keinen offiziellen Charakter und existiert in der Gesetzgebung für das Jahr 2020 nicht, sondern dient lediglich einer nachvollziehbaren Überleitung auf das Jahr 2021.

COMMERCIAL PAPER

Abgezinste Schuldverschreibungen mit kurzer Laufzeit (< 1 Jahr).

CREDIT DEFAULT SWAP (CDS)

Inhaber von Wertpapieren (in der Regel Anleihen) sichern sich durch Prämienzahlungen an den Verkäufer eines Credit Default Swap gegen das Ausfallrisiko des Anleihenemittenten ab. Ähnlich wie bei Kreditausfallversicherungen verpflichtet sich der Empfänger der Prämien bei einem Zahlungsausfall zur Entrichtung einer Ausgleichszahlung an den Käufer des CDS.

EBIT

Ergebnis vor Finanzergebnis. Es setzt sich zusammen aus den Umsatzerlösen abzüglich der Umsatzkosten, Vertriebs- und Verwaltungskosten und des Saldos aus den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen.

EBIT-MARGE

Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse.

EBT

EBIT zuzüglich Finanzergebnis.

EIGENKAPITALQUOTE

Verhältnis des Eigenkapitals zur Bilanzsumme.

ELEKTRIFIZIERTE FAHRZEUGE

Die BMW Group bezeichnet damit vollelektrische (Battery Electric Vehicle, BEV) und Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (Plug-In-Hybrid Vehicle, PHEV), die geladen und auch rein elektrisch gefahren werden können.

ERGEBNIS JE AKTIE (EARNINGS PER SHARE/EPS)

Das Ergebnis je Aktie ergibt sich, indem für Stamm- und Vorzugsaktien das auf die jeweilige Aktiengattung entfallende Konzernergebnis nach Minderheitenanteilen auf die durchschnittliche Anzahl der jeweiligen Aktien bezogen wird. Beim Ergebnis je Vorzugsaktie werden nur die für das jeweilige Geschäftsjahr dividendenberechtigten Vorzugsaktien berücksichtigt.

FAIR VALUE

Beizulegender Zeitwert, der zu einem bestimmten Stichtag für einen Vermögensgegenstand oder eine Schuld besteht.

FAIR VALUE HEDGES

Werden zur Absicherung von Schwankungen des Fair Values von Bilanzposten geschlossen.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSLEISTUNGEN

Bestehen aus Forschungs- und nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten sowie aus Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten ohne deren planmäßige Abschreibungen.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSQUOTE

Verhältnis der Forschungs- und Entwicklungsleistungen zu den Konzernumsatzerlösen.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSSTANDORTE

An den internationalen Forschungs- und Entwicklungsstandorten sind die Ingenieur-, IT- und Prozesskompetenzen gebündelt, die zur (Vor-)Entwicklung von Hard- und Software für alle Produkte und Services der BMW Group notwendig sind.

FREE CASHFLOW

Der Free Cashflow ergibt sich aus den Zahlungsströmen der betrieblichen Tätigkeit und der Investitionstätigkeit. Die im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von Wertpapieren und Investmentanteilen werden nicht berücksichtigt. Zahlungsströme aus der Anteilsveränderung und aus Ausschüttungen von at Equity bewerteten Finanzinvestitionen sind im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthalten.

GESCHÄFTS- ODER FIRMENWERT

Kaufbetrag eines Unternehmens abzüglich der um die Schulden geminderten Vermögenswerte. Der Mehrbetrag wird vom Käufer aufgrund zukünftiger Ertragserwartungen bezahlt.

INVESTITIONSQUOTE

Investitionen in Sachanlagen und übrige immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) bezogen auf die Umsatzerlöse.

KONSOLIDIERUNG

Aus den Einzelabschlüssen aller zum Konsolidierungskreis gehörenden Tochterunternehmen wird ein Konzernabschluss erstellt, der die Finanz-, Ertrags- und Vermögenslage derart abbildet, als handele es sich um einen einzelnen Betrieb.

LIQUIDITÄT

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie Wertpapiere und Investmentanteile.

MITARBEITER

Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter umfasst die BMW AG sowie alle Gesellschaften, an denen eine Mehrheitsbeteiligung besteht, unabhängig von deren Konsolidierung. Nicht enthalten sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in ruhenden Arbeitsverhältnissen, in der Freizeitphase der Altersteilzeit und Geringverdiener. Seit 2020 umfasst die Definition Mitarbeiter mit unbefristeten und befristeten Verträgen. Bis 2019 waren zusätzlich Aushilfen, Doktoranden, Praktikanten, Auszubildende, Langzeitkranke und Beschäftigte im Sabbatical enthalten.

PROGNOSE

Bei der Prognose ihrer bedeutsamsten Leistungsindikatoren legt die BMW Group folgende Terminologien und Bandbreiten zugrunde:

Vorjahresniveau	[– 0,9 %/+ 0,9 %]
Leichter Anstieg	[+ 1,0 %/+ 4,9 %]
Leichter Rückgang	[– 1,0 %/– 4,9 %]
Solider Anstieg	[+ 5,0 %/+ 9,9 %]
Moderater Rückgang	[– 5,0 %/– 9,9 %]
Deutlicher Anstieg	>+10,0 %
Deutlicher Rückgang	>–10,0 %

Die Prognose für den Return on Capital Employed (RoCE) für die Segmente Automobile und Motorräder stützt sich – abweichend von den übrigen bedeutsamsten Leistungsindikatoren – auf die Veränderung in Prozentpunkten:

Vorjahresniveau	[– 0,9 %-Punkte/+ 0,9 %-Punkte]
Leichter Anstieg	[+ 1,0 %-Punkte/+ 4,9 %-Punkte]
Leichter Rückgang	[– 1,0 %-Punkte/– 4,9 %-Punkte]
Solider Anstieg	[+ 5,0 %-Punkte/+ 9,9 %-Punkte]
Moderater Rückgang	[– 5,0 %-Punkte/– 9,9 %-Punkte]
Deutlicher Anstieg	>+10,0 %-Punkte
Deutlicher Rückgang	>–10,0 %-Punkte

RETURN ON CAPITAL EMPLOYED (ROCE)

Der RoCE in den Segmenten Automobile und Motorräder berechnet sich aus dem jeweiligen Segmentergebnis vor Finanzergebnis und dem durchschnittlich eingesetzten operativen Kapital – zum Ende der letzten fünf Quartale – im jeweiligen Segment. Das eingesetzte Kapital entspricht der Summe aller kurz- und langfristigen operativen Vermögenswerte, bereinigt um das Abzugskapital. Beim Abzugskapital handelt es sich um die Kapitalanteile, die dem operativen Geschäft weitestgehend zinslos zur Verfügung stehen.

RETURN ON EQUITY (ROE)/EIGENKAPITALRENDITE

Die Eigenkapitalrendite (RoE) im Segment Finanzdienstleistungen berechnet sich aus dem Segmentergebnis vor Steuern bezogen auf das durchschnittlich – zum Ende der letzten fünf Quartale – im Segment gebundene Eigenkapital aus der Segmentbilanz.

STEUERQUOTE

Verhältnis der Ertragsteuern zu dem Konzernergebnis vor Steuern.

UMSATZRENDITE NACH STEUERN

Verhältnis des Konzernüberschusses zu den Konzernumsatzerlösen.

UMSATZRENDITE VOR STEUERN

Verhältnis des Konzernergebnisses vor Steuern zu den Konzernumsatzerlösen.

VALUE AT RISK

Risikomaß, das den maximalen Verlust zum Ende einer festgelegten Laufzeit und unter Angabe einer bestimmten Wahrscheinlichkeit quantifiziert.

VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

ERKLÄRUNG GEMÄSS § 117 NR. 1 WPHG I.V.M. §§ 297 ABS. 2 SATZ 4 UND 315 ABS. 1 SATZ 5 HGB

„Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind."

München, den 09. März 2021

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft

DER VORSTAND

OLIVER ZIPSE

ILKA HORSTMEIER

DR. MILAN NEDELJKOVIĆ

PIETER NOTA

DR. NICOLAS PETER

FRANK WEBER

DR.-ING. ANDREAS WENDT

Der nachfolgend wiedergegebene Bestätigungsvermerk umfasst auch einen „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Abschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3b HGB“ („ESEF-Vermerk“). Der dem ESEF-Vermerk zugrunde liegende Prüfungsgegenstand (zu prüfende ESEF-Unterlagen) ist nicht beigefügt. Die geprüften ESEF-Unterlagen können im Bundesanzeiger eingesehen bzw. aus diesem abgerufen werden.

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

AN DIE BAYERISCHE MOTOREN WERKE AKTIENGESELLSCHAFT, MÜNCHEN

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, München, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2020, der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns, der Gesamtergebnisrechnung des Konzerns, der Entwicklung des Eigenkapitals und der Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Anhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2020 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und

- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

1 **Bewertung vermieteter Erzeugnisse**

2 **Bewertung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen**

3 **Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie für Produktgarantien**

4 **Bewertung der Beteiligung YOUR NOW**

5 **Bewertung der Rückstellung für Risiken aus einem EU-Kartellverfahren**

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

1 Sachverhalt und Problemstellung

2 Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse

3 Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

1 Bewertung vermieteter Erzeugnisse

1 Der BMW Konzern vermietet im Rahmen von Operating-Lease-Verhältnissen Fahrzeuge an Endkunden (vermietete Erzeugnisse). Zum Bilanzstichtag beläuft sich der Wert der unter dem Bilanzposten „Vermietete Erzeugnisse“ ausgewiesenen Operating-Lease-Verhältnisse auf € 41.995 Mio. (ca. 19,4 % der Bilanzsumme). Die Bewertung vermieteter Erzeugnisse erfolgt zu Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten, die linear über die Vertragslaufzeit auf den erwarteten Restwert abgeschrieben werden (erzielbarer Betrag). Zentraler Schätzwert im Rahmen der Folgebewertung ist der zum Ende der Vertragslaufzeit erwartete Restwert der vermieteten Erzeugnisse. Für die Restwertprognosen zieht der BMW Konzern intern verfügbare Daten über historische Erfahrungswerte, aktuelle Marktdaten und Markteinschätzungen sowie Prognosen von externen Marktforschungsinstituten heran. Die Schätzung künftiger Restwerte ist aufgrund der Vielzahl der durch die gesetzlichen Vertreter zu treffenden Annahmen und des Umfangs der in die Ermittlung einfließenden Daten ermessensbehaftet.

Vor diesem Hintergrund und der daraus resultierenden erheblichen Schätzunsicherheiten bei der Bewertung der Restwerte der vermieteten Erzeugnisse war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

2 Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem durch Befragungen und Einsichtnahme von Unterlagen zu den internen Berechnungsmethoden ein Verständnis von der Entwicklung der Operating-Lease-Verhältnisse, der zugrunde liegenden Restwertrisiken sowie der Geschäftsprozesse zur Identifizierung, Steuerung, Überwachung und Bewertung der Restwertrisiken erlangt. Zudem haben wir die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems insbesondere in Bezug auf die Ermittlung der erwarteten Restwerte beurteilt. Dies umfasste die Würdigung der Ordnungsmäßigkeit der relevanten IT-Systeme sowie der darin implementierten Schnittstellen durch unsere IT-Spezialisten. Darüber hinaus haben wir die Angemessenheit der Prognoseverfahren, die Modellannahmen sowie die verwendeten Parameter für die Bewertung der Restwerte anhand der vom BMW Konzern durchgeführten Validierungen gewürdigt. Hierzu führten wir Befragungen der für die Steuerung und Überwachung von Restwertrisiken befassten Experten des BMW Konzerns durch und nahmen Einsicht in die internen Analysen zu Restwertentwicklungen, Restwertprognosen sowie in die Validierungsergebnisse. Die rechnerische Richtigkeit der Prognosewerte haben wir anhand der wesentlichen Berechnungsschritte nachvollzogen.

Auf Basis der von uns durchgeführten Prüfungshandlungen konnten wir uns davon überzeugen, dass die der Bewertung zugrunde liegenden Methoden und Prozesse zur Ermittlung der erwarteten Restwerte der vermieteten Erzeugnisse sachgerecht sind und die in das Prognosemodell für den Restwert einfließenden Annahmen und Parameter insgesamt angemessen sind.

3 Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen" sind im Anhang unter Anmerkung 5 und zu den vermieteten Erzeugnissen unter Anmerkung 23 enthalten.

2 Bewertung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen

1 Der BMW Konzern bietet Endkunden, Händlern und Importeuren verschiedene Finanzierungsmodelle für Fahrzeuge an. In diesem Zusammenhang werden in der Bilanz zum Bilanzstichtag kurz- und langfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von insgesamt € 84.277 Mio. (ca. 38,9 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Zum Bilanzstichtag bestehen hierauf Wertberichtigungen in Höhe von € 1.639 Mio. Zur Ermittlung der Höhe der erforderlichen Wertberichtigung auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden unter anderem die Bonität der Händler, Importeure und Endkunden sowie etwaige Verlustquoten vom BMW Konzern eingeschätzt und Risikovorsorgeparameter aus historischen Ausfallwahrscheinlichkeiten und Verlustquoten abgeleitet.

