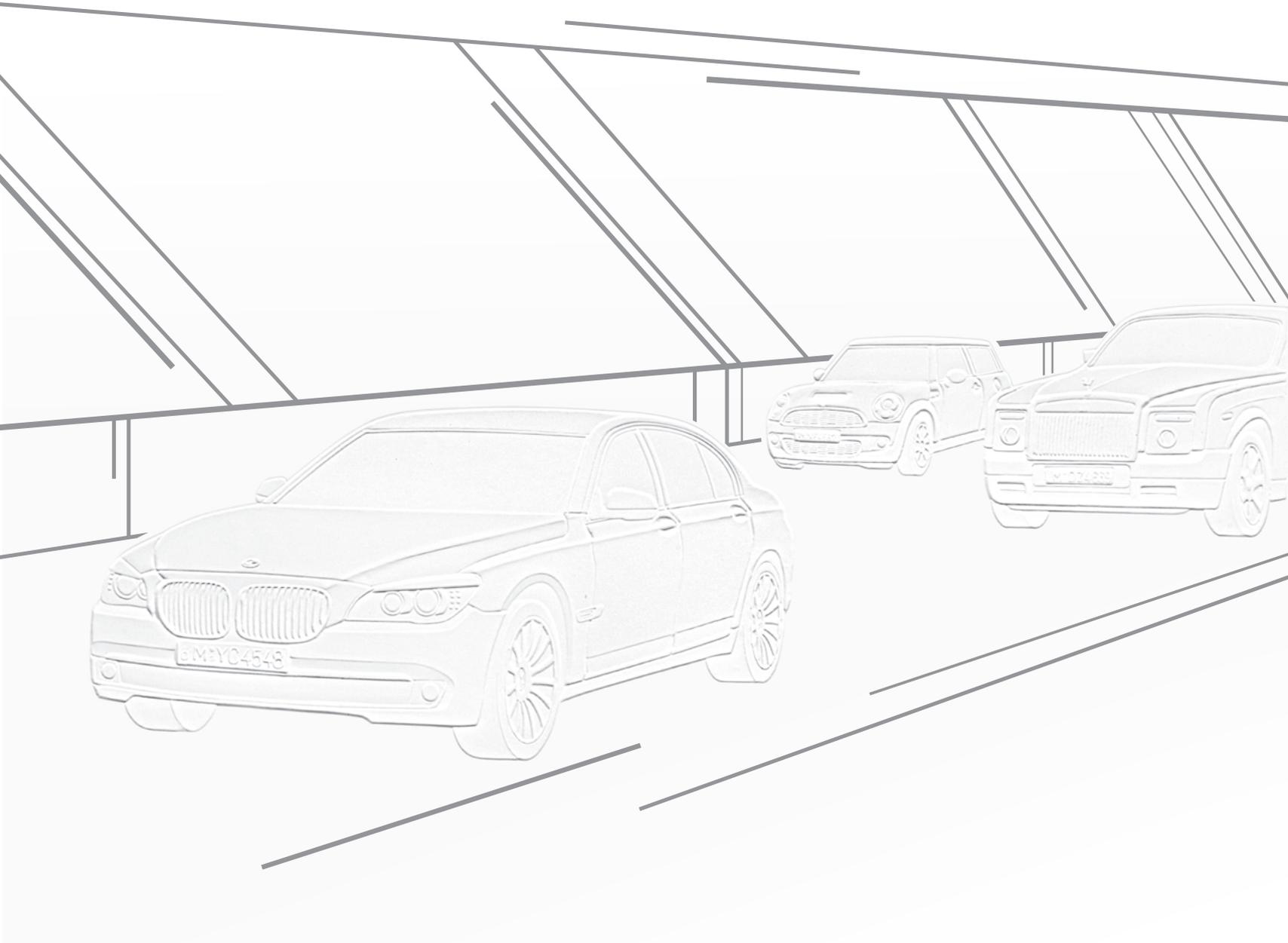


Geschäftsbericht 2008



Rolls-Royce
Motor Cars Limited



BMW Group

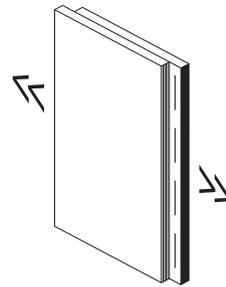
Konzernporträt

Gegründet als Bayerische Flugzeugwerke AG (BFW) im Jahr 1916, entstand 1917 die Bayerische Motoren Werke G.m.b.H., die 1918 schließlich in Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) umgewandelt wurde.

Heute gehört die BMW Group zu den zehn größten Automobilherstellern weltweit und verfügt mit ihren Marken BMW, MINI und Rolls-Royce über drei der stärksten Premiummarken in der Automobilbranche. Zudem hat das Unternehmen eine starke Marktposition im Motorradgeschäft und ist auch im Geschäft mit Finanzdienstleistungen erfolgreich.

Mit der Strategie Number ONE hat die BMW Group im Jahr 2007 die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft gestellt. Das Unternehmen wird dabei konsequent auf Profitabilität und langfristige Wertsteigerung ausgerichtet. Die Aktivitäten sind weiter klar auf die Premiumsegmente der internationalen Automobilmärkte fokussiert.

Die strategische Zielsetzung reicht bis in das Jahr 2020 und ist klar definiert: Die BMW Group ist der weltweit führende Anbieter von Premium-Produkten und Premium-Dienstleistungen für individuelle Mobilität.



Dualbindung

Durch Verschieben der zwei Bücher wird das Register sichtbar.
So gelangen Sie schneller und einfacher zu den einzelnen Kapiteln.

06—BMW Group in Zahlen

08—Bericht des Aufsichtsrats

14—Konzernlagebericht

- 14 Das Geschäftsjahr im Überblick
- 16 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
- 20 Geschäftsverlauf
- 42 BMW Aktie und Anleihen im Jahr 2008
- 45 Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
- 47 Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation
 - 47 Konzerninternes Steuerungssystem
 - 49 Ertragslage
 - 51 Finanzlage
 - 52 Vermögenslage
 - 55 Nachtragsbericht
 - 55 Wertschöpfungsrechnung
 - 57 Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
 - 58 Erläuterungen zur BMW AG
- 62 Risikomanagement
- 68 Prognosebericht

72—Konzernabschluss

- 72 Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
- 74 Bilanzen
- 76 Kapitalflussrechnungen
- 78 Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
- 79 Konzernanhang
 - 79 Grundsätze
 - 88 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
 - 94 Erläuterungen zur Bilanz
 - 115 Sonstige Angaben
 - 129 Segmentinformationen

132—Versicherung der gesetzlichen Vertreter

133—Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

134—Corporate Governance

- 134 Mitglieder des Aufsichtsrats
- 137 Mitglieder des Vorstands
- 138 Corporate Governance in der BMW Group
- 140 Compliance in der BMW Group
- 141 Vergütungsbericht
(Teil des Lageberichts)
- 147 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG

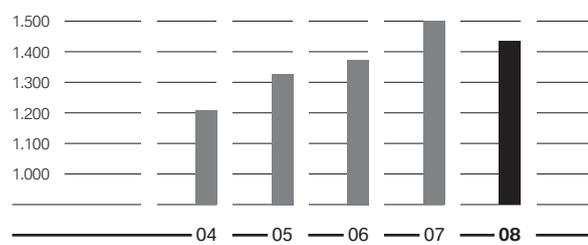
148—Weitere Informationen

- 148 BMW AG Anteilsbesitz
- 150 BMW Group im Zehn-Jahres-Vergleich
- 152 BMW Group Standorte
- 154 Glossar
- 156 Index
- 159 Finanzkalender
- 160 Kontakte

BMW Group in Zahlen

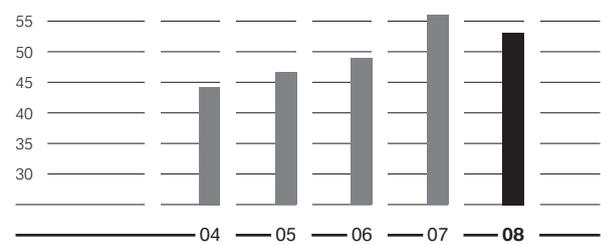
Auslieferungen Automobile

in Tsd.

1.208,7 1.328,0 1.374,0 1.500,7 **1.435,9**

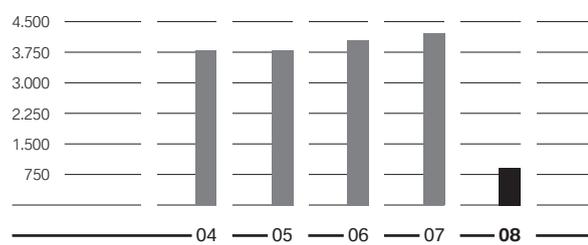
Umsatz

in Mrd. Euro

44,3 46,7 49,0 56,0 **53,2**

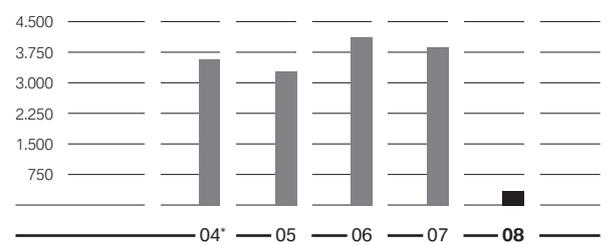
Ergebnis vor Finanzergebnis

in Mio. Euro

3.774 3.793 4.050 4.212 **921**

Ergebnis vor Steuern

in Mio. Euro

3.583 3.287 4.124 3.873 **351**

* angepasst nach Neubehandlung der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen

BMW Group in Zahlen

	2004	2005	2006	2007	2008	Veränderung in %
Fahrzeug-Auslieferungen						
BMW	1.023.583	1.126.768	1.185.088	1.276.793	1.202.239	-5,8
MINI	184.357	200.428	188.077	222.875	232.425	4,3
Rolls-Royce	792	796	805	1.010	1.212	20,0
Automobil-Auslieferungen gesamt	<u>1.208.732</u>	<u>1.327.992</u>	<u>1.373.970</u>	<u>1.500.678</u>	<u>1.435.876</u>	<u>-4,3</u>
Motorräder ¹	92.266	97.474	100.064	102.467	101.685	-0,8
Fahrzeug-Produktion						
BMW	1.059.978	1.122.308	1.179.317	1.302.774	1.203.482	-7,6
MINI	189.492	200.119	186.674	237.700	235.019	-1,1
Rolls-Royce	875	692	847	1.029	1.417	37,7
Automobil-Produktion gesamt	<u>1.250.345</u>	<u>1.323.119</u>	<u>1.366.838</u>	<u>1.541.503</u>	<u>1.439.918</u>	<u>-6,6</u>
Motorräder ²	93.836	92.012	103.759	104.396	104.220	-0,2
Mitarbeiter am Jahresende³						
BMW Group	105.972	105.798	106.575	107.539	100.041	-7,0
Finanzdaten						
in Mio. Euro						
Umsatz	44.335	46.656	48.999	56.018	53.197	-5,0
Investitionen	4.347	3.993	4.313	4.267	4.204	-1,5
Abschreibungen	2.672	3.025	3.272	3.683	3.670	-0,4
Operativer Cashflow ⁴	6.157	6.184	5.373	6.246	4.471	-28,4
Ergebnis vor Finanzergebnis	3.774	3.793	4.050	4.212	921	-78,1
Ergebnis vor Steuern	3.583 ⁵	3.287	4.124	3.873	351	-90,9
Jahresüberschuss	2.242 ⁵	2.239	2.874	3.134	330	-89,5

¹ ohne Husqvarna Motorcycles (13.511 Motorräder)² ab 2006 einschließlich BMW G 650 X Montage bei Piaggio S.p.A., ohne Husqvarna Motorcycles (14.232 Motorräder)³ Werte ohne ruhende Arbeitsverhältnisse, ohne Mitarbeiter in Freizeitphase der Altersteilzeit, ohne Geringverdiener⁴ in der Kapitalflussrechnung aufgeführter Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit: bis 2006 des Industriegeschäfts, ab 2007 des Segments Automobile⁵ angepasst nach Neubehandlung der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen



Joachim Milberg ————— Vorsitzender des Aufsichtsrats —————

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Geschäftsjahr 2008 hat der Aufsichtsrat die Leitung des Unternehmens anhand ausführlicher schriftlicher und mündlicher Berichte des Vorstands fortlaufend überwacht und den Vorstand in gemeinsamen Aussprachen in Fragen der Unternehmensführung beraten. In fünf Sitzungen hat sich der Aufsichtsrat eingehend mit der jeweils aktuellen Geschäfts- und Finanzlage des Unternehmens, dem Risikomanagement einschließlich der vom Vorstand getroffenen Risikovorsorge, der kurz- und längerfristigen Unternehmensplanung sowie mit der Besetzung und Organisation des Vorstands befasst. Im Rahmen regelmäßiger Berichte des Vorstands zur Geschäftslage mit anschließender Aussprache und Diskussion hat sich der Aufsichtsrat ausführlich die laufende Geschäftsentwicklung und wirtschaftliche Lage des Unternehmens einschließlich Planungsabweichungen erläutern lassen. Darüber hinaus wurden vom Aufsichtsrat festgelegte Sonderthemen anhand von Berichten und Planungsunterlagen des Vorstands sowie im Rahmen gemeinsamer Erörterung vertieft.

Auch außerhalb der Sitzungen hat der Vorstand den Aufsichtsrat regelmäßig und zeitnah über den Geschäftsverlauf, insbesondere die laufenden Geschäfts- und Personalzahlen sowie über Angelegenheiten von besonderer Bedeutung informiert. Darüber hinaus hat der Vorstandsvorsitzende den Aufsichtsratsvorsitzenden über wichtige geschäftliche Vorgänge und Vorhaben auch unmittelbar unterrichtet. Zu diesem Zweck findet zwischen den beiden Vorsitzenden unterjährig ein fortlaufender direkter Austausch statt.

Schwerpunkte der Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats Das besondere Augenmerk des Aufsichtsrats galt im zurückliegenden Geschäftsjahr der Umsetzung der Unternehmensstrategie und Unternehmensplanung durch den Vorstand sowie der weiteren Ausrichtung der Produktpalette auf Efficient Dynamics zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens. Aufgrund der Auswirkungen der Finanzmarktkrise auf das Geschäft des Unternehmens bildeten das Risikomanagement und die Risikovorsorge des Vorstands im Geschäftsjahr 2008 einen weiteren Schwerpunkt der Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats.