Die Ermittlung der Wertberichtigungen durch die gesetzlichen Vertreter ist aufgrund mehrerer wertbestimmender Faktoren, wie der Bonitätseinschätzung, der Bestimmung der Ausfallwahrscheinlichkeiten sowie der Verlustquoten in erheblichem Umfang ermessensbehaftet und war daher im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

2 Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem durch Befragungen, Einsichtnahme von Unterlagen zu den internen Berechnungsmethoden und Auswertungen ein umfassendes Verständnis von der Entwicklung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, der damit verbundenen adressenausfallbezogenen Risiken sowie von den Geschäftsprozessen zur Identifizierung, Steuerung, Überwachung und Bewertung der Adressenausfallrisiken erlangt. Darüber hinaus haben wir die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems in Bezug auf die Höhe der zu erfassenden Wertberichtigung beurteilt. Dazu haben wir auch die relevanten IT-Systeme und internen Abläufe gewürdigt. Die Würdigung umfasste neben der Ordnungsmäßigkeit der betroffenen Systeme und zugehörigen Schnittstellen zur Sicherstellung der Vollständigkeit der Daten auch die Beurteilung von automatisierten Kontrollen zur Datenverarbeitung durch unsere IT-Spezialisten. Im Rahmen unserer Prüfung haben wir insbesondere die Angemessenheit der Risikoklassifizierungsverfahren sowie der verwendeten Risikovorsorgeparameter beurteilt. Dazu haben wir vor allem die regelmäßig von der Gesellschaft durchgeführten Validierungen der Parameter analysiert. Zur Beurteilung der Adressenausfallrisiken haben wir zudem mittels einer bewussten Auswahl anhand von Einzelfällen nachvollzogen, ob unter anderem die Merkmale für die Zuordnung zu den jeweiligen Risikoklassen entsprechend vorlagen und die Wertberichtigungen unter Anwendung der für diese Risikoklassen festgelegten Parameter berechnet wurden.

Die in die Bewertung der Forderungen für Finanzdienstleistungen einfließenden Annahmen und Parameter sind aus unserer Sicht insgesamt angemessen.

3 Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen" sind im Anhang unter Anmerkung 5 und zu den „Forderungen aus Finanzdienstleistungen" unter Anmerkung 25 enthalten.

3 Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie für Produktgarantien

1 Die Vorsorgen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie für Produktgarantien sind im Konzernabschluss des BMW Konzerns als wesentlicher Betrag in den sonstigen Rückstellungen enthalten. Die Verpflichtungen betragen zum 31. Dezember 2020 € 6.131 Mio. (ca. 2,8 % der Bilanzsumme). Der BMW Konzern ist für die gesetzlich vorgeschriebene Gewährleistung und die Produktgarantien im jeweiligen Absatzmarkt verantwortlich. Zur Schätzung von ungewissen Verpflichtungen aus Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie aus Produktgarantien für abgesetzte Fahrzeuge werden Informationen über Art und Volumen aufgetretener Schäden sowie deren Behebung auf Fahrzeugmodellebene erfasst und ausgewertet. Die erwartete Höhe der Verpflichtungen wird aus den Aufwendungen der Vergangenheit extrapoliert und sofern die Ansatzkriterien des IAS 37 erfüllt sind, eine Rückstellung in entsprechender Höhe gebildet. Für konkrete oder zu erwartende Einzelsachverhalte, wie zum Beispiel Rückrufaktionen für abgesetzte Fahrzeuge, werden, sofern nicht bereits berücksichtigt, zusätzliche Rückstellungen gebildet.

Die Ermittlung der Rückstellungen ist mit unvermeidbaren Schätzunsicherheiten verbunden und unterliegt einem hohen Änderungsrisiko, abhängig unter anderem vom Bekanntwerden festgestellter Mängel sowie der Inanspruchnahme durch die Fahrzeughalter. Vor diesem Hintergrund war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

2 Um die Angemessenheit der im Rahmen der Ermittlung der Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie aus Produktgarantien verwendeten Bewertungsmethode inklusive der Annahmen und Parameter zu beurteilen, haben wir in Gesprächen mit den verantwortlichen Mitarbeitern des BMW Konzerns vor allem ein Verständnis über den Prozess zur Bestimmung der Annahmen und Parameter erlangt. Darüber hinaus haben wir die Angemessenheit sowie Wirksamkeit der Kontrollen zur Bestimmung der Annahmen und Parameter gewürdigt. Unter Einbindung unserer IT Spezialisten haben wir die verwendeten IT-Systeme auf ihre Ordnungsmäßigkeit überprüft. Die Aufwendungen für Schadensfälle sowie technische Aktionen haben wir hierbei mit den tatsächlich eingetretenen Kosten verglichen, um einen Rückschluss auf die Prognosequalität zu ermöglichen. Anhand bewusst ausgewählter Fahrzeugmodelle wurde die rechnerische Richtigkeit des konzernweit eingesetzten Bewertungsmodells nachvollzogen. Die Annahmen des BMW Konzerns, inwieweit die Vergangenheitswerte repräsentativ für die zu erwartenden Schadensanfälligkeiten, den zu erwartenden wertmäßigen Schaden pro Fahrzeug (bestehend aus Material- und Arbeitsaufwand) sowie für die zu erwartende Geltendmachung von Ansprüchen aus Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sind, haben wir nachvollzogen und gewürdigt.

Die Methode zur Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie für Produktgarantien ist aus unserer Sicht insgesamt geeignet. Die von den gesetzlichen Vertretern verwendeten Bewertungsparameter und Annahmen sind unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen aus unserer Sicht insgesamt sachgerecht.

3 Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen“ sind im Anhang unter Anmerkung 5 und zu den „Sonstige Rückstellungen“ unter Anmerkung 33 enthalten.

4 Bewertung der Beteiligung YOUR NOW

1 Im Konzernabschluss des BMW Konzerns wird zum 31. Dezember 2020 aus der Beteiligung YOUR NOW insgesamt ein Buchwert in Höhe von € 591 Mio. in dem Bilanzposten „At Equity bewertete Beteiligungen“ ausgewiesen (ca. 0,3 % der Bilanzsumme). In YOUR NOW haben der BMW Konzern sowie ein Wettbewerber Mobilitätsdienstleistungsgesellschaften gebündelt. Im Geschäftsjahr 2020 hat sich YOUR NOW mit einem negativen Ergebnis aus der laufenden Geschäftstätigkeit von € 349 Mio. im Konzernabschluss niedergeschlagen. Darüber hinaus lag auf Ebene des BMW Konzerns ein Triggering Event vor. Die Gesellschaft hat als Triggering Event insbesondere signifikante Planabweichungen und die Auswirkungen der Corona-Krise in Bezug auf die Beteiligung YOUR NOW identifiziert. Als Ergebnis des durchgeführten Werthaltigkeitstests ergab sich zum Bilanzstichtag kein weiterer Wertminderungsbedarf.

Die Bewertung der Beteiligung YOUR NOW einschließlich der Durchführung des Werthaltigkeitstests unterliegt in hohem Maße den Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter und deren Ausübung von Ermessensentscheidungen, die mit erheblichen Schätzunsicherheiten verbunden sind. Vor diesem Hintergrund war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

2 Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem das methodische Vorgehen der Bewertung der Beteiligung YOUR NOW sowie zur Durchführung des Werthaltigkeitstests nachvollzogen und gewürdigt. Dabei haben wir auch die der Bewertung zugrunde gelegten Bewertungsparameter und Annahmen auf ihre Angemessenheit hin beurteilt. Den aufgrund des Vorliegens des Triggering Events vom BMW Konzern ermittelten Werthaltigkeitstest haben wir nachvollzogen. Nach Abgleich der bei der Berechnung verwendeten künftigen Zahlungsmittelzuflüsse mit der von den Gesellschaftern verabschiedeten Planung haben wir die Angemessenheit der Berechnung insbesondere durch Abstimmung mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen beurteilt sowie die Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der Auswirkungen der Corona-Krise in Bezug auf die Beteiligung YOUR NOW gewürdigt und deren Berücksichtigung bei der Ermittlung der künftigen Zahlungsmittelzuflüsse nachvollzogen. Ferner haben wir die bei der Bestimmung des verwendeten Diskontierungszinssatzes herangezogenen Parameter beurteilt sowie das Berechnungsschema nachvollzogen.

Die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Bewertungsparameter und -annahmen stimmen insgesamt mit unseren Erwartungen überein und liegen auch innerhalb der aus unserer Sicht vertretbaren Bandbreiten.

3 Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen“ sind im Anhang unter Anmerkung 5 und zur Beteiligung YOUR NOW unter Anmerkung 24 enthalten.

5 Bewertung der Rückstellung für Risiken aus einem EU-Kartellverfahren

1 Der BMW Konzern wurde im April 2019 von der EU-Kommission über Beschwerdepunkte in einem laufenden Kartellverfahren informiert. Die EU-Kommission wirft verschiedenen Herstellern vor, durch Absprachen den Innovationswettbewerb beschränkt zu haben. Im Konzernabschluss wird in diesem Zusammenhang zum Bilanzstichtag eine Rückstellung für Prozesse und Risikovorsorge unverändert in Höhe von € 1,4 Mrd. unter dem Bilanzposten „sonstige Rückstellung“ ausgewiesen. Die vorzunehmende Risikobeurteilung zum Verlauf des EU-Kartellverfahrens und die Einschätzung, ob die Passivierung einer Rückstellung zur Abdeckung der Risiken erforderlich und gegebenenfalls in welcher Höhe die gegenwärtige Verpflichtung zu bemessen ist, unterliegt in hohem Maße Unsicherheiten und ist durch die Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter geprägt.

Aus unserer Sicht war dieser Sachverhalt aufgrund der erheblichen Unsicherheiten hinsichtlich des Ausgangs des EU-Kartellverfahrens und der möglichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der BMW AG von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung.

2 Mit der Kenntnis, dass bei geschätzten Werten ein erhöhtes Risiko falscher Angaben in der Rechnungslegung besteht und dass die Ansatz- und Bewertungsentscheidungen der gesetzlichen Vertreter eine direkte Auswirkung auf das Konzernergebnis haben, haben wir die Beibehaltung des Wertansatzes unter Einbezug eines PwC-internen Kartellrechtsexperten gewürdigt. Darüber hinaus haben wir regelmäßig Gespräche mit der Rechtsabteilung der Gesellschaft geführt, um uns die aktuellen Entwicklungen und Gründe, die zu den entsprechenden Einschätzungen geführt haben, erläutern zu lassen. Die Entwicklung der vorgenannten Risiken aus dem EU-Kartellverfahren einschließlich der Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der möglichen Verfahrensausgänge wurde uns in schriftlicher Form durch die Gesellschaft zur Verfügung gestellt. Zum Bilanzstichtag haben wir darüber hinaus eine externe Rechtsanwaltsbestätigung eingeholt und gewürdigt.

Aus unserer Sicht sind die von den gesetzlichen Vertretern getroffenen Einschätzungen zur Bilanzierung und Bewertung der Rückstellung für die Risiken aus dem beschriebenen EU-Kartellverfahren und die damit einhergehende Risikovorsorge im Konzernabschluss hinreichend dokumentiert und begründet.

3 Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen“ sind im Anhang unter Anmerkung 5 und zu den „sonstigen betrieblichen Aufwendungen“ unter Anmerkung 10 enthalten.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts:

— die in Abschnitt „Corporate Governance“ des Konzernlageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289 f HGB und § 315 d HGB

— die im Abschnitt „Corporate Governance“ des Konzernlageberichts aufgeführten Unterabschnitte „Grundlegendes zur Unternehmensverfassung“, „Vorstand“, „Aufsichtsrat“, „Aktionäre und Hauptversammlung“ und „Entsprechenserklärung“

— die mit „⌞ … ⌟“ gekennzeichneten Angaben der nichtfinanziellen Erklärung nach § 289 b Abs. 1 HGB und § 315 b Abs. 1 HGB

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

— wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder

— anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

— identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

— gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.

— beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

— ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

— beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315 e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.

— holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.

— beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.

— führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3b HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3b HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der beigefügten Datei BMW_AG_KA+KLB_ESEF-2020-12-31.zip enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen" bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format") in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten beigefügten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts" enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten beigefügten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3b HGB unter Beachtung des Entwurfs des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3b HGB (IDW EPS 410) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen" weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind zudem verantwortlich für die Einreichung der ESEF-Unterlagen zusammen mit dem Bestätigungsvermerk und dem beigefügten geprüften Konzernabschluss und geprüften Konzernlagebericht sowie weiteren offenzulegenden Unterlagen beim Betreiber des Bundesanzeigers.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

— identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

— gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.

— beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.

— beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen.

— beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

ÜBRIGE ANGABEN GEMÄSS ARTIKEL 10 EU-APRVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 14. Mai 2020 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 17. Juni 2020 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2019 als Konzernabschlussprüfer der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, München, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Andreas Fell.

München, den 10. März 2021

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

PETRA JUSTENHOVEN
Wirtschaftsprüferin

ANDREAS FELL
Wirtschaftsprüfer

VERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTS-PRÜFERS

BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE PRÜFUNG ZUR ERLANGUNG BEGRENZTER SICHERHEIT VON ANGABEN DER NICHTFINANZIELLEN BERICHTERSTATTUNG UND NACHHALTIGKEITSANGABEN IM INTEGRIERTEN KONZERNBERICHT 2020

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit von Angaben der nichtfinanziellen Berichterstattung und Nachhaltigkeitsangaben

An die BMW AG, München

Wir haben die im „BMW Group Bericht 2020" für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 (im Folgenden der „Integrierte Konzernbericht") der BMW AG, München, (im Folgenden die „Gesellschaft") mit „⌞ ... ⌟" gekennzeichneten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung nach §§ 289 b Abs. 1 und 315 b Abs. 1 HGB der Gesellschaft, die in den im Integrierten Konzernbericht enthaltenen zusammengefassten Lagebericht integriert ist (im Folgenden „Angaben der nichtfinanziellen Erklärung") sowie die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern" und „Weitere GRI Informationen" des Integrierten Konzernberichts enthaltenen Nachhaltigkeitsangaben (im Folgenden „Nachhaltigkeitsangaben") einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Unser Auftrag bezieht sich dabei ausschließlich auf die mit dem Symbol „⌞ ... ⌟" gekennzeichneten Angaben sowie die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern" und „Weitere GRI Informationen" enthaltenen Angaben.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der nichtfinanziellen Erklärung in Übereinstimmung mit den §§ 315 c i. V. m. 289 c bis 289 e HGB und der Nachhaltigkeitsangaben in Übereinstimmung mit den in den Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative genannten Grundsätzen (im Folgenden „GRI-Kriterien").