Vor dem Hintergrund der Entwicklung der Fahrzeugrestwerte auf bestimmten Märkten hat sich der Aufsichtsrat vom Vorstand ausführlich über die aktuelle Situation und Perspektiven im Segment Finanzdienstleistungen informieren lassen und mit dem Vorstand Handlungsmöglichkeiten in diesem Bereich erörtert.

Ferner hat sich der Aufsichtsrat vom Vorstand Strategien und Maßnahmen zur Optimierung der Wertschöpfungskette vorstellen lassen, die der Vorstand in einer gemeinsamen Diskussion ausführlich erläutert hat.

Der Aufsichtsrat hat sich sorgfältig mit der vom Vorstand vorgelegten Jahresplanung für das Geschäftsjahr 2009, einschließlich der aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Lage bestehenden Planungssensitivitäten, befasst und diese mit dem Vorstand erörtert. Der Aufsichtsrat hat sich auch ausführlich über die finanzielle Steuerung des Konzerns und Maßnahmen und Konzepte des Vorstands zur Steigerung der Profitabilität des Unternehmens berichten lassen. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand in seinem Vorhaben bestärkt, den eingeschlagenen Weg fortzusetzen. In diesem Zusammenhang hat der Aufsichtsrat festgestellt, dass der Dialog mit den Arbeitnehmervertretungen auch weiter fair und konstruktiv geführt werden soll. Der Aufsichtsrat hat sich auch intensiv mit der vom Vorstand vorgelegten, auf der Strategie Number ONE aufbauenden längerfristigen Unternehmensplanung der BMW Group befasst und ihr die erforderliche Zustimmung erteilt.

Die unter dem Begriff Efficient Dynamics zusammengefassten Maßnahmen zur Emissions- und Verbrauchsreduzierung ohne Einbußen bei Agilität und Dynamik des Fahrzeugs beinhalten Antworten auf Erwartungen und Bedürfnisse der Kunden und stellen deshalb auch aus Sicht des Aufsichtsrats einen Wettbewerbsvorteil für die BMW Group dar. Der Aufsichtsrat unterstützt daher den Vorstand in seinen Aktivitäten, diesen Vorsprung weiter auszubauen.

Eine Sitzung des Aufsichtsrats fand am Standort Steyr in Österreich statt, wo Motoren entwickelt und produziert werden. Am Beispiel des Werks Steyr ließ sich der Aufsichtsrat auch das wertschöpfungsorientierte Produktionssystem näher erläutern. Ferner nahm der Aufsichtsrat die Gelegenheit wahr, sich den MINI E, ein MINI Automobil mit Elektromotor, vorführen zu lassen.

Corporate Governance und Entsprechenserklärung Aufsichtsrat und Vorstand haben gemeinsam die im Geschäftsjahr 2008 im Unternehmen angewandte Corporate Governance auf die Einhaltung der im Vorjahr festgelegten Grundsätze der Unternehmensführung überprüft und sich ausführlich mit der Weiterentwicklung der BMW Group Corporate Governance für das laufende Jahr befasst. Beide Gremien haben gemeinsam die Entsprechenserklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) abgegeben und auf der Internetseite des Unternehmens dauerhaft zugänglich gemacht. Die am 8. August 2008 im Rahmen der Überarbeitung des DCGK veröffentlichten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex werden auch künftig bis auf eine Ausnahme beachtet: Der Aufsichtsrat hat die Festlegung der Vergütung, einschließlich des Vergütungssystems und der wesentlichen Vertragselemente, sowie die regelmäßige Überprüfung der Vergütung des Vorstands auf den Personalausschuss übertragen. Das Aufsichtsratsplenum wird jedoch regelmäßig und sehr ausführlich über die Arbeit des Personalausschusses informiert. Diese Aufgabenteilung hat sich aus Sicht des Aufsichtsrats bewährt und dient der Effizienz der Aufsichtsratsarbeit. Alle anderen Empfehlungen des DCGK werden erfüllt. Basierend auf den von Vorstand und Aufsichtsrat getroffenen Festlegungen wurde der BMW Group Corporate Governance Kodex aktualisiert und im Internet zugänglich gemacht. Damit steht der Öffentlichkeit auch weiterhin auf der Internetseite des Unternehmens eine zusammenhängende Darstellung der für die BMW Group geltenden Grundsätze guter Unternehmensführung zur Verfügung.

Ein ausführlicher Bericht zu Höhe und Struktur der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat ist im Corporate Governance Bericht (Seite 141ff.) in diesem Geschäftsbericht enthalten.

Im Zusammenhang mit den am 8. August 2008 bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission und im Vorgriff auf das Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz hat der Aufsichtsrat dem Prüfungsausschuss weitere Aufgaben auf dem Gebiet der Rechnungslegung übertragen und die Geschäftsordnung entsprechend ergänzt.

Die Effizienz der Aufsichtsratsstätigkeit, deren Überprüfung der DCGK empfiehlt, war auch Gegenstand einer gesonderten Aussprache im Plenum. Diese fand in Abwesenheit des Vorstands statt und wurde von den Aufsichtsratsmitgliedern anhand eines vorab verteilten, vom Aufsichtsrat erarbeiteten Fragebogens vorbereitet. In dieser Form der Effizienzprüfung sieht der Aufsichtsrat ein Element im Rahmen eines kontinuierlichen Prozesses der Verbesserung seiner Arbeit, einschließlich der Verbesserung der Zusammenarbeit mit dem Vorstand. Im Zuge dieses laufenden Verbesserungsprozesses hat sich der Aufsichtsrat beispielsweise darauf verständigt, zusätzliche Zeit für Information und Meinungsaustausch zu wichtigen Technikthemen einzuplanen.

Anhaltspunkte für Interessenkonflikte von Vorstands- oder Aufsichtsratsmitgliedern waren im zurückliegenden Geschäftsjahr nicht gegeben.

Im Geschäftsjahr 2008 hat es mehrere Veränderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats gegeben (siehe dazu unten). Kein Mitglied des Aufsichtsrats hat im Geschäftsjahr 2008 an mehr als der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsrats gefehlt, die während seiner Mandatszeit stattfanden.

Aus der Arbeit des Präsidiums und der Ausschüsse Der Schwerpunkt der insgesamt sechs Sitzungen des Präsidiums lag bei der themenspezifischen Vorbereitung der Sitzungen des Plenums. Das Präsidium wählte Zusatzthemen der Berichterstattung aus und gab dem Vorstand ergänzende Anregungen für seine Berichterstattung an das Plenum. Im Geschäftsjahr 2008 hat sich das Präsidium vertieft mit der Umsetzung der im Vorjahr verabschiedeten Unternehmensstrategie des Vorstands sowie der einjährigen und mehrjährigen Unternehmensplanung unter besonderer Berücksichtigung der Finanzmarktkrise befasst. Ferner hat sich das Präsidium vom Vorstand über die Absicht berichten lassen, eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung für das Management des Unternehmens abzuschließen. Darüber hinaus hat sich das Präsidium mit Konzepten zur Vergütung der Aufsichtsratsarbeit auseinandergesetzt, um einen Vorschlag für die Hauptversammlung 2008 zur Änderung von § 15 der Satzung zu erarbeiten.