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung und Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben und Nachhaltigkeitsangaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Integrierten Konzernberichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards 1 „Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis" (IDW QS 1) – an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die mit „⌞ ... ⌟“ gekennzeichneten Angaben der nichtfinanziellen Erklärung sowie die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern“ und „Weitere GRI Informationen“ enthaltenen Nachhaltigkeitsangaben im Integrierten Konzernbericht abzugeben.

Nicht Gegenstand unseres Auftrages ist die Beurteilung von externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen, auf die im Integrierten Konzernbericht verwiesen wird.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass

— die mit „⌞ ... ⌟“ gekennzeichneten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung nach §§ 289 b Abs. 1 und 315 b Abs. 1 HGB der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020, die in den im Integrierten Konzernbericht enthaltenen zusammengefassten Lagebericht integriert ist, in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für diese Angaben relevanten Regelungen der §§ 315 c i.V.m. 289 c bis 289 e HGB aufgestellt worden sind, oder

— die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern“ und „Weitere GRI Informationen“ des Integrierten Konzernberichts der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 enthaltenen Nachhaltigkeitsangaben in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den relevanten GRI-Kriterien aufgestellt worden sind.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u. a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

— Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern

— Befragung von Mitarbeitern, die in die Aufstellung des Integrierten Konzernberichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über Angaben im Integrierten Konzernbericht

— Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben im Integrierten Konzernbericht

— Prüfung von Prozessen zur Erfassung, Kontrolle, Analyse und Aggregation ausgewählter Daten verschiedener Standorte des Konzerns auf Basis von Stichproben

— Analytische Beurteilung von Angaben im Integrierten Konzernbericht

— Befragung der Mitarbeiter, die für die im Integrierten Konzernbericht enthaltenen Angaben zu Flottenemissionen und Kraftstoffverbräuchen verantwortlich sind sowie Abgleich einzelner Angaben zu Flottenemissionen und Kraftstoffverbräuchen mit den technischen Fahrzeugdaten

— Beurteilung der Darstellung der Angaben

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass

— die mit „⌞ ... ⌟“ gekennzeichneten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung nach §§ 289 b Abs. 1 und 315 b Abs. 1 HGB der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020, die in den im Integrierten Konzernbericht enthaltenen zusammengefassten Lagebericht integriert ist, in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für diese Angaben relevanten Regelungen der §§ 315 c i.V.m. 289 c bis 289 e HGB aufgestellt worden sind, oder

— die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern“ und „Weitere GRI Informationen“ des Integrierten Konzernberichts der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 enthaltenen Nachhaltigkeitsangaben in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den relevanten GRI-Kriterien aufgestellt worden sind.

Verwendungszweck des Vermerks

Wir erteilen diesen Vermerk auf Grundlage der mit der Gesellschaft geschlossenen Aufträge. Die Prüfung wurde für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk ist nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt.

Der Vermerk ist nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung.

München, den 10. März 2021

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

ANDREAS FELL
Wirtschaftsprüfer

NICOLETTE BEHNCKE
Wirtschaftsprüferin

WEITERE INFORMATIONEN

344 **Weitere GRI-Informationen**
344 Produktion, Einkauf und Lieferantennetzwerk
352 Mitarbeiter und Gesellschaft

357 **Berichtskonzept**

359 **TCFD-Index**

363 **NFE-Index**

364 **BMW Group Verbrauchs- und CO_2-Angaben**

365 **BMW Group im Zehn-Jahres-Vergleich**

367 **Finanzkalender**

368 **Kontakte**

WEITERE GRI-INFORMATIONEN

PRODUKTION, EINKAUF UND LIEFERANTENNETZWERK

CO_2-BILANZ DER BMW GROUP

in t CO_2/CO_2e	2016	2017	2018	2019	2020
Emissionen gesamt[1]	70.818.970	72.850.724[2]	74.213.402[3]	75.987.119	65.828.005
SCOPE 1: DIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN					
Emissionen gesamt	562.146	625.072	581.703	642.259	642.885
Emissionen BMW Group Standorte[4]	472.021	529.728	487.249	550.494	568.538
Emissionen Dienstwagen[5]	85.008	88.782	88.272	85.667	72.554
Emissionen unternehmenseigene Flugzeuge	5.117	6.562	6.182	6.098	1.793[6]
SCOPE 2: INDIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN					
Emissionen gesamt	868.089	510.911	538.622	302.574	84.257
Strom-/Wärmebezug BMW Group Standorte[4,7]	868.089	510.911	538.622	302.574	84.257
SCOPE 3: INDIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN					
Emissionen gesamt	69.388.735	71.714.741[2]	73.093.077[3]	75.042.286	65.100.863
Emissionen Logistik	1.427.399	1.497.075[2]	1.563.919	1.570.397	1.322.859[8]
Emissionen Dienstreisen[9]	142.250	169.233	159.039	129.646	25.217[6]
Emissionen Mitarbeiterberufsverkehr[10]	139.797	140.187	136.608	146.298	166.586
Emissionen Vorkette[11]	15.391.154	16.786.192	17.221.109	18.505.921	16.234.959
Emissionen Nutzphase[12]	51.079.073	51.887.708	52.759.567[3]	53.421.006	46.200.385
Emissionen Entsorgung[11]	1.185.148	1.234.346	1.252.835	1.269.018	1.150.857

[1] Die aufgeführten Emissionen erreichen ca. 90 % der gesamten Scope 1- bis Scope 3-Emissionen der BMW Group. Bei Scope 1- und Scope 2-Emissionen Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO_2.
[2] Aufgrund neuer Inputdaten eines externen Dienstleisters wurden die Emissionen Logistik aus 2017 angepasst.
[3] Zahl nicht direkt mit den Vorjahren vergleichbar. Berechnet mit den EU-Flottenemissionen nach NEFZ korr. Bei Verwendung der NEFZ korr-Werte im Jahr 2017 würde sich ein Wert von 52.933.132 t CO_2 für die Emissionen Nutzphase ergeben. Dies entspricht einer Reduktion der absoluten Emissionen im Jahr 2018 von 0,3 %.
[4] Emissionen von unternehmenseigenen Produktionsstandorten inklusive BMW Motorrad Berlin sowie Verwaltung, Entwicklung und Zentrale Distributionszentren. Seit dem Berichtsjahr 2020 Verwendung der im Juni 2019 aktualisierten VDA-Faktoren.
[5] Erfasst werden Betankungen von Dienst- und Funktionsfahrzeugen in Deutschland sowie an einzelnen internationalen Standorten (USA, Schweden, Frankreich). Private Betankungen werden nicht erfasst.
[6] Rückgang ist zurückzuführen auf die pandemiebedingte Reduktion der Reisetätigkeit.
[7] Market-based-Emissionen gemäß GHG Protokoll Scope 2-Guidance. Seit dem Berichtsjahr 2020 Verwendung der im Juni 2019 aktualisierten VDA-Faktoren. Scope 2-Emissionen berechnet mit der location based-Methode (gesamter Fremdstrom- und -wärmebezug mit VDA-Faktoren berechnet): 1.250.572 t CO_2.
[8] Die CO_2-Emissionsmenge 2020 ist nicht direkt mit den Werten der Vorjahre vergleichbar, da eine Erweiterung des Betrachtungsumfangs erfolgte: Lokale Daten von Lieferanten in der Produktionsversorgung für bestimmte Werke und in der Fahrzeugdistribution für Transporte bis zum Händler in bestimmten Märkten sowie zusätzliche Umfänge in der Teileauslieferung.
[9] Beinhaltet Flugreisen, Zugreisen und Mietwagen.
[10] Die Zahlen ab 2020 sind nicht direkt mit den Vorjahren vergleichbar aufgrund der verbesserten Datengrundlage. Teilweise erfolgen Hochrechnungen auf Basis von Erhebungen an wesentlichen nationalen und internationalen Standorten der BMW Group.
[11] Emissionen aus Vorkette und Entsorgung sind aus Ökobilanzen nach ISO 14040/44 repräsentativer Fahrzeuge der Produktlinien mit dem LCA-Tool GaBi der Firma Thinkstep berechnet (u. a. Berücksichtigung der klimawirksamen Gase CO_2, CH_4, N_2O, SF_6, NF_3). Zu den CO_2e-Emissionen korrespondierend ergeben sich aus den Ökobilanzen die Energieverbräuche (unterer Heizwert): rund 75.640.609 MWh in der Vorkette sowie rund 502.243 MWh bei den Entsorgern.
[12] Die Flottenemissionen sind eine Hochrechnung der Flottendurchschnittsemissionen der Hauptabsatzmärkte der BMW Group. Der Berechnung wurde eine durchschnittliche Laufleistung von 150.000 km zugrunde gelegt.

GRI 302-2, 305-1, 305-2, 305-3

ENERGIEVERBRAUCH IM DETAIL[1,2]

in MWh	2016	2017	2018	2019	2020
ENERGIEVERBRAUCH GESAMT					
Energieverbrauch gesamt	5.783.841	5.852.666	5.788.965	5.974.625	5.714.610
davon Fahrzeugproduktion	5.328.856	5.362.618	5.169.266	5.226.227	4.946.865
davon Motorradproduktion	85.559	95.493	89.300	120.583	114.072
davon nicht produzierende Bereiche	369.426	394.555	530.399[3]	627.815	653.673
ENERGIEVERBRAUCH IM DETAIL					
Strom (fremd)	2.584.570	2.588.409	2.513.308	2.439.675	2.154.899[4]
Fernwärme	381.340	408.735	395.609	358.992	266.112
Fernkälte	1.084	1.095	1.072	1.123	1.113
FOSSILE ENERGIETRÄGER					
Heizöl	3.698	4.450	2.888	2.205	3.660
Erdgas	2.575.089	2.624.557	2.669.457	3.005.902	3.093.543
davon KWK-Verluste	245.899	258.380	294.724	412.451	498.299
NICHT FOSSILE ENERGIETRÄGER					
Biogas (Deponiegas)	237.446	224.819	205.320	164.957	192.911
davon KWK-Verluste	108.536	84.166	86.787	68.560	65.065
Holzpellets	220	220	220	68	56
REGENERATIVE ENERGIETRÄGER					
Sonnenenergie (Fotovoltaik)	394	381	1.091	1.703	2.316

[1] Energieverbrauch von unternehmenseigenen Produktionsstandorten inklusive BMW Motorrad Berlin/DE sowie Verwaltung, Entwicklung und zentrale Distributionszentren.
[2] Oberer Heizwert bei fossilen Energieträgern.
[3] Zahlen ab 2018 nicht direkt mit den Vorjahren vergleichbar, hauptsächlich aufgrund Verfeinerung der Aufteilung zwischen Produktion und nicht produzierenden Bereichen (u. a. Verwaltung, Entwicklung, Zentrale Distributionszentren).
[4] Rückgang im Wesentlichen auf die pandemiebedingte Produktionsunterbrechung in den meisten Werken der BMW Group zurückzuführen. Weitere Erläuterungen siehe ↗ Ressourcenverbrauch und Ressourceneffizienz.

↗ GRI 302-1

LOGISTIK: VERKEHRSTRÄGER UND CO_2-EMISSIONEN[1]

	2016	2017	2018	2019	2020
INBOUND (MATERIALVERSORGUNG WERKE UND ERSATZTEILANLIEFERUNG)					
Transportleistung in Mio. tkm	15.202	14.545[3]	14.491	15.634	13.623[4]
CO_2-Emissionen in t	506.604	537.928[3]	589.730	577.077	472.290
OUTBOUND (DISTRIBUTION FAHRZEUGE UND ERSATZTEILE)					
Transportleistung in Mio. tkm	25.006	25.881	25.777	26.489	23.622[4]
CO_2-Emissionen in t	920.795	959.147	974.189	993.320	850.569
GESAMT (INBOUND UND OUTBOUND)					
Transportleistung in Mio. tkm	40.208	40.426[3]	40.268	42.123	37.245[4]
CO_2-Emissionen in t	1.427.399	1.497.075[3]	1.563.919	1.570.397	1.322.859[2]

PROZENTUALER ANTEIL VERKEHRSTRÄGER AN GESAMT (INBOUND UND OUTBOUND) BZGL. TRANSPORTLEISTUNG UND CO_2-EMISSIONEN	**tkm**	**g CO_2**	**tkm**	**g CO_2**	**tkm**	**g CO_2**	**tkm**	**g CO_2**	**tkm**	**g CO_2**
See	77,7	55,0	75,8	52,9[3]	75,0	50,3	73,0	47,8	74,7	52,0
Straße	14,9	30,8	17,2	31,7[3]	17,6	31,1	20,1	37,5	17,1	33,6
Bahn	6,9	3,1	6,3[2]	2,5	6,5	2,3	6,3	2,6	7,7	3,8
Luft	0,5	11,1	0,7[2]	12,9[3]	0,9	16,3	0,6	12,2	0,5	10,6

[1] Zahlen beziehen sich auf BMW und MINI, ohne Rolls-Royce Automobile, inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, exklusive Auftragsfertigung. Berechnung der CO_2-Emissionen gemäß DIN EN 16258 und TREMOD 5.2 (nur Luftfracht Belly/Frachter).
Betrachtungsumfang: Inbound-Umfänge (Materialversorgung Werke und Ersatzteilelieferung) für BMW und MINI Fahrzeugwerke weltweit sowie für die Anlieferung von Ersatzteilen an die Zentrale Teileauslieferung.
Outbound-Umfänge (Distribution Fahrzeuge und Ersatzteile) bis zu den Verteilungszentren in den Märkten weltweit und für bestimmte Märkte bis zum Handel, inkl. Auftragsfertigung.