Der Prüfungsausschuss kam im Berichtszeitraum zu drei Sitzungen zusammen. Eine weitere Sitzung des Prüfungsausschusses fand im Wege der Telefonkonferenz statt. Eine Sitzung war der Vorbereitung der Bilanzaufsichtsratsitzung im Frühjahr 2008 gewidmet. In Vorbereitung der Wahl und der Beauftragung des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2008 holte der Prüfungsausschuss auch eine Unabhängigkeitserklärung und ein Honorarangebot des späteren Abschlussprüfers ein. Nach der Hauptversammlung 2008 erteilte der Prüfungsausschuss der KPMG als dem von der Hauptversammlung gewählten Abschlussprüfer den Prüfungsauftrag für das Geschäftsjahr 2008 und legte unter Berücksichtigung der Anregungen aus dem Plenum Prüfungsschwerpunkte fest.

Der Prüfungsausschuss hat sich auf Basis ausführlicher Berichterstattung des Vorstands in zwei weiteren Sitzungen und einer Telefonkonferenz eingehend mit der aktuellen Risikosituation, dem Risikomanagement und der Risikovorsorge des Vorstands, insbesondere im Segment Finanzdienstleistungen, sowie dem Internen Kontrollsystem des Unternehmens befasst. Ferner ließ sich der Prüfungsausschuss vom Leiter der Konzernrevision über die Schwerpunkte der Tätigkeit der Konzernrevision sowie von dem Vorsitzenden des Compliance Committee über die Fortschritte bei der Umsetzung des Compliance-Programms berichten. Zu seiner Unterstützung bei der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses sprach sich der Prüfungsausschuss für eine prüferische Durchsicht des Halbjahresberichts der Gesellschaft durch den Abschlussprüfer aus.

Im Geschäftsjahr 2008 fanden insgesamt sieben Sitzungen des Personalausschusses statt, eine weitere wurde telefonisch abgehalten. Einen Schwerpunkt bildete die Vorauswahl von Kandidaten für die Bestellung von zwei neuen Mitgliedern des Vorstands durch den Aufsichtsrat sowie die Vorbereitung der Entscheidung über Mandatsverlängerungen. Der Personalausschuss befasste sich im Einvernehmen mit dem Vorstand auch mit Anpassungen bei der Vorstandsorganisation. Der Personalausschuss überprüfte die Parameter und Höhe der Vergütung der aktiven Vorstandsmitglieder und ihrer Versorgungszusagen auf ihre Angemessenheit im Hinblick auf die Aufgaben und Leistungen des einzelnen Vorstandsmitglieds und die Lage des Unternehmens. Dabei wurden im Rahmen einer Vergütungsstudie auch Vergleichsdaten

der Branche und anderer DAX Unternehmen herangezogen. In Einzelfällen traf der Personalausschuss auch Entscheidungen betreffend die Altersversorgung aktiver und ehemaliger Vorstandsmitglieder.

Der im Jahr 2007 eingerichtete Nominierungsausschuss, der die Aufgabe hat, geeignete Kandidaten für die Wahl in den Aufsichtsrat zu ermitteln und dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung vorzuschlagen, kam mit Blick auf die zur Hauptversammlung 2008 anstehenden Nachwahlen zu einer Sitzung im Januar 2008 zusammen, um Kandidatenvorschläge abzustimmen. Eine weitere Sitzung fand im Februar 2009 mit Blick auf die Kandidatenvorschläge für die Hauptversammlung 2009 statt.

Der gesetzliche Vermittlungsausschuss (§ 27 Abs. 3 MitbestG) musste im Geschäftsjahr 2008 nicht zusammentreten.

Über die Arbeit des Präsidiums und der Ausschüsse hat der Vorsitzende dem Aufsichtsrat in jeder Sitzung regelmäßig und ausführlich berichtet.

Veränderungen in der Besetzung und Organisation des Vorstands In seiner Sitzung am 13. März 2008 bestellte der Aufsichtsrat im Einvernehmen mit dem Personalausschuss Herrn Ian Robertson mit sofortiger Wirkung zum Mitglied des Vorstands. Herr Robertson übernahm ab diesem Zeitpunkt das Ressort Vertrieb und Marketing, nachdem Herr Stefan Krause auf seinen eigenen Wunsch aus dem Vorstand und dem Unternehmen ausgeschieden war.

Zum 30. November 2008 schied Herr Ernst Baumann, der seit 1999 als Vorstandsmitglied für das Personalwesen und als Arbeitsdirektor verantwortlich zeichnete, aus Altersgründen aus dem Vorstand aus. Der Aufsichtsrat bedankte sich bei Herrn Baumann für insgesamt 35 Jahre währende sehr erfolgreiche Arbeit für die BMW Group. Mit Wirkung zum 1. Dezember 2008 bestellte der Aufsichtsrat auf Vorschlag des Personalausschusses Herrn Harald Krüger zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Personalwesen und zum Arbeitsdirektor.

Am 4. Dezember 2008 verstarb das Mitglied des Vorstands Dr. Michael Ganal nach schwerer Krankheit im Alter von 54 Jahren. Herr Dr. Ganal zeichnete als Mitglied des Vorstands zuletzt für das Ressort Finanzen verantwortlich. Noch im Einvernehmen mit Herrn Dr. Ganal hat Herr Dr. Friedrich Eichiner, der ihn zunächst übergangsweise kommissarisch vertreten hatte, am 2. Dezember 2008 im Rahmen einer vom Vorstand vorgeschlagenen und vom Personalausschuss befürworteten Vorstandsumorganisation die Leitung des Ressorts Finanzen übernommen. Herr Dr. Ganal, dessen Rückkehr Vorstand, Aufsichtsrat und Mitarbeiter bis zuletzt erhofften, hat sich stets, auch noch während seiner Krankheit, mit großer Energie, Disziplin und Sorgfalt für das Wohl der BMW Group eingesetzt. Das Unternehmen ist ihm zu großem Dank verpflichtet und wird ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Die zuvor unter der Leitung von Herrn Dr. Eichiner im Ressort Konzern- und Markenentwicklung gebündelten Aufgaben wurden im Zuge der Vorstandsumorganisation auf mehrere Ressorts aufgeteilt.

Veränderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats, des Präsidiums und der Ausschüsse Die vollständige Besetzung der Aufsichtsratsgremien ist im Corporate Governance Bericht dargestellt. Im Geschäftsjahr 2008 haben sich mehrere Veränderungen in der Besetzung ergeben: Frau Maria Schmidt, Betriebsrätin am Standort Dingolfing, wurde durch das Amtsgericht München mit Wirkung zum 25.3.2008 als Arbeitnehmervertreterin zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt. Herr Prof. Dr. Reinhard Hüttl, Herr Dr. Karl-Ludwig Kley und Frau Prof. Dr. Renate Köcher wurden von den Aktionären in der Hauptversammlung am 8. Mai 2008 neu in den Aufsichtsrat gewählt. Die Mandate von Herrn Arthur L. Kelly, Herrn Heinz-

Joachim Neubürger und Herr Dr. Hans-Dietrich Winkhaus endeten mit Ablauf der Hauptversammlung am 8. Mai 2008. Herr Konrad Gottinger hatte sein Mandat als Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat bereits mit Wirkung zum 15. Februar 2008 niedergelegt. Der Aufsichtsrat bedankt sich nochmals bei allen ausgeschiedenen Mitgliedern für ihre engagierte und verdienstvolle Mitarbeit im Interesse der BMW Group. Herr Stefan Schmid wurde am 13. März 2008 in das Präsidium und zum Mitglied des Prüfungs- und Personalausschusses gewählt. Nach mehrjähriger Mitgliedschaft im Aufsichtsrat wurde Herr Prof. Dr. Jürgen Strube am 8. Mai 2008 in das Präsidium, den Personal- und den Nominierungsausschuss sowie in den Prüfungsausschuss gewählt, dessen Vorsitz er mit Wirkung zum 02.12.2008 übernahm.