[2] Die CO_2-Emissionsmenge 2020 ist nicht direkt mit den Werten der Vorjahre vergleichbar, da eine Erweiterung des Betrachtungsumfangs erfolgte: Lokale Daten von Lieferanten in der Produktionsversorgung für bestimmte Werke und in der Fahrzeugdistribution für Transporte zum Händler in bestimmten Märkten sowie zusätzliche Umfänge in der Teileauslieferung.

[3] Aufgrund neuer Inputdaten eines externen Dienstleisters wurden die Werte aus 2017 angepasst.

[4] Rückgang im Wesentlichen bedingt durch das verringerte Produktionsvolumen.

GRI 305-3

INPUT-OUTPUT-BILANZ DER BMW GROUP PRODUKTION[1,2]

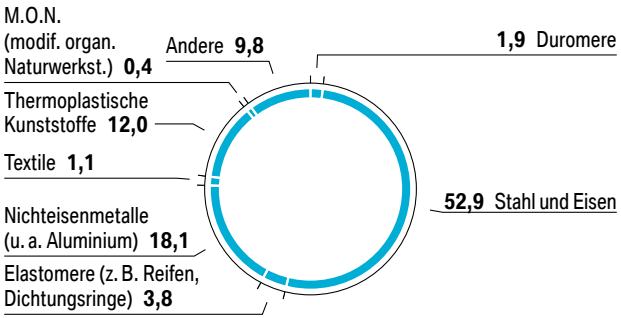
INPUT		
Wasser[3]	m³	4.722.310
Energie	MWh	4.946.865
OUTPUT		
Abfall[3]	t	775.459
davon zur Verwertung	t	768.292
davon zur Beseitigung	t	7.168
Abwasser[3]	m³	3.378.877
CO_2-Emissionen	t	566.804
Flüchtige org. Lösungsmittel (VOC)[3]	t	1.697
NO_x[4]	t	670
CO[4]	t	393
SO_2[4]	t	11
Partikel, Staub[4]	t	41

[1] inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, exklusive Auftragsfertigung.
[2] Die Anzahl produzierter Fahrzeuge ist im Berichtsjahr mit rund 2,25 Mio. Fahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr (2019: rund 2,56 Mio.) gesunken. Bei einem durchschnittlichen Gewicht der Fahrzeuge der BMW Group von rund 1,6 t folgt ein Gesamtgewicht an Input-Materialien von rund 3,6 Mio. t. Multipliziert man das Gesamtgewicht mit der durchschnittlichen Verteilung der Materialien in Fahrzeugen der BMW Group, ergeben sich die einzelnen Materialströme.
[3] Der Wert beinhaltet nur die Fahrzeugproduktion (ohne Motorräder).
[4] BMW Group Messungen/Erfassung sowie Berechnung aus den Energieverbräuchen (primär Heizöl und Gas) mithilfe der VDA-Emissionsfaktoren.

GRI 301-1, 302-1, 305-1, 305-7

DURCHSCHNITTLICHE VERTEILUNG DER MATERIALIEN IN FAHRZEUGEN DER BMW GROUP[1]

in %



[1] Berechnung anhand aggregierter Mittelwerte der Fahrzeuge BMW 1er, 2er, 3er, 4er, 5er, 6er, 7er, X1, X2, X3, X4, X5, X6, von MINI und MINI Countryman sowie den BMW i-Modellen i3 und i8 und entsprechenden PHEV-Varianten von BMW 3er, 5er, 7er, X1 und X5 bzw. MINI Countryman.

GRI 301-1

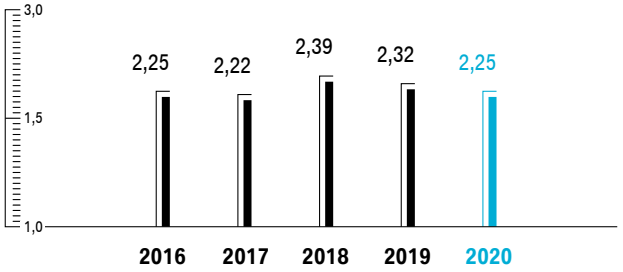
WASSERVERBRAUCH[1]

in m³	2016	2017	2018	2019	2020
Wasserverbrauch	5.017.816	5.073.220	5.425.073	5.417.428	4.722.310[2]
davon Trinkwasser in %	87,1	88,0	90,4	87,4	86,3
davon Grundwasser in %	12,5	11,7	9,6	12,6	13,6
davon Oberflächenwasser in %	0,5	0,3	0,0	0,0	0,0
davon Regenwasser in %	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

[1] Die Kennzahlen beziehen sich auf die Produktionsstandorte der BMW Group inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang. BMW Motorrad ist darin nicht enthalten.
[2] Rückgang im Wesentlichen bedingt durch das verringerte Produktionsvolumen sowie den geringeren Kühlungsbedarf an den weltweiten Standorten der BMW Group.

WASSERVERBRAUCH JE PRODUZIERTES FAHRZEUG[1]

in m³



[1] Effizienzkennzahl berechnet aus Wasserverbrauch der Fahrzeugproduktion geteilt durch die Gesamtzahl produzierter Fahrzeuge inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, ohne Fahrzeuge aus den Auftragsfertigungen Magna Steyr und Nedcar. BMW Motorrad ist darin ebenfalls nicht enthalten.

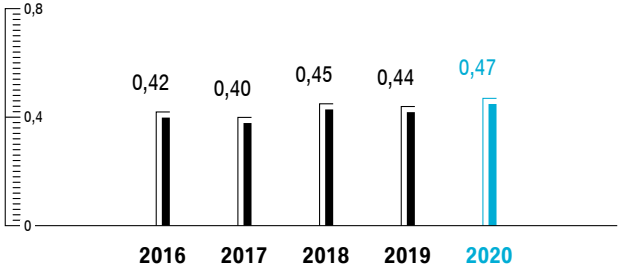
ABWASSER[1]

in m³	2016	2017	2018	2019	2020
Abwasser gesamt	3.312.562	3.633.306	3.432.982	3.578.497	3.378.877
davon Prozessabwasser	944.008	914.016	1.015.736	1.036.179	988.392
davon Sanitärabwasser	2.368.554	2.719.290	2.417.246	2.542.318	2.390.485
Summe Schwermetalle und Schwermetallverbindungen in kg	742	406	461	402	313
CSB[2] in kg	2.085.398	2.273.678	1.902.577	1.960.211	1.491.848
AOX[3] in kg	131	101	64	63	54

[1] Die Kennzahl Prozessabwasser wird nach der Abwasserbehandlung in den Werken der BMW Group gemessen (inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang). BMW Motorrad ist darin nicht enthalten. Zusammen mit dem Abwasser aus dem Sanitärbereich der Werksstandorte ergibt sich der Wert Abwasser gesamt. Unter anderem durch Verdunstungen entspricht der Wasser-Input nicht dem Abwasser gesamt.
[2] CSB = chemischer Sauerstoffbedarf.
[3] AOX = adsorbierbare organische Halogenverbindungen im Wasser.

PROZESSABWASSER JE PRODUZIERTES FAHRZEUG[1]

in m³



[1] Effizienzkennzahl berechnet aus Prozessabwasser der Fahrzeugproduktion geteilt durch die Gesamtzahl produzierter Fahrzeuge inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, ohne Fahrzeuge aus den Auftragsfertigungen Magna Steyr und Nedcar. BMW Motorrad ist darin ebenfalls nicht enthalten.

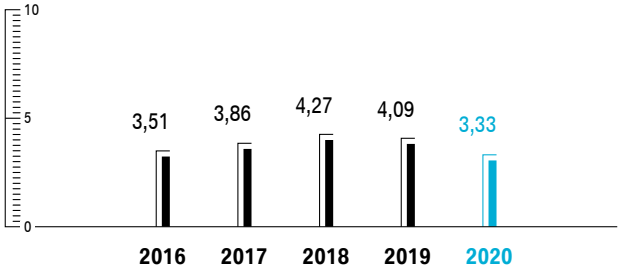
ABFALL[1]

in t	2016	2017	2018	2019	2020
Abfall gesamt	762.924	785.209	789.817	780.911	775.459
Gefährlicher Abfall zur Verwertung	30.855	36.379	37.259	44.572	44.267
Gefährlicher Abfall zur Beseitigung	4.219	4.992	4.717	4.894	3.882[2]
Nicht gefährlicher Abfall zur Verwertung	723.632	739.799	742.652	726.590	724.025
Nicht gefährlicher Abfall zur Beseitigung	3.732	4.039	5.189	4.855	3.286[2]
Abfall zur Verwertung[3]	754.486	776.179	779.911	771.162	768.292
Metalle zum Recycling (Schrott)	569.841	571.685	560.164	503.928	453.106
Abfall zur Beseitigung	7.951	9.031	9.906	9.749	7.168

[1] Die Kennzahlen beziehen sich auf die Produktionsstandorte der BMW Group inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang. BMW Motorrad ist darin nicht enthalten.
[2] Rückgang im Wesentlichen bedingt durch Änderungen in der Struktur der vorhandenen Entsorger an den einzelnen Standorten. Weitere Erläuterungen siehe Ressourcenverbrauch und Ressourceneffizienz.
[3] Beinhaltet sowohl stoffliche als auch thermische Verwertung.

ABFALL ZUR BESEITIGUNG JE PRODUZIERTES FAHRZEUG[1]

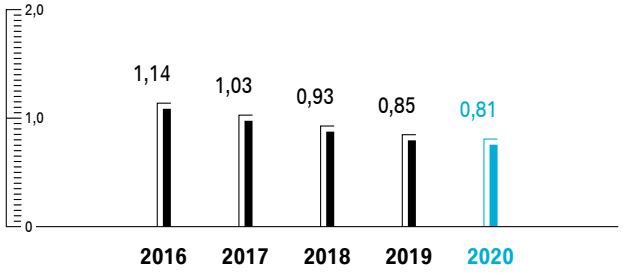
in kg



[1] Effizienzkennzahl berechnet aus Abfall zur Beseitigung der Fahrzeugproduktion geteilt durch die Gesamtzahl produzierter Fahrzeuge inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, ohne Fahrzeuge aus den Auftragsfertigungen Magna Steyr und Nedcar. BMW Motorrad ist darin ebenfalls nicht enthalten.

LÖSUNGSMITTEL JE PRODUZIERTES FAHRZEUG[1]

in kg



[1] Effizienzkennzahl berechnet aus den VOC-Emissionen der Fahrzeugproduktion ohne Motorrad geteilt durch die Gesamtzahl produzierter Fahrzeuge inkl. Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, ohne Fahrzeuge aus den Auftragsfertigungen Magna Steyr und Nedcar.

UMWELTMANAGEMENTSYSTEME AN PRODUKTIONSSTANDORTEN

Produktionsstandort	Umweltmanagementsystem	Datum der letzten ISO 14001 Zertifizierung
BMW GROUP WERKE		
Werk Araquari/BR	ISO 14001	Januar 2018[1]
Werk Berlin/DE	ISO 14001/EMAS	Januar 2018[1]
Werk Chennai/IN	ISO 14001	Januar 2018[1]
Werk Dingolfing/DE	ISO 14001/EMAS	Januar 2018[1]
Werk Eisenach/DE	ISO 14001/EMAS	Januar 2018[1]
Werk Goodwood/UK	ISO 14001	Januar 2018[1]
Werk Hams Hall/UK	ISO 14001	Januar 2018[1]
Werk Landshut/DE	ISO 14001/EMAS	Januar 2018[1]
Werk Leipzig/DE	ISO 14001/EMAS	Januar 2018[1]
Werk Manaus/BR	Nationaler Standard[2]/ISO 14001	Zertifizierung geplant für 2021
Werk München/DE	ISO 14001/EMAS	Januar 2018[1]
Werk Oxford/UK	ISO 14001	Januar 2018[1]
Werk Rayong/TH	ISO 14001	Januar 2018[1]
Werk Regensburg/DE	ISO 14001/EMAS	Januar 2018[1]
Werk Rosslyn/ZA	ISO 14001	Januar 2018[1]
Werk San Luis Potosí/MX	ISO 14001	März 2019
Werk Spartanburg/US	ISO 14001	Januar 2018[1]
Werk Steyr/AT	ISO 14001/EMAS	Januar 2018[1]
Werk Swindon/UK	ISO 14001	Januar 2018[1]
Werk Wackersdorf/DE	ISO 14001/EMAS	Januar 2018[1]
PARTNERWERKE		
Fertigung Jakarta/ID	ISO 14001	Mai 2019
Fertigung Kairo/EG	ISO 14001	November 2018
Fertigung Kaliningrad/RU	ISO 14001	August 2020
Fertigung Kulim/MY	ISO 14001	Dezember 2018
JOINT VENTURE BMW BRILLIANCE AUTOMOTIVE HOLDINGS LTD.		
BMW Brilliance Automotive, Shenyang/CN (Joint Venture)[3]	ISO 14001	Dezember 2018
AUFTRAGSFERTIGUNG		
Loncin Motor Co., Chongqing/CN	ISO 14001	August 2018
Magna Steyr Fahrzeugtechnik, Graz/AT	ISO 14001/EMAS	Juli 2018
TVS Motor Company, Hosur/IN	ISO 14001	Januar 2020
VDL Nedcar, Born/NL	ISO 14001	Oktober 2020

[1] Pandemiebedingte Verlängerung des dreijährigen Gültigkeitszeitraums um weitere sechs Monate.
[2] Erfüllung gesetzlicher Vorgaben.
[3] Das Joint Venture umfasst drei Standorte.

NACHHALTIGKEITSBEWERTUNG RELEVANTER LIEFERANTENSTANDORTE

	2018	2019	2020
Anzahl bewertete Lieferantenstandorte[1]	4.168	3.921	3.220
Anteil geprüfter Lieferanten für produktionsbezogenes Material mit Vergabevolumen von über 2 Mio. €[1]	97 %	95 %	98 %
Anteil geprüfter Lieferanten für nicht-produktionsbezogenes Material mit Vergabevolumen von über 10 Mio. €[1]	80 %	72 %	56 %
Anzahl identifizierte Nachhaltigkeitsdefizite im Umwelt-, Sozial- und Governance-Kontext bei potenziellen und bestehenden Lieferantenstandorten[1]	2.320	2.131	1.902
Anzahl vereinbarter korrektiver Maßnahmen zur Behebung dieser Nachhaltigkeitsdefizite[1]	1.123	1.317	1.225
Anzahl der Audits und Assessments die durch die BMW Group initiiert oder durchgeführt wurden[2]	89	105	313
Anzahl Lieferantenstandorte, welche keine Beauftragung erhalten haben, da sie unter anderem die Nachhaltigkeitsanforderungen der BMW Group nicht erfüllen[1]	193	153	108
Anzahl bestehender Lieferantenbeziehungen, welche aufgrund schwerwiegender Nachhaltigkeitsverstöße vorzeitig beendet werden mussten	0	0	0
Anzahl Hinweise zu möglichen Verstößen gegen unsere Grundsätze zur Nachhaltigkeit, die über unsere Meldekanäle in der Lieferkette eingegangen sind	9	2	3
davon Anzahl Hinweise, die im Berichtsjahr geklärt werden konnten	9	2	2

[1] Basis: Branchenspezifischer Nachhaltigkeitsfragebogen.
[2] Beinhaltet sowohl Vor-Ort-Besuche als auch virtuelle Audits.

GRI 308-1, 308-2, 414-1, 414-2

LIEFERANTEN DER BMW GROUP IM CDP-SUPPLY-CHAIN-PROGRAMM

	2018	2019	2020
Anzahl der berichtenden Lieferanten	190	199	218
Anzahl der im Berichtsjahr neu in das Program aufgenommenen Lieferanten	20	24	25
Anteil der berichtenden Lieferanten am produktionsrelevanten Einkaufsvolumens der BMW Group	75 %	78 %	79 %
Durchschnittliches Scoring der teilnehmenden, bewerteten Lieferanten	C	C	C
Anteil Lieferanten mit einem Scoring von mindestens B	30 %	34 %	35 %[1]

[1] Das Ziel, dass mindestens 60% der am CDP-Supply-Chain-Programm teilnehmenden Lieferanten der BMW Group bis zum Jahr 2020 ein Scoring von mindestens B erreichen, wurde nicht erreicht. Die Zielperiode wurde daher bis 2025 verlängert.

MITARBEITER UND GESELLSCHAFT

MITARBEITER AM JAHRESENDE[1]

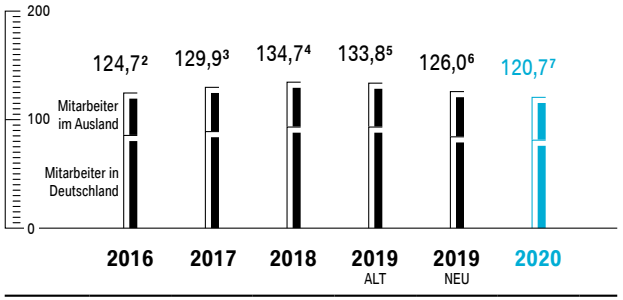
	2016	2017	2018	alt 2019	neu 2019	2020
Konzern	124.729	129.932	134.682	133.778	126.016	120.726
Automobile	112.869	117.664	121.994	121.208	113.719	108.676
Motorräder	3.351	3.506	3.709	3.658	3.503	3.474
Finanzdienstleistungen	8.394	8.645	8.860	8.798	8.684	8.473
Sonstige	115	117	119	114	110	103
Mitarbeiter mit befristeten Verträgen[2]	4.270	4.685	4.638	3.803	3.489	2.892
Mitarbeiter in Teilzeit[3]	4.753	5.553	6.299	6.318	6.318[4]	6.433

[1] Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe Glossar). Für die Zeiträume 2018 und älter beträgt der Anteil der nicht mehr berichteten Mitarbeiter zwischen 7,5 und 8,0 %.
[2] Innerhalb der BMW AG (entspricht ca. zwei Drittel der Gesamtbelegschaft der BMW Group) sind bei 0,8 % befristeten Verträgen. Davon sind rund 27 % Frauen. Systembedingt werden diese Daten nur für die BMW AG erhoben.
[3] Unbefristete und befristete Mitarbeiter.
[4] Entspricht dem seit 2020 geltenden neu definierten Mitarbeiterbegriff, daher keine Änderung der Zahl.

GRI 102-8

MITARBEITER IM IN- UND AUSLAND[1]

Anzahl Mitarbeiter in Tausend

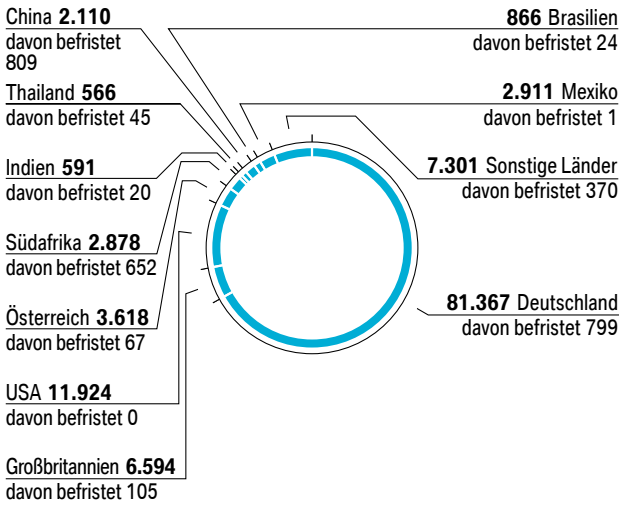


[1] Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe Glossar). Für die Zeiträume 2018 und älter beträgt der Anteil der nicht mehr berichteten Mitarbeiter zwischen 7,5 und 8,0 %.
[2] hiervon 35,4 % taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group
[3] hiervon 35,7 % taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group
[4] hiervon 35,3 % taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group
[5] hiervon 36,7 % taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group
[6] hiervon 38,2 % taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group
[7] hiervon 37,9 % taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group

GRI 102-7

ANTEIL MITARBEITER JE LAND MIT PRODUKTIONSSTANDORT(EN)

Anzahl Mitarbeiter



Gut zwei Drittel der Mitarbeiter der BMW Group sind in Deutschland beschäftigt. Danach folgen die USA mit 9,9 % und Großbritannien mit 5,5 %.

GRI 102-8

ANTEIL DER ARBEITNEHMER, DIE DURCH EINE GEWERKSCHAFT VERTRETEN SIND ODER UNTER KOLLEKTIVVEREINBARUNGEN FALLEN

in %	2016	2017	2018	2019	2020
Deutschland[1]	100	100	100	100	100
Großbritannien	85	86	85	85	84
China (Werk)	100	100	100	100	100
Österreich[1]	100	100	100	100	100
Südafrika	58	53	62	59	63
USA (keine Kollektivvereinbarungen vorhanden)	0	0	0	0	0
Mexiko[1]	–	–	–	100	100

[1] Ohne leitende Angestellte bzw. ohne Vertrauenspersonal.

GRI 102-41

ALTERNATIVE ARBEITSFORMEN IN DER BMW AG[1]

Anzahl Mitarbeiter	2016	2017	2018	alt 2019	neu 2019	2020
Teilzeitkräfte[2]	4.294	4.572	5.000	5.630	5.440	5.568
in % der Mitarbeiter	5,0	5,2	5,6	6,4	6,6	7,0
Mitarbeiter mit Mobilarbeit[3]	28.088	31.754	34.339	36.066	36.208	43.309
in % der Mitarbeiter	59,4	63,3	66,1	69,4	70,8	87,2
Anzahl Mitarbeiter, die Vollzeit Select nutzen	3.998	4.690	5.508	5.500	5.474	4.747
in % der Mitarbeiter[4]	5,1	5,3	6,1	6,2	6,6	6,0
Sabbaticals	598	567	648	764	764	653
in % der Mitarbeiter	0,7	0,6	0,7	0,9	0,9	0,8
Elternzeit	3.028	3.389	3.675	4.096	4.082	4.158
in % der Mitarbeiter	3,5	3,9	4,1	4,6	4,9	5,2

[1] Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe Glossar). Für die Zeiträume 2018 und älter beträgt der Anteil der nicht mehr berichteten Mitarbeiter zwischen 7,5 und 8,0 %.
[2] Davon 3.608 Frauen (65 %). Systembedingt wird diese Zahl nur für die BMW AG erhoben.
[3] Nur Mitarbeiter im Verwaltungsbereich, die die Möglichkeit des mobilen Arbeitens genutzt haben.
[4] Grundgesamtheit ohne Auszubildende, Praktikanten, Diplomanden und Doktoranden.

GRI 102-8, 401-3

DURCHSCHNITTLICHE SCHULUNGSSTUNDEN NACH MITARBEITERKATEGORIE IN DER BILDUNGSAKADEMIE DER BMW AG

Kategorie Mitarbeiter	2018	2019	2020
Außertarifliche Mitarbeiter	22,7	16,7	14,1
Meister	17,7	14,1	21,1
Tarif	11,9	10,6	7,1

GRI 404-1

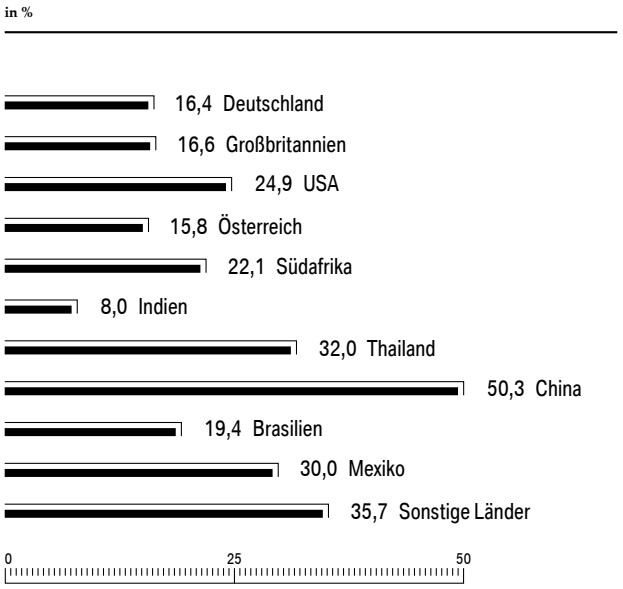
AUSTRITTE GESAMT NACH AUSTRITTSARTEN DER BMW AG[1]

Anzahl	2016	2017	2018	2019	2020
Gesamt	**2.067**	**2.077**	**2.247**	**2.794**	**4.535**
Altersteilzeit, Rente, Tod	1.199	1.207	1.314	1.700	1.884
Freiwillige Austritte (Arbeitnehmerkündigungen und Aufhebungen)	809	809	873	1.029	2.601[2]
Arbeitgeberkündigungen	59	61	60	65	50

[1] Werte beziehen sich auf Mitarbeiter mit unbefristeten Arbeitsverhältnissen.
[2] Anstieg im Wesentlichen bedingt durch Personalmaßnahmenpaket. Weitere Erläuterungen siehe Langfristige Mitarbeiterentwicklung und Arbeitgeberattraktivität.

GRI 401-1

FRAUENANTEIL JE LAND MIT PRODUKTIONSSTANDORT(EN)[1]



[1] Bezogen auf die Gesamtzahl Mitarbeiter BMW Group, seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe Glossar).