Prüfung der Rechnungslegung und des Gewinnverwendungsvorschlags Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, hat den vom Vorstand am 18. Februar 2008 aufgestellten Jahresabschluss und Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2008 sowie den mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. In seiner Sitzung am 27. Februar 2009 hat sich zunächst der Prüfungsausschuss intensiv mit diesen Unterlagen auseinandergesetzt, und zwar auch im Gespräch mit den in der Sitzung anwesenden Vertretern des Abschlussprüfers. In der Sitzung am 12. März 2009 hat sodann der Aufsichtsrat die genannten Vorlagen des Vorstands eingehend geprüft, nachdem der Ausschussvorsitzende über die Sitzung des Prüfungsausschusses berichtet hatte. Auch an dieser Sitzung nahm der Abschlussprüfer teil, berichtete über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung und stand für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Die Unterlagen zu den Abschlüssen und dem zusammengefassten Lagebericht sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats rechtzeitig vor. Dem Ergebnis der Abschlussprüfung hat der Aufsichtsrat zugestimmt und den vom Vorstand für das Geschäftsjahr 2008 aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft gebilligt. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt. Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat haben auch den Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns geprüft. Sie halten diesen Vorschlag für angemessen und schließen sich dem Vorschlag an. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung des Aufsichtsrats sind keine Einwendungen zu erheben.

Im zweiten Halbjahr 2008 musste sich die BMW Group in einem durch die weltweite Finanzmarktkrise zuletzt stark belasteten Marktumfeld behaupten. Der Aufsichtsrat bedankt sich bei den Mitgliedern des Vorstands und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der BMW Group sowie den Arbeitnehmervertretungen für ihre gemeinsamen Anstrengungen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens.

Mit der strategischen Neuausrichtung des Unternehmens und der konsequenten Ausrichtung der Produktpalette auf Efficient Dynamics, die zu messbaren Erfolgen bei der Emissions- und Verbrauchsreduzierung führt, befindet sich das Unternehmen nach Auffassung des Aufsichtsrats auf dem richtigen Weg. Der Aufsichtsrat ist überzeugt, dass damit wichtige Voraussetzungen geschaffen wurden, um die mit einem schwierigen gesamtwirtschaftlichen Umfeld verbundenen Herausforderungen zu meistern.

München, 12. März 2009
Der Aufsichtsrat

Ihr



Joachim Milberg ————— Vorsitzender des Aufsichtsrats —————

Konzernlagebericht

Das Geschäftsjahr im Überblick

14	— Konzernlagebericht
14	— Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungssystem
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

Wirtschaftskrise belastet Geschäftsentwicklung der BMW Group

Die konjunkturellen Rahmenbedingungen haben sich im Verlauf des Jahres 2008 drastisch verschlechtert. Gegen Ende des Berichtszeitraums spitzte sich die Lage an den internationalen Finanzmärkten in beispielloser Weise zu. Gleichzeitig griff die Krise auch auf die Güter- und Dienstleistungsmärkte weltweit über. Die hohe Geschwindigkeit der konjunkturellen Abkühlung sowie die anhaltende Unsicherheit über die weitere Entwicklung der Wirtschaftskrise haben die Geschäftsentwicklung der BMW Group im Jahr 2008 erheblich belastet.

Vor allem in der zweiten Jahreshälfte 2008 führte die Verunsicherung der Verbraucher zu einer deutlichen Kaufzurückhaltung, die weltweit nahezu alle wichtigen Automobilmärkte betraf. In zahlreichen Ländern ging der Absatz von Automobilen im Vergleich zum Vorjahr spürbar zurück. Auch die anhaltend schwache Verfassung der Märkte für gebrauchte Fahrzeuge wirkte sich negativ auf die Geschäftsentwicklung der BMW Group aus. Hinzu kamen deutlich gestiegene Refinanzierungskosten auf den internationalen Kapitalmärkten. Aus der Schwäche des US-Dollars vor allem in der ersten Hälfte des Jahres 2008 und aus dem Rückgang des Britischen Pfunds ergaben sich negative Impulse. Auf den Rohstoffmärkten blieb das Preisniveau trotz eines deutlichen Rückgangs in der zweiten Jahreshälfte 2008 auf Jahressicht überdurchschnittlich hoch. Zu den exogenen Belastungen kamen für die BMW Group im Jahr 2008 die Kosten für die Umsetzung des angekündigten Personalabbaus. Auch modellzyklusbedingte Effekte trugen dazu bei, dass der Automobilabsatz der BMW Group im Jahr 2008 unter dem Wert aus dem Vorjahr lag. Insgesamt setzte die BMW Group im Berichtsjahr 1.435.876 Fahrzeuge der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce ab, 4,3% weniger als im Vorjahresvergleich.

Mit einem Absatz von 101.685 BMW Motorrädern erreichte die BMW Group im Jahr 2008 nahezu das Vorjahresniveau (–0,8%). Damit konnte in einem deutlich rückläufigen Gesamtmarkt die Position im Wettbewerb behauptet werden.

Auch das Finanzdienstleistungsgeschäft war im Berichtsjahr durch die Auswirkungen der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise stark belastet. Vor allem die angespannte Lage an den internationalen Gebrauchtwagenmärkten und erhöhte Kreditausfälle erforderten im Jahresverlauf erhebliche Maßnahmen zur Risikoversorge. Darüber hinaus erhöhten sich die Refinanzierungskosten an den internationalen Kapitalmärkten aufgrund stark gestiegener Risikoaufschläge.

Umsatz und Ergebnis durch Finanzkrise erheblich beeinträchtigt

Den gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen konnte sich auch die BMW Group nicht entziehen. Der Absatzein-

bruch in den letzten Monaten des Jahres 2008 führte dazu, dass auch der Umsatz des Konzerns im Berichtsjahr mit 53.197 Mio. Euro um 5,0% unter dem Vergleichswert aus dem Vorjahr blieb. Währungsbereinigt wäre der Umsatz im Automobilgeschäft im Vorjahresvergleich um 5,4% gesunken, für den Konzern läge der Umsatzrückgang bei 0,8%.

Die massiven konjunkturellen Auswirkungen sind vor allem in der Ergebnisentwicklung der BMW Group für das Jahr 2008 deutlich spürbar. Im Berichtsjahr bildete die BMW Group eine zusätzliche Risikoversorge für Restwertrisiken und Kreditausfälle in Höhe von insgesamt 1.968 Mio. Euro. Ferner belasteten die Kosten der Umsetzung des angekündigten Personalabbaus in Höhe von 455 Mio. Euro das Ergebnis der BMW Group. Unter dem Eindruck dieser negativen Faktoren lag für den Konzern das Ergebnis vor Finanzergebnis (EBIT) mit 921 Mio. Euro um 78,1% unter dem Wert des Vorjahres. Die erheblichen Belastungen spiegeln sich entsprechend auch im Ergebnis vor Steuern wider, das um 90,9% auf 351 Mio. Euro sank.