GRI 405-1

ANTEIL LOKALER ARBEITNEHMER IN FÜHRUNGSPOSITIONEN AN WESENTLICHEN GESCHÄFTSSTANDORTEN[1]

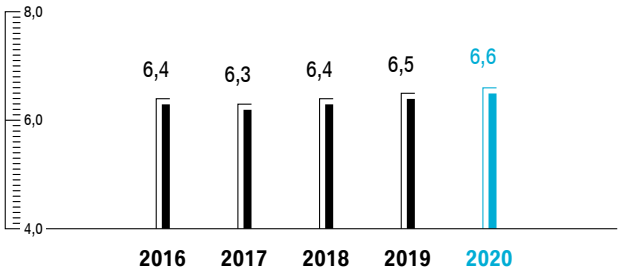
in %	2016	2017	2018	2019	2020
Deutschland	99,3	99,4	99,5	99,7	99,7
Großbritannien	87,5	86,3	86,9	87,5	89,8
USA	89,4	87,7	88,3	87,4	89,1
Österreich	84,8	82,8	85,6	82,3	78,7
Südafrika	85,4	83,0	82,8	82,7	85,9
Indien	66,7	70,0	74,4	82,1	68,4
Brasilien	67,6	76,1	77,6	78,2	84,9
China[2]	65,8	76,5	76,7	73,7	78,8
Thailand	65,6	56,8	56,8	57,1	57,8
Mexiko[3]	–	–	–	48,4	62,9

[1] Lokal bezieht sich auf Führungskräfte mit lokalen Verträgen. Ausgenommen sind Personen, die an den Standort entsendet werden und keinen lokalen Vertrag erhalten. Diese spiegeln sich jeweils in der Differenz zu 100 wider.
[2] Inklusive Arbeitnehmer des Joint Ventures BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, das nicht in der BMW Group konsolidiert ist.
[3] Produktionsstart 06/2019.

GRI 405-1

SCHWERBEHINDERTENQUOTE DER BMW AG[1]

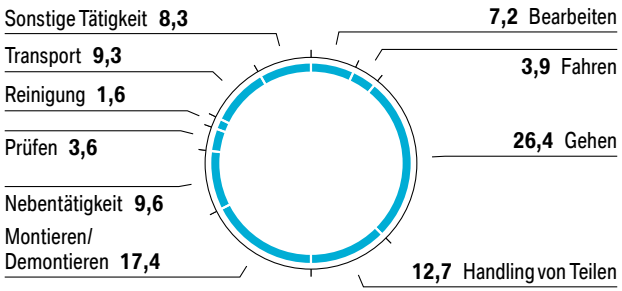
in %



[1] Die Quote der beschäftigten schwerbehinderten Mitarbeiter bezieht sich auf die gesetzlichen Anforderungen gemäß dem deutschen Sozialgesetzbuch (SGB IX). Darüber hinaus vergab die BMW Group in Deutschland 2020 Aufträge an Schwerbehindertenwerkstätten in Höhe von rund 25 Mio € (2019: 35,5 Mio. €). Davon sind rund 7 Mio. € (2019: 8,5 Mio. €) nach dem Gesetz zur Ausgleichsabgabe anrechenbar. Der deutliche Rückgang gegenüber dem Vorjahr bei den Aufträgen an Werkstätten für schwerbehinderte Menschen ist im Wesentlichen durch Corona-Einschränkungen bei den Werkstätten zu erklären. Abgeleitet daraus ergibt sich ebenfalls eine Reduzierung der anrechenbaren Anteile zur Ausgleichsabgabe.

UNFALLSCHWERPUNKTE[1]

in %



[1] Die Unfallschwererate betrug im Berichtsjahr 53,4 Ausfalltage aufgrund eines Betriebsunfalls je 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden (2019: 78,3).

GRI 403-9

GESUNDHEITS- UND ARBEITSSCHUTZMANAGEMENTSYSTEME AN PRODUKTIONSSTANDORTEN

Produktionsstandort	Managementsystem	Datum der letzten Zertifizierung
BMW GROUP WERKE		
Werk Araquari/BR	ISO 45001	Dezember 2019
Werk Berlin/DE	OHSAS 18001	Dezember 2017[1]
Werk Chennai/IN	ISO 45001	November 2020
Werk Dingolfing/DE	OHRIS	Mai 2018
Werk Eisenach/DE	OHSAS 18001	September 2018
Werk Goodwood/UK	ISO 45001	August 2020
Werk Hams Hall/UK	ISO 45001	November 2020
Werk Landshut/DE	OHRIS	Oktober 2018
Werk Leipzig/DE	OHRIS	März 2019
Werk Manaus/BR	Nationaler Standard[2]	Eingeführt
Werk München/DE	OHRIS	März 2018
Werk Oxford/UK	ISO 45001	November 2020
Werk Rayong/TH	OHSAS 18001	Januar 2019
Werk Regensburg/DE	OHRIS	August 2018
Werk Rosslyn/ZA	ISO 45001	Dezember 2020
Werk San Luis Potosí/MX	ISO 45001	Juni 2020
Werk Spartanburg/US	ISO 45001	April 2019
Werk Steyr/AT	ISO 45001	April 2019
Werk Swindon/UK	ISO 45001	Oktober 2020
Werk Wackersdorf/DE	OHRIS	August 2018
PARTNERWERKE		
Fertigung Jakarta/ID	OHSAS 18001	Mai 2017[1]
Fertigung Kairo/EG	OHSAS 18001	Oktober 2020
Fertigung Kaliningrad/RU	Nationaler Standard[2]	Eingeführt
Fertigung Kulim/MY	OHSAS 18001	Dezember 2018
JOINT VENTURE BMW BRILLIANCE AUTOMOTIVE HOLDINGS LTD.		
BMW Brilliance Automotive, Shenyang/CN (Joint Venture)[3]	ISO 45001	Dezember 2020
AUFTRAGSFERTIGUNG		
Loncin Motor Co., Chongqing/CN	ISO 45001	Januar 2021
Magna Steyr Fahrzeugtechnik, Graz/AT	OHSAS 18001	August 2018
TVS Motor Company, Hosur/IN	ISO 45001	Januar 2020
VDL Nedcar, Born/NL	Nationaler Standard[2]	Eingeführt

[1] Pandemiebedingte Verlängerung des dreijährigen Gültigkeitszeitraums bis März 2021.
[2] Erfüllung gesetzlicher Vorgaben.
[3] Das Joint Venture umfasst drei Standorte.

GRI 403-8

BERICHTSKONZEPT

Der vorliegende Bericht basiert auf den folgenden Berichts- und Bilanzierungsstandards:

LAGEBERICHT

Deutsches Handelsgesetzbuch (HGB); Deutsche Rechnungslegungsstandards (DRS); Leitlinien zu alternativen Leistungskennzahlen der Europäischen Wertpapier- und Marktaufsichtsbehörde (ESMA)

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung (NFE) für Konzern- und Gesellschaftsebene nach §§ 289 b und 315 b HGB

KONZERNABSCHLUSS DER BMW AG

Der Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2020 ist nach den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, sowie den ergänzenden Vorschriften des § 315 e Handelsgesetzbuch (HGB) aufgestellt.

NACHHALTIGKEITSANGABEN

Die NFE im zusammengefassten Lagebericht, das Kapitel Dialog mit den Stakeholdern und die weiterführenden Nachhaltigkeitsangaben im Kapitel Weitere GRI Informationen sowie der GRI Content Index sind in Übereinstimmung mit den Standards der Global Reporting Initiative (GRI) erstellt (umfassende Option).

UN GLOBAL COMPACT – FORTSCHRITTSBERICHT

Die BMW Group hat sich 2001 zu den Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen verpflichtet und informiert mit diesem Bericht seither über die Fortschritte bei der Erfüllung dieser Prinzipien. Die Verweise auf die Global-Compact-Prinzipien wurden in den **GRI Content Index** integriert.

TCFD ANGABEN

Die BMW Group orientiert sich an den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) für eine transparente unternehmerische Berichterstattung zu Klimarisiken und -chancen im Rahmen der Geschäfts- und Finanzberichterstattung. Dazu berichtet das Unternehmen einerseits in seinem integrierten Bericht, andererseits auch im CDP-Rating.

Der **CDP-Fragebogen 2020** der BMW Group ist über die BMW Group Website zugänglich. Der **TCFD-Index** bietet einen kompakten Überblick über die wesentlichen Aussagen in den vier TCFD-Kernelementen sowie deren Verortung im BMW Group Bericht und CDP-Fragebogen.

WESENTLICHE THEMEN IM RAHMEN DER NFE

Die für die Gesetzeserfüllung nach den §§ 289 c und 315 c HGB wesentlichen Sachverhalte wurden auf den Ergebnissen der 2018 aktualisierten Wesentlichkeitsanalyse und nach den Vorgaben der Global Reporting Initiative (GRI) zusammengestellt sowie aus den aktuellen, langfristigen Nachhaltigkeitszielen der BMW Group abgeleitet. Dabei wurden sowohl die eigene Geschäftstätigkeit, Produkte und Dienstleistungen als auch Geschäftsbeziehungen, zum Beispiel entlang der Lieferkette, berücksichtigt. Die Sachverhalte mit hoher Relevanz werden in der zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Erklärung dargestellt.

Die Reihenfolge der beschriebenen Sachverhalte orientiert sich an den langfristigen Nachhaltigkeitszielen der BMW Group und stellt keine Gewichtung der Themen dar. Hier sind entsprechend der gesetzlichen Wesentlichkeitsvorgabe jeweils Angaben zusammengestellt, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses und der Lage der BMW Group erforderlich sind und die Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit auf die im Gesetz genannten nichtfinanziellen Aspekte deutlich machen.

EXTERNE PRÜFUNG

Der gesamte Bericht der BMW AG, bestehend aus dem zusammengefassten Lagebericht, dem Konzernabschluss, den Angaben zur Corporate Governance und den ergänzenden GRI-Informationen, wird durch die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC bzw. der Abschlussprüfer) einer jährlichen, unabhängigen Prüfung unterzogen. Mit der externen Prüfung wollen wir die Verlässlichkeit und Vertrauenswürdigkeit der angegebenen Informationen für die Öffentlichkeit nachvollziehbar dokumentieren.

PwC hat den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht für das Berichtsjahr 2020 geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Die Berichtsumfänge im zusammengefassten Lagebericht, die sich im Wesentlichen auf die NFE nach den §§ 289 b und 315b HGB beziehen, das Kapitel Dialog mit den Stakeholdern und die weiterführenden Informationen im Kapitel Weitere GRI-Informationen wurden einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterzogen und sind mit dem Symbol ⌊ ... ⌋ kenntlich gemacht. Einzelne Teile der NFE wurden einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit unterzogen. Die externe Prüfung unterstützt den Aufsichtsrat der BMW AG bei der Erfüllung seiner Prüfungspflicht.

VERÖFFENTLICHUNG UND GELTUNGSBEREICH

Der Bericht wird jährlich auf Deutsch und Englisch auf der Website der BMW Group veröffentlicht. Der **GRI Content Index** ist in einem separaten PDF-Dokument ebenfalls auf der Website zugänglich. Der Berichtszeitraum umfasst das Geschäftsjahr vom 01.01. bis 31.12.2020. Die Aussagen im Bericht beziehen sich auf den Konsolidierungskreis der BMW Group. Abweichungen hiervon sind entsprechend gekennzeichnet. Wesentliche Änderungen der Organisation der BMW Group gab es im Berichtszeitraum nicht. Das weltweite Lieferantennetzwerk unterliegt kontinuierlichen Veränderungen. Der Bericht 2021 erscheint im Frühjahr 2022. **GRI 102-10, 102-45, 102-50, 102-51, 102-52, 102-55**

ZUKUNFTSGERICHTETE AUSSAGEN

Der Bericht enthält in die Zukunft gerichtete Aussagen, die auf den aktuellen Annahmen und Prognosen der BMW Group beruhen. Verschiedene bekannte wie auch unbekannte Risiken, Ungewissheiten und andere Faktoren können dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, die Entwicklung oder die Leistung des Unternehmens wesentlich von hier gegebenen Einschätzungen abweichen. Die BMW Group übernimmt keinerlei Verpflichtung, solche zukunftsgerichteten Aussagen fortzuschreiben und an zukünftige Ereignisse oder Entwicklungen anzupassen.