Korrespondierend zur Absatzentwicklung konnte auch der Umsatz im Automobilgeschäft im Jahr 2008 das hohe Vorjahresniveau nicht erreichen. Mit 48.782 Mio. Euro ging der Umsatz im Segment Automobile im Berichtsjahr um 9,4% zurück. Insbesondere die erheblichen Belastungen aus der Risikoversorge für Restwertrisiken im Automobilgeschäft sowie die Kosten für die Umsetzung der angekündigten Personalmaßnahmen führten dazu, dass das Ergebnis vor Finanzergebnis (EBIT) im Segment Automobile mit 690 Mio. Euro um 80,0% unter dem Vorjahreswert lag. Das Ergebnis vor Steuern des Segments betrug im Berichtsjahr 318 Mio. Euro (–90,2%).

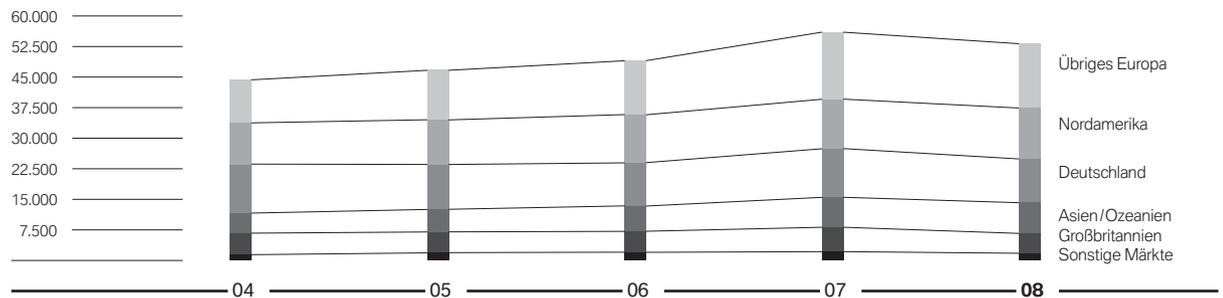
Im Segment Motorräder lag der Umsatz 2008 mit 1.230 Mio. Euro auf dem Niveau des Vorjahres (+0,2%). Die schwierigen Rahmenbedingungen führten im Jahr 2008 dazu, dass das Ergebnis vor Finanzergebnis (EBIT) im Vorjahresvergleich um 25,0% auf 60 Mio. Euro, das Ergebnis vor Steuern im gleichen Zeitraum auf 51 Mio. Euro (–28,2%), zurückging.

Das Geschäftsvolumen im Segment Finanzdienstleistungen nahm auch im Jahr 2008 zu. Der Umsatz stieg im Berichtsjahr auf 15.725 Mio. Euro, das entspricht einem Plus von 12,8% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Vor allem in der zweiten Jahreshälfte 2008 hat die zunehmend schwierige wirtschaftliche Situation die Ergebnisentwicklung des Finanzdienstleistungsgeschäfts beeinträchtigt. So sank das Ergebnis vor Steuern im Segment Finanzdienstleistungen vor allem durch die Risikoversorge für Restwertrisiken und Kreditausfälle im Vergleich zum Vorjahr auf –292 Mio. Euro (2007: 743 Mio. Euro).

Die Ertragsteuerquote des Konzerns lag mit 6,0% um rund 13 Prozentpunkte unter dem Vorjahr. Die Ertragsteuern

BMW Group Umsatzerlöse nach Regionen

in Mio. Euro



Übriges Europa	10.574	12.141	13.226	16.450	15.780
Nordamerika	10.205	10.957	11.779	12.161	12.461
Deutschland	11.961	11.001	10.601	11.918	10.739
Asien/Ozeanien	4.915	5.538	6.200	7.353	7.523
Großbritannien	5.249	5.125	5.214	5.945	4.913
Sonstige Märkte	1.431	1.894	1.979	2.191	1.781
Gesamt	44.335	46.656	48.999	56.018	53.197

beliefen sich auf 21 Mio. Euro und verringerten sich um 97,2 %. Der Jahresüberschuss des Konzerns ging im Vorjahresvergleich um 89,5 % auf 330 Mio. Euro zurück.

Dividendenhöhe unter Vorjahr

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn der BMW AG in Höhe von 197 Mio. Euro zur Ausschüttung einer um 71,7 % verringerten Dividende von 0,30 Euro je Stammaktie (2007: 1,06 Euro) und einer um 70,4 % verringerten Dividende von 0,32 Euro je Vorzugsaktie (2007: 1,08 Euro) zu verwenden. Die angestrebte Reduzierung der Dividende für das Geschäftsjahr 2008 erfolgt vor dem Hintergrund der belasteten Ergebnissituation. Die Ausschüttungsquote für das Jahr 2008 würde damit 60,8 % betragen (2007: 22,2 %).

Investitionen unter Vorjahr

Die Investitionen lagen im vergangenen Jahr mit 4.204 Mio. Euro unter dem Niveau des Vorjahres (2007: 4.267 Mio. Euro / -1,5 %). Den Schwerpunkt bildeten Produktinvestitionen für den Anlauf neuer Modelle wie BMW 7er, Z4, X1 und MINI Cabrio sowie Strukturinvestitionen.

Im Jahr 2008 investierte die BMW Group 2.980 Mio. Euro in Sachanlagen und übrige Immaterielle Vermögenswerte (+1,6 %). Hinzu kommen nach IFRS aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 1.224 Mio. Euro (2007: 1.333 Mio. Euro / -8,2 %). Die Aktivierungsquote bei den Entwicklungskosten bewegte sich mit 42,7 % auf dem Niveau des Vorjahres (2007: 42,4 %).

Die Investitionsquote der BMW Group, also das Verhältnis der gesamten Investitionen zum Konzernumsatz, ist im

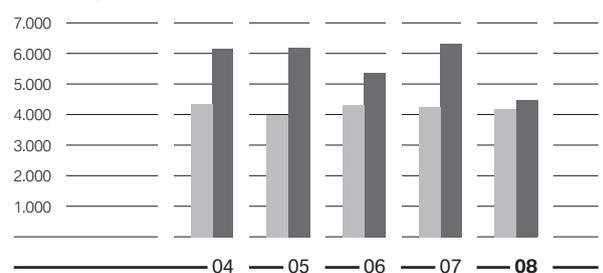
Jahr 2008 aufgrund des rückläufigen Umsatzes leicht auf 7,9 % gestiegen (2007: 7,6 %).

BMW Group veräußert Mehrheit an Cirquent

Mit Wirkung zum 30. September 2008 hat die BMW Group 72,9 % ihrer Anteile an dem IT-Beratungsunternehmen Cirquent (ehemals Softlab) an das japanische Unternehmen NTT Data veräußert. Die BMW Group hält zukünftig noch 25,1 % der Anteile. Die verbleibenden 2,0 % der Anteile werden weiterhin von Cirquent gehalten.

BMW Group Investitionen und Operativer Cashflow

in Mio. Euro



Investitionen	4.347	3.993	4.313	4.267	4.204
Operativer Cashflow ¹	6.157 ²	6.184	5.373	6.246	4.471

¹ in der Kapitalflussrechnung aufgeführter Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit: bis 2006 des Industriegeschäfts, ab 2007 des Segments Automobile

² angepasst nach Neubehandlung der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen

Finanzkrise erreicht die Realwirtschaft

Die Weltwirtschaft hat im Jahr 2008 einen kräftigen Dämpfer erhalten. Bis zum Sommer waren hierfür vor allem die hohen Rohstoffpreise sowie die Folgen der Rezession auf dem US-Immobilienmarkt verantwortlich. In der zweiten Jahreshälfte wurde der Abschwung durch die massiven Auswirkungen der Finanzkrise erheblich verstärkt. Diese beschränkten sich nicht auf die USA, sondern sorgten weltweit für eine Vertrauenskrise auf den Finanzmärkten und einen Einbruch bei der Kreditvergabe. Deutliche realwirtschaftliche Verwerfungen waren die Folge.

Der Abwärtstrend der US-amerikanischen Konjunktur, der Mitte 2007 begann, hat sich im Jahr 2008 beschleunigt. Der Preisverfall bei Wohnimmobilien und der Rückgang der Wohnungsbauinvestitionen haben sich über das Jahr verstärkt, bis zum Schluss des Jahres war noch kein Ende abzusehen. Die durch Kreditausfälle im Hypothekenbereich ausgelöste Vertrauenskrise zeigte auf den Finanzmärkten weitreichende realwirtschaftliche Auswirkungen. Vor allem die über die letzten Jahre stets konsumfreudigen US-Verbraucher hielten sich zuletzt massiv zurück. Die Unternehmen weiteten ihre Investitionen im Jahr 2008 nur noch leicht aus. Lediglich der Außenhandel profitierte von dem bis zur Jahresmitte schwachen US-Dollar, so dass das Leistungsbilanzdefizit der USA weiter sank. Auf Jahressicht ist die US-amerikanische Wirtschaft zwar noch um 1,3% gewachsen, zum Ende des Jahres musste sie jedoch Rückgänge verzeichnen.

Auch der Euroraum konnte sich den Auswirkungen der Finanzkrise nicht entziehen. Er verzeichnete seit dem Sommer insgesamt eine deutlich schwächere Entwicklung als in den Jahren zuvor. Der private Konsum nahm nur noch leicht zu. Deutliche Belastungsfaktoren waren starke Preissteigerungen in der ersten Jahreshälfte sowie das Auslaufen der positiven Entwicklung auf den Arbeitsmärkten in der zweiten Jahreshälfte. Die Unternehmen hielten sich mit Investitionen stark zurück, die Exporte verringerten sich ab dem Sommer im Zuge des globalen Abschwungs.

Die Leistungsbilanz rutschte dadurch deutlich ins Minus. Insgesamt war in der Eurozone im Jahr 2008 nur noch ein Wachstum von 0,7% zu verzeichnen.

In Deutschland brach das Wachstum ebenfalls ab dem Sommer ein. Der Außenhandel, der in den letzten Jahren die wirtschaftliche Entwicklung maßgeblich mitgetragen hat, fiel aufgrund zuletzt sogar sinkender Exporte als Konjunkturmotor aus. Der Konsum der privaten Haushalte blieb weiterhin schwach. Die positiven Impulse, die bis zum Jahresende vom Arbeitsmarkt kamen, konnten den Konsumenten die Unsicherheit nicht nehmen. Lediglich aufgrund der robusten Entwicklung der Wirtschaft zum Jahresbeginn 2008 konnte auf Jahressicht noch ein Wachstum von 1,3% erreicht werden.

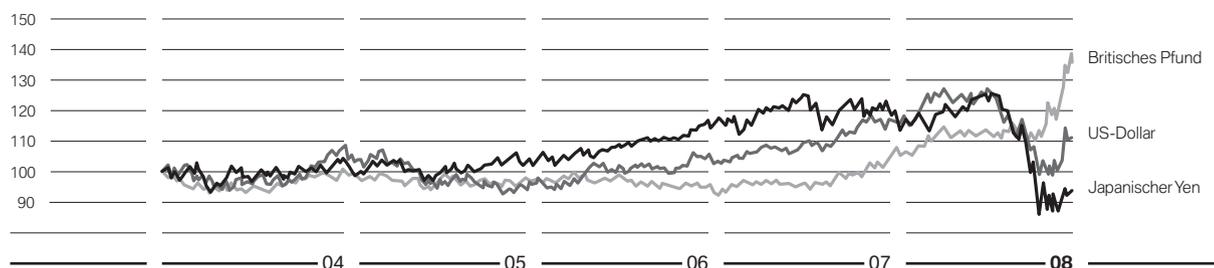
Die Volkswirtschaften der neuen EU-Mitgliedsländer verzeichneten im Jahr 2008 zwar noch ein robustes Wachstum, die Dynamik schwächte sich jedoch deutlich ab. Dies betraf sowohl die Binnennachfrage als auch den Außenhandel, die Leistungsbilanz verschlechterte sich nochmals spürbar.

Von der japanischen Wirtschaft wurde zunächst angenommen, dass sie in nur geringem Maße von der Finanzkrise betroffen sei. Im Zuge des weltweiten Abschwungs und der Aufwertung des Yens spürte jedoch auch Japan die Folgen der Finanzkrise deutlich, zuletzt entwickelten sich die Exporte sogar negativ. Auch die Binnennachfrage schwächte sich merklich ab. Die Wirtschaftsleistung in Japan verringerte sich um 0,7%.

Die Schwellenländer Lateinamerikas und Asiens wiesen neben den osteuropäischen Märkten weiterhin die höchste Dynamik auf. Auch hier überwogen jedoch die negativen Einflussfaktoren und schlugen sich in geringeren Wachstumsraten nieder. Während die Kreditmärkte hier deutlich weniger stark betroffen waren als in den Industrienationen, wurden diese Länder von der Finanzkrise vor allem durch abfließendes Kapital und eine gesunkene Exportnachfrage in Mitleidenschaft gezogen. In China schwächte sich das Wachstum auf hohem Niveau ab, der

Wechselkurse im Vergleich zum Euro

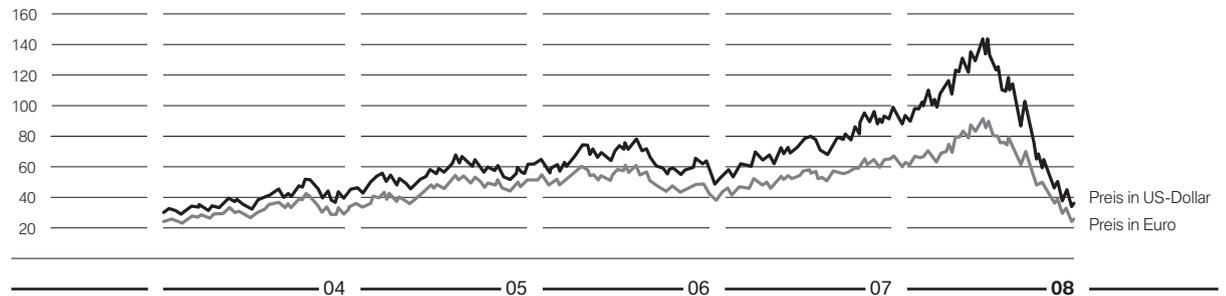
(Index: 31.12.2003 = 100)



14	Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungssystem
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

Ölpreisentwicklung

Preis je Barrel der Marke Brent



Quelle: Reuters

Überschuss im Außenhandel schrumpfte deutlich. Das Wachstum in Indien blieb ebenfalls unter dem Wert der Vorjahre, sinkende Exporte trugen maßgeblich zu einer Ausweitung des Leistungsbilanzdefizits bei.