TCFD-INDEX

TCFD Kernelemente	Zusammenfassung der Offenlegung / Wesentliche Botschaften	Verweis auf Kapitel im BMW Group Bericht 2020 und CDP-Fragebogen 2020
GOVERNANCE	**A. Verantwortung des Vorstands für klimabedingte Risiken und Chancen** Die höchste Ebene der direkten Verantwortung für Belange des Klimawandels ist der Vorstand. Der Vorstand bestimmt den strategischen Kurs im Hinblick auf Nachhaltigkeitsthemen inklusive des Umgangs mit dem Klimawandel. Jede Vorstandsvorlage ist aus Nachhaltigkeitssicht zu bewerten. Die im Jahr 2020 entwickelten und verabschiedeten neuen Substanzziele 2030 mit Fokus auf CO_2-Reduzierung wurden in das Ziele-Steuerungssystem der BMW Group aufgenommen und sollen künftig in die Vergütung des Vorstands und Top-Managements mit einfließen. **B. Die Rolle des Managements beim Bewerten und Bewältigen von klimabedingten Risiken und Chancen** Alle Vorstandsmitglieder tragen Verantwortung für klimawandelbezogene Themen und stellen sicher, dass der strategische Kurs im Hinblick auf Nachhaltigkeit/Klimawandel als systematischer Treiber in allen Vorstandsressorts implementiert wird. Ein Schwerpunkt der Konzernstrategie im Berichtsjahr 2020 lag auf dem Thema Umgang mit klimabedingten Risiken und Chancen. Die Auswirkungen dieser wurden bewertet, interne Strukturen zur Entscheidungsfindung und zur Steuerung unter Beteiligung des Top-Managements etabliert und Projektorganisationen in den relevanten Ressorts aufgebaut.	**BMW Group Bericht 2020:** ↗ Strategie, Ziele und Steuerungssystem ↗ Corporate Governance **CDP-Fragebogen 2020:** A: C1.1b B: C1.2, C1.2a
STRATEGIE	Nachhaltiges Handeln ist Grundmuster der BMW Group Strategie. Relevante Aktivitäten und Planungen sollen von Anfang an auf die ökonomischen, ökologischen und sozialen Effekte durchleuchtet und Entscheidungen integriert getroffen werden. Die BMW Group ist davon überzeugt: Gerade der Kampf gegen den Klimawandel und der verantwortungsvolle Umgang mit Ressourcen entscheiden über die Zukunft unserer Gesellschaft – und damit auch der BMW Group. Besonders als Premiumhersteller hat die BMW Group den Anspruch, beim Thema Nachhaltigkeit voranzugehen. Neben den Aktivitäten zur Reduzierung von Treibhausgasen (Mitigation) wird auch der Umgang der Klimawandelfolgen (Adaptation) im Rahmen des Strategieprojektes „Anpassung an den Klimawandel“ bearbeitet und bewertet. **A. Klimabedingte Risiken und Chancen** Als ein weltweit führender Anbieter von Premiumautomobilen, Motorrädern und Mobilitäts- sowie Finanzdienstleistungen ist die BMW Group zahlreichen Unsicherheiten und Veränderungen ausgesetzt. Um Wachstum, Profitabilität, Effizienz und nachhaltiges Handeln auch in Zukunft zu realisieren, muss die BMW Group bewusst Risiken eingehen und die sich ergebenden Chancen konsequent nutzen. Die BMW Group bereitet sich im Rahmen des Strategieprojektes „Anpassung an den Klimawandel“ auf zahlreiche möglichen Folgen vor und plant die Chancen und Risiken des Klimawandels im Rahmen einer konsistenten Berichterstattung in ihren Konzernbericht zu integrieren.	**BMW Group Bericht 2020:** ↗ Strategie, Ziele und Steuerungssystem ↗ Risiko- und Chancenbericht ↗ Produkte und Dienstleistungen ↗ Produktion, Einkauf und Lieferantennetzwerk **CDP-Fragebogen 2020:** A: C2.1, C2.3, C2.3a, C2.4, C2.4a

TCFD Kernelemente	Zusammenfassung der Offenlegung / Wesentliche Botschaften	Verweis auf Kapitel im BMW Group Bericht 2020 und CDP-Fragebogen 2020
STRATEGIE	**Wesentliche Chancen** — Die BMW Group will die Elektrifizierung aller Marken und Baureihen konsequent vorantreiben. Bis 2023 plant sie 25 elektrifizierte Fahrzeuge auf der Straße haben. Damit wird das Unternehmen über ein attraktives Portfolio verfügen, um auf die steigende Kundennachfrage nach batterieelektrischen und Plug-in-Hybrid Fahrzeugen reagieren zu können. — Intelligente und skalierbare Fahrzeugarchitekturen, die mit allen Antriebsarten ausgestattet werden können, sollen dem Unternehmen die Flexibilität verleihen, um gleichermaßen den politisch geforderten und gesellschaftlich angestrebten Wandel zur Klimaneutralität erfolgreich zu gestalten. — Das Produktionssystem ist in der Lage, sowohl Fahrzeuge mit Verbrennungs- als auch Elektroantrieben auf einer Linie zu fertigen und kann damit auch hinsichtlich der Antriebsformen flexibel auf Kundenwünsche eingehen. — Durch die Inhouse-Produktion von E-Antrieben, Batterien und Batteriezellprototypen hat die BMW Group aus ihrer Sicht einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil, indem sie sich Know-how bei neuen Technologien sichert, wichtige Systemkompetenz hinzu gewinnt und Kostenvorteile nutzen kann. — Zur Sicherung der Elektrifizierungsstrategie wurden Verträge mit verschiedenen Batteriezell-Lieferanten geschlossen. Volumenflexibilität in den Verträgen sichert zusätzliche Flexibilität bei der Versorgung mit Batteriezellen. — Mit den Herstellern ihrer Batteriezellen hat die BMW Group bereits vertraglich vereinbart, dass sie bei der Produktion der fünften Generation von Batteriezellen nur noch Grünstrom verwenden. Die Etablierung des CO_2-Fußabdrucks als Vergabekriterium in der Lieferkette ist aus Sicht der BMW Group ein wesentlicher Wettbewerbsvorteil, um die CO_2-Emissionen in der Lieferkette effizient zu senken. — Die BMW Group realisiert Effizienzsteigerungen und Kostensenkungen durch Umstellen auf CO_2-ärmere Prozesse und Technologien in der eigenen Produktion. — Durch die Eigenerzeugung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen verbessert die BMW Group ihre Umweltbilanz und vermindert die Abhängigkeit von externen Stromquellen. — Anpassung an die zu erwartenden Folgen des Klimawandels durch die Implementierung einer Bewertung sowie Ableitung notwendiger Maßnahmen der physischen Risiken für BMW-relevante Werte (z.B. Liegenschaften, Lieferanten, Logistik). **Wesentliche Risiken** — Durch den fortschreitenden Klimawandel können im zunehmenden Maße Naturkatastrophen auftreten und unterschiedliche Auswirkungen auf die BMW Group haben. Beispielsweise könnte das Wirtschaftswachstum in den betroffenen Regionen negativ beeinflusst werden. Für die Konsumenten wäre dies mit Einkommenseinbußen und drohender Arbeitslosigkeit verbunden und würde aufgrund einer gesunkenen Kaufkraft das Geschäftsergebnis negativ beeinflussen. — Kurzfristige Verschärfungen von Gesetzen und Regulierungen in den Hauptmärkten der BMW Group (EU, USA, China), insbesondere in Bezug auf CO_2-Emissionsbestimmungen, könnten Auswirkungen auf die Produkt- und Servicepalette des Unternehmens haben. — Zunahme akuter und chronischer physischer Risiken (wie z. B. Überschwemmung, Sturm, Dürre) für BMW relevante Werte (z. B. Liegenschaften, Lieferanten, Logistik). — Unterbrechungen der Lieferkette beziehungsweise Ausfall von einzelnen Lieferanten, insbesondere aufgrund von Verstößen gegen Nachhaltigkeits- oder Qualitätsstandards sowie durch die Gefahr von Naturkatastrophen. — Engpässe bei der Verfügbarkeit von Rohstoffen, die insbesondere für die Herstellung von Batteriezellen benötigt werden. Des Weiteren könnte der Eintritt von Rohstoffpreisrisiken mit Ergebnisauswirkungen verbunden sein. — Steigende CO_2-Preise in energieintensiven Lieferketten führen zu steigenden Preisen im Einkauf. — Regulatorische Verschärfung mit erhöhten Anforderungen an Emittenten, welche die Attraktivität der BMW Group als nachhaltiges Investment reduzieren.	

TCFD Kernelemente	Zusammenfassung der Offenlegung / Wesentliche Botschaften	Verweis auf Kapitel im BMW Group Bericht 2020 und CDP-Fragebogen 2020
STRATEGIE	**B. Auswirkungen klimabedingter Risiken und Chancen auf die Geschäftstätigkeit sowie strategische und finanzielle Planung des Unternehmens** Die Notwendigkeit, den Klimawandel einzudämmen, wirkt sich in hohem Maß sowohl auf die kurz- als auch langfristige Entscheidungsfindung der BMW Group aus. Die BMW Group hat im Berichtsjahr ihre CO_2-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus mit der international anerkannten Methode der Science Based Targets Initiative (SBTI) bewertet. CO_2-Reduktionsziele für Lieferkette, Produktion und Nutzungsphase wurden für den Zeitraum bis 2030 erarbeitet, im Vorstand verabschiedet und bei SBTI angemeldet. Diese wissenschaftsbasierten Reduktionsziele sollen aus Sicht der BMW Group einen klar definierten Weg zu zukunftssicherem Wachstum bieten. **C. Belastbarkeit der Strategie der Organisation** Die BMW Group führt Stresstests über qualitative und quantitative Sensitivitätsanalysen durch. Die Produktplanung, Verkaufsvolumen und F&E-Investitionen berücksichtigen die Ziele des Pariser Klimaabkommens.	**CDP-Fragebogen 2020:** B: C2.3, C2.3a, C2.4a, C3.1, C3.1b, C3.1d sowie Beispiele strategischer Entscheidungen C: C3.1a, C3.1d sowie Bewertung der Belastbarkeit der Strategie
RISIKO-MANAGEMENT	**A. Die Prozesse des Unternehmens zum Identifizieren und Bewerten klimabedingter Risiken** Das Risikomanagement ist in einem dezentralen unternehmensweiten Netzwerk organisiert und wird durch eine zentrale Risikomanagementfunktion gesteuert. Jedes Ressort der BMW Group ist über Netzwerkbeauftragte repräsentiert. Aus dem Netzwerk gemeldete wesentliche Risiken, inklusive der Nachhaltigkeits- bzw. Klimarisiken werden dem Steuerkreis Risikomanagement unter Vorsitz des Konzerncontrollings zur Prüfung vorgelegt. Nach erfolgter Prüfung werden die wesentlichen Risiken an den Vorstand und an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berichtet. Darüber hinaus werden Themen, die langfristig Chancen oder Risiken für das Geschäft der BMW Group darstellen, mithilfe eines Umfeldradars ermittelt, der die kontinuierliche Beobachtung externer Veränderungen ermöglicht. Neben der Reduzierung von Treibhausgasen (Mitigation) wurde im Rahmen der strategischen Ausrichtung auch das Themenfeld Adaptation (Anpassung an die Folgen des Klimawandels) aufgegriffen. Im Rahmen des hierfür aufgesetzten Strategieprojektes wurden wichtige Bestandteile der BMW Group Wertschöpfungskette herausgefiltert (z. B. Liegenschaften, Lieferanten, Logistik, Produkt), für welche die Folgen des Klimawandels besonders relevant sein werden und für welche in Folge der mittelfristigen klimatischen Veränderungen Anpassungsmaßnahmen zu treffen sind. Zur Ermittlung der Risiken werden unterschiedliche Jahresscheiben als auch Klimaszenarien herangezogen. Es wurden auf Basis des IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) drei Szenarien für die Darstellung und Bewertung von klimawandelbedingten Risiken festgelegt. Ein emissionsarmes Szenario berücksichtigt einen $<2°C$ Pfad. Dabei einigen sich alle Länder weltweit auf den Kampf gegen den Klimawandel und setzen konsequenten Klimaschutz um. Dieses Szenario bedeutet für die BMW Group einerseits größere Transitionsrisiken, beispielsweise durch striktere CO_2-Emmissionsregulierungen der Hauptmärkte, limitiert aber andererseits physische Risiken. Das zweite von der BMW Group gewählt Klimaszenario stellt ein „mittleres“ Emissionsszenario dar, bei dem moderate Emissionen angenommen werden. Begrenzter Klimaschutz führt sowohl zu mittleren Transitions- als auch physischen Risiken.Ein weiteres Szenario bildet die Welt ab, wenn kaum bis kein Klimaschutz betrieben wird. Dies würde die höchsten Emissionen und somit größten physischen Risiken bedeuten. **B. Prozesse des Unternehmens zum Managen klimabedingter Risiken** Das Management von Chancen und Risiken ist die Basis, um auf Änderungen politischer, wirtschaftlicher, technischer oder rechtlicher Rahmenbedingungen adäquat zu reagieren. Um die Beherrschung dieser Risiken zu gewährleisten, hat die BMW Group ein umfangreiches Risikomanagementsystem geschaffen. Ziel des Risikomanagementsystems ist es, Risiken, die die Erreichung der Unternehmensziele gefährden könnten, zu identifizieren, zu bewerten und aktiv zu steuern. Dabei werden alle einzelnen und kumulierten Risiken, die den Erfolg des Unternehmens gefährden könnten, überwacht und gesteuert. Die BMW Group diskutiert im Rahmen des Projektes „Anpassung an den Klimawandel“ die Integration von Nachhaltigkeits- und v.a. Klimarisiken in das unternehmensweite Risikomanagement. Risiken werden sowohl nach ihrer potenziellen Ergebnisauswirkung (Worst Case-Betrachtung) als auch nach ihrer Risikohöhe (durchschnittliche Ergebnisauswirkung unter Berücksichtigung der Eintrittswahrscheinlichkeit) klassifiziert. Im Rahmen des bestehenden Prozesses der Naturgefahrenbewertung von Liegenschaften und Lieferanten werden auch aktuelle klimawandelbedingte Gefahren berücksichtigt und somit bewertet. Die Berücksichtigung zukünftiger mittelfristiger physischer Risiken wird im Rahmen eines aktuellen Strategieprojekts eruiert. **C. Integration von Prozessen zur Ermittlung, Bewertung und zum Management klimabedingter Risiken in das allgemeine Risikomanagement des Unternehmens** Neben einem umfassenden Risikomanagement ist auch nachhaltiges Wirtschaften in den zentralen strategischen Unternehmensprinzipien enthalten. Aus Nachhaltigkeitsaspekten resultierende Risiken, die Auswirkungen für die BMW Group haben könnten, werden grundsätzlich über das unternehmensweite Risikomanagementnetzwerk identifiziert. Im Rahmen der Analyse nachhaltigkeitsbezogener Chancen und Risiken werden auch die mit dem Klimawandel verbundenen physischen Risiken (zum Beispiel Unterbrechung der Lieferketten aufgrund von Naturgefahren) und Transitionsrisiken (zum Beispiel Erfüllung von Emissionsvorgaben) bewertet.	**BMW Group Bericht 2020:** ↗ Risiko- und Chancenbericht **CDP-Fragebogen 2020:** A: C2.2, C2.2a B: C2.2a C: C2.2

TCFD Kernelemente	Zusammenfassung der Offenlegung / Wesentliche Botschaften	Verweis auf Kapitel im BMW Group Bericht 2020 und CDP-Fragebogen 2020
KENNZAHLEN UND ZIELE	**A. Kennzahlen, mit denen das Unternehmen klimabedingte Risiken und Chancen bewertet** Der BMW Group Bericht bietet einen Überblick über wichtige Nachhaltigkeitsindikatoren, mit denen die BMW Group ihre Nachhaltigkeitsziele misst, überwacht und steuert. Wesentliche Kennzahlen sind dabei die CO_2-Emissionen je produziertes Fahrzeug sowie die CO_2-Emissionen (g CO_2/km) der Neuwagenflotte (EU einschließlich Norwegen und Island). **B. Offenlegen von Scope 1-, Scope 2- und Scope 3 Treibhausgas (THG)-Emissionen** Die BMW Group legt in ihrer CO_2-Bilanz ihre Scope 1, Scope 2 und Scope 3 Emissionen offen. **C. Ziele, nach denen das Unternehmen klimabedingte Chancen und Risiken behandelt** Die BMW Group hat sich folgende CO_2-Reduktionsziele je produziertes Fahrzeug entlang des Lebenszyklus für 2030 gesetzt (Basisjahr 2019): – 20 % Lieferkette; – 80 % Produktion; – 40 % Nutzungsphase.	**BMW Group Bericht 2020:** ↗ Produkte und Dienstleistungen ↗ Produktion, Einkauf und Lieferantennetzwerk ↗ CO_2-Bilanz der BMW Group **CDP-Fragebogen 2020:** A: C4.2, C9.1 B: C6.1, C6.3, C6.5 C: C4.1, C4.1a, C4.1b, C4.2

NFE-INDEX

Pflichtangabe gemäß § 289 c–e HGB	Kapitel im BMW Group Bericht 2020
Geschäftsmodell	Organisation und Geschäftsmodell
Einbindung der Unternehmensleitung	Strategie, Ziele und Steuerungssystem
Risiken	Risiko und Chancenbericht
Zusammenhänge mit Beträgen im Jahresabschluss	Über diesen Bericht Compliance und Menschenrechte Langfristige Mitarbeiterentwicklung und Arbeitgeberattraktivität
Umweltbelange	Produkte und Dienstleistungen Produktion, Einkauf und Lieferantennetzwerk
Arbeitnehmerbelange	Langfristige Mitarbeiterentwicklung und Arbeitgeberattraktivität Gesundheit und Leistungsfähigkeit Mitarbeitervielfalt
Sozialbelange	Design und Produktsicherheit Gesellschaftliches Engagement
Achtung der Menschenrechte	Compliance und Menschenrechte Einkauf und Lieferantennetzwerk
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Compliance und Menschenrechte

BMW GROUP VERBRAUCHS- UND CO_2-ANGABEN

Stand: Februar 2021

Modell	Werte nach NEFZ Kraftstoffverbrauch in l/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max/min	 CO_2-Emissionen in g/km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max/min	 Stromverbrauch in kWh/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max/min
BMW			
BMW 330e Limousine	1,8–1,5	41–35	14,8–13,9
BMW 330e xDrive Limousine	2,0–1,7	45–40	15,9–15,2
BMW M3 Competition	10,2	234	–
BMW M3	10,8	248	–
BMW 330e Touring	1,9–1,7	44–38	15,6–14,5
BMW 330e xDrive Touring	2,2–1,9	49–43	15,8–14,7
BMW M4 Competition	10,2	234	–
BMW M4	10,8	248	–
BMW 530e Limousine	1,9–1,7	43–39	14,9–13,8
BMW 530e xDrive Limousine	2,1–2,0	49–46	16,5–15,9
BMW 545e xDrive Limousine	2,3–2,2	53–49	16,3–15,8
BMW 530e Touring	2,0–1,8	46–42	16,1–15,4
BMW 530e xDrive Touring	2,4–2,2	54–50	16,7–16,1
BMW M8	11,3	260	–
BMW X1 xDrive25e	1,9	43	13,8
BMW X2 xDrive25e	1,9	43	13,7
BMW X3 xDrive30e	2,4–2,1	54–48	16,9–16,3
BMW X5 xDrive45e	2,1–1,6	47–37	25,2–23,5
BMW X5 M und X5 M Competition	13,0–12,8	296–291	–
BMW X6 M und X6 M Competition	13,1	301	–
BMW iX3	–	–	17,8–17,5
BMW i3 120 Ah	–	–	13,1
BMW i3s 120 Ah	–	–	14,6–14,0
BMW iX*	–	–	<21*

* Angaben sind vorläufig und beruhen auf Prognosen nach Testzyklus WLTP.

Modell	Werte nach NEFZ Kraftstoffverbrauch in l/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max/min	 CO_2-Emissionen in g/km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max/min	 Stromverbrauch in kWh/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max/min
MINI			
MINI Cooper SE	–	–	16,8–14,8
MINI Cooper SE Countryman ALL4	1,7	40	14–13,1
MINI John Cooper Works GP	7,4–6,0	169–137	
ROLLS-ROYCE			
Rolls-Royce Phantom incl. EWB	14,5–14,4	330–328	
Rolls-Royce Dawn	16,3–16,1	372–367	
Rolls-Royce Cullinan	15,0	341	
Rolls-Royce Wraith	16,0–15,9	365–363	
Rolls-Royce Ghost incl. EWB	15,0	343	
Rolls-Royce Dawn Black Badge	16,3	371	
Rolls-Royce Cullinan Black Badge	15,1	343	
Rolls-Royce Wraith Black Badge	16,1	367	
Rolls-Royce Ghost Black Badge	16,2	370	

BMW GROUP IM ZEHN-JAHRES-VERGLEICH

		2020	2019	2018[1]	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
AUSLIEFERUNGEN											
Automobile[2]	Einheiten	2.325.179	2.537.504	2.486.149	2.465.021	2.349.962	2.259.733	2.117.965	1.963.798	1.845.186	1.668.982
Motorräder[3]	Einheiten	169.272	175.162	165.566	164.153	145.032	136.963	123.495	115.215	106.358	104.286
PRODUKTION											
Automobile	Einheiten	2.255.637	2.564.025	2.541.534	2.505.741	2.359.756	2.279.503	2.165.566	2.006.366	1.861.826	1.738.160
Motorräder[3]	Einheiten	168.104	187.116	162.687	185.682	145.555	151.004	133.615	110.127	113.811	110.360
FINANZDIENSTLEISTUNGEN											
Vertragsbestand	Verträge	5.981.928	5.973.682	5.708.032	5.380.785	5.114.906	4.718.970	4.359.572	4.130.002	3.846.364	3.592.093
Bilanzielles Geschäftsvolumen	Mio. €	133.093	142.834	133.147	124.719	123.394	111.191	96.390	84.347	80.974	75.245
GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG											
Umsatzerlöse	Mio. €	98.990	104.210	96.855	98.282	94.163	92.175	80.401	76.059	76.848	68.821
Bruttomarge	%	13,7	17,3	19,0	20,3	19,9	19,7	21,2	20,1	20,2	21,1
Ergebnis vor Finanzergebnis	Mio. €	4.830	7.411	8.933	9.899	9.386	9.593	9.118	7.978	8.275	8.018
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	5.222	7.118	9.627	10.675	9.665	9.224	8.707	7.893	7.803	7.383
Umsatzrendite (Ergebnis vor Steuern / Umsatzerlöse)	%	5,3	6,8	9,9	10,9	10,3	10,0	10,8	10,4	10,2	10,7
Ertragsteuern	Mio. €	1.365	2.140	2.530	2.000	2.755	2.828	2.890	2.564	2.692	2.476
Steuerquote	%	26,1	30,1	26,3	18,7	28,5	30,7	33,2	32,5	34,5	33,5
Jahresüberschuss	Mio. €	3.857	5.022	7.064	8.675	6.910	6.396	5.817	5.329	5.111	4.907

		2020	2019	2018[1]	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
BILANZ											
Langfristige Vermögenswerte	Mio. €	134.851	137.404	124.202	121.964	121.671	110.343	97.959	86.193	81.305	74.425
Kurzfristige Vermögenswerte	Mio. €	81.807	90.630	84.736	73.542	66.864	61.831	56.844	52.184	50.530	49.004
Investitionen (ohne aktivierte Entwicklungskosten)	Mio. €	3.922	5.650	5.029	4.688	3.731	3.826	4.601	4.967	4.151	2.720
Investitionsquote (Investitionen / Umsatzerlöse)	%	4,0	5,4	5,2	4,8	4,0	4,2	5,7	6,5	5,4	4,0
Eigenkapital	Mio. €	61.520	59.907	57.829	54.107	47.363	42.764	37.437	35.600	30.606	27.103
Eigenkapitalquote	%	28,4	26,3	27,7	27,7	25,1	24,8	24,2	25,7	23,2	22,0
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	Mio. €	83.175	85.502	79.698	69.634	73.183	63.819	58.288	51.643	52.834	49.113
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	Mio. €	71.963	82.625	71.411	71.765	67.989	65.591	59.078	51.134	48.395	47.213
Bilanzsumme	Mio. €	216.658	228.034	208.938	195.506	188.535	172.174	154.803	138.377	131.835	123.429
KAPITALFLUSSRECHNUNG											
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Mio. €	13.537	12.036	10.979	9.039	7.880	6.122	7.688	7.671	8.370	7.776
Free Cashflow Segment Automobile	Mio. €	3.395	2.567	2.713	4.459	5.792	5.404	3.481	3.003	3.809	3.166
PERSONAL											
Mitarbeiter am Jahresende[4]		120.726	126.016	134.682	129.932	124.729	122.244	116.324	110.351	105.876	100.306
Personalaufwand je Mitarbeiter[4]	€	99.647	98.901	101.178	100.760	99.575	97.136	92.337	89.869	89.161	84.887
DIVIDENDE											
Dividendensumme	Mio. €	1.253[5]	1.646	2.303	2.630	2.300	2.102	1.904	1.707	1.640	1.508
Dividende je Stammaktie / Vorzugsaktie	€	1,90[5] / 1,92[5]	2,50 / 2,52	3,50 / 3,52	4,00 / 4,02	3,50 / 3,52	3,20 / 3,22	2,90 / 2,92	2,60 / 2,62	2,50 / 2,52	2,30 / 2,32

[1] Die Zahlen aus dem Jahr 2018 wurden aufgrund der Änderung von Bilanzierungsmethoden im Rahmen der Einführung des IFRS 16 angepasst (siehe Geschäftsbericht 2019, Textziffer [6] im Konzernanhang). Darüber hinaus wurden die Vorjahreszahlen aufgrund der Änderung des Ausweises ausgewählter Sachverhalte, die insgesamt von untergeordneter Bedeutung sind, angepasst.
[2] Die für das Jahr 2020 präsentierten Auslieferungszahlen sind nicht direkt mit den für Vorjahre präsentierten Zahlen vergleichbar. Siehe Vertriebszahlen für Auslieferungen im Abschnitt ↗ Vergleich Prognose mit tatsächlicher Entwicklung für weitere Informationen.
[3] ohne Husqvarna, Auslieferungen bis 2013: 59.776 Einheiten; Produktion bis 2013: 59.426 Einheiten
[4] Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe ↗ Glossar). Der Wert 2019 wurde zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst (2019 vor Anpassung: 133.778 Mitarbeiter). Für die Zeiträume 2018 und älter beträgt der Anteil der nicht mehr berichteten Mitarbeiter zwischen 7,5 und 8,0 %.
[5] Vorschlag der Verwaltung

FINANZKALENDER

2021

17. März 2021
BMW Group Jahreskonferenz.
Medien-Tag

18. März 2021
BMW Group Jahreskonferenz.
Analysten- und Investoren-Tag

7. Mai 2021
Quartalsmitteilung zum 31. März 2021

12. Mai 2021
Hauptversammlung

3. August 2021
Halbjahresbericht zum 30. Juni 2021

3. November 2021
Quartalsmitteilung zum 30. September 2021

2022

16. März 2022
BMW Group Bericht 2021

16. März 2022
BMW Group Jahreskonferenz.
Medien-Tag

17. März 2022
BMW Group Jahreskonferenz.
Analysten- und Investoren-Tag

5. Mai 2022
Quartalsmitteilung zum 31. März 2022

11. Mai 2022
Hauptversammlung

3. August 2022
Halbjahresbericht zum 30. Juni 2022

3. November 2022
Quartalsmitteilung zum 30. September 2022

KONTAKTE

WIRTSCHAFTSPRESSE

Telefon +49 89 382-2 45 44
+49 89 382-2 41 18

Telefax +49 89 382-2 44 18

E-Mail presse@bmwgroup.com

INVESTOR RELATIONS

Telefon +49 89 382-2 53 87

Telefax +49 89 382-1 46 61

E-Mail ir@bmwgroup.com

DIE BMW GROUP IM INTERNET

Weitere Informationen über die BMW Group erhalten Sie im Internet unter der Adresse:

www.bmwgroup.com

Die Rubrik Investor Relations können Sie unter der Adresse direkt erreichen:

www.bmwgroup.com/ir

Informationen zu den Marken der BMW Group finden Sie unter:

www.bmw.com

www.mini.com

www.rolls-roycemotorcars.com

www.bmw-motorrad.com

HERAUSGEBER

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft
80788 München
Telefon +49 89 382-0