US-Dollar gewinnt gegenüber dem Euro

Der US-Dollar hat seit der Jahresmitte 2008 gegenüber dem Euro deutlich an Wert gewonnen. Nachdem er im April mit einem Wechselkurs von fast 1,60 Dollar je Euro ein Rekordtief erreicht hatte, markierte er im November des Jahres mit 1,23 us-Dollar je Euro ein Zweijahreshoch. Zum Ende des Berichtszeitraums stabilisierte er sich bei rund 1,40 Dollar je Euro. Damit notierte der US-Dollar gegenüber dem Schlusskurs des Vorjahres um 4,3 % fester.

Der Japanische Yen konnte ebenfalls deutlich gegenüber der europäischen Währung gewinnen. Nach seinem Tiefststand von knapp 170 Yen je Euro pendelte er zum Jahresende zwischen 120 und 130 Yen je Euro. Seit Jahresbeginn stieg die japanische Währung um rund 22% von 163 Yen auf 127 Yen je Euro.

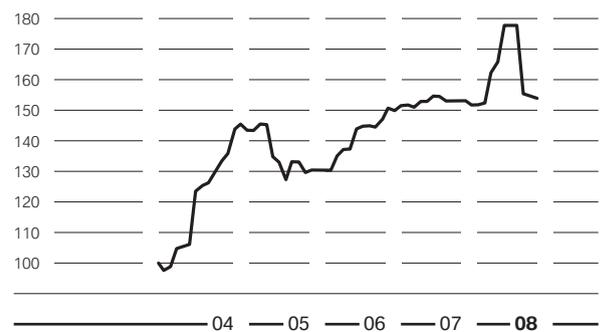
Das Britische Pfund hat hingegen massiv an Wert verloren und notierte am Jahresende bei 0,95 Pfund je Euro. Im Verlauf des Jahres 2008 hat es damit rund 28% an Wert eingebüßt.

Rohstoffpreise mit hoher Volatilität

Bei den Rohstoffen ist die Nachfrage aufgrund des globalen Konjunkturerinbruchs in der zweiten Jahreshälfte weltweit deutlich zurückgegangen. Der Ölpreis hat im Sommer 2008 seinen Höhepunkt bei rund 150 us-Dollar je Barrel erreicht. Seither fiel er massiv bis auf unter 40 us-Dollar bis zum Ende des Jahres. Trotz Verknappung des Angebots konnte die OPEC den Preisverfall nicht aufhalten. Dennoch kostete ein Barrel im Jahresdurchschnitt mit rund 97 us-Dollar etwa 37 % mehr als im Durchschnitt des Vorjahres.

Stahlpreisentwicklung

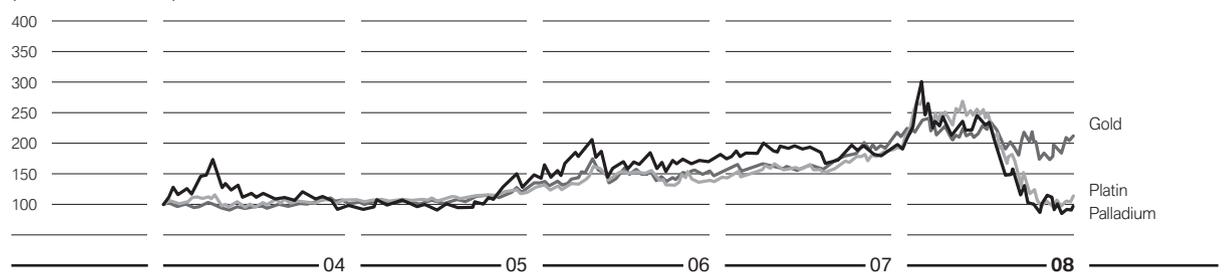
(Index: Januar 2004 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt

Preisentwicklung der Edelmetalle

(Index: 31.12. 2003 = 100)



Quelle: Reuters

14	— Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	— Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungs-system
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

Auch der Stahlpreis ist im Jahr 2008 nochmals deutlich gestiegen, erreichte seinen Höhepunkt im Sommer und fiel seither. Bei den meisten Edelmetallen sanken die Preise ab der Jahresmitte teilweise drastisch.

Die Automobilmärkte im Jahr 2008

Auch auf den internationalen Automobilmärkten hat der globale Konjunkturabschwung im Jahr 2008 deutliche Spuren hinterlassen. Nach einer langen Wachstumsphase ist der weltweite Absatz von PKW erstmals wieder gesunken. Die Triademärkte USA, Westeuropa und Japan mussten dabei teilweise dramatische Einbrüche hinnehmen, während sich die Dynamik in den Schwellenländern auf hohem Niveau verlangsamte.

In den USA brachen die Verkäufe um mehr als 18% ein. Hier sorgten sowohl die hohen Kraftstoffpreise als auch die Kreditkrise für einen Rückgang im Absatz von Light Trucks um rund ein Viertel. Insgesamt wurden nur noch 13,2 Mio. Fahrzeuge abgesetzt. Der Marktanteil amerikanischer Hersteller ging dabei weiter zurück, mit nur noch 47,6% kamen erstmals weniger als die Hälfte der in den USA zugelassenen PKW von den heimischen Herstellern.

In Westeuropa musste der PKW-Markt ebenfalls deutliche Einbußen hinnehmen. Die Zahl der Neuzulassungen fiel um rund 8% auf 13,6 Mio. Fahrzeuge. Besonders ausgeprägt waren die Rückgänge in den Ländern, deren Immobilienmärkte starke Einbrüche zu verzeichnen hatten. In Großbritannien sank die Zahl der Zulassungen um 11%, in Italien um 13% und in Spanien sogar um mehr als ein Viertel. In Frankreich fiel der Rückgang mit knapp 1% dagegen moderat aus.

In Deutschland wurden im Jahr 2008 mit etwa 3,1 Mio. PKW rund 2% weniger Fahrzeuge abgesetzt als im Vorjahr. Neben der Finanzkrise waren hier die anhaltende Diskussion um eine CO₂-Besteuerung sowie die hohen Kraftstoffpreise für die Zurückhaltung der Konsumenten verantwortlich.

Nach dem starken Wachstum des Vorjahres wurde im Jahr 2008 in Osteuropa insgesamt ein leichter Rückgang verzeichnet. Die einzelnen Länder zeigten dabei sehr unterschiedliche Entwicklungen. In Russland verlangsamte sich die Dynamik aus dem Vorjahr, hier wuchs der Markt um 16%.

In den Schwellenländern Asiens waren die Auswirkungen des globalen Konjunkturabschwungs auf die Automobilmärkte deutlicher als in anderen Schwellenländern zu spüren. Der chinesische Markt konnte nicht an die hohen Zuwachsraten der letzten Jahre anknüpfen und wuchs nur noch um rund 6%, auch in Indien legte der Markt lediglich

um 2% zu. Während der Markt in Südkorea um über 2% zurückging, sank der Absatz in Japan um knapp 4%.

Entgegen der weltweit schwachen Entwicklung zeigten einige der Automobilmärkte in Lateinamerika auch 2008 wieder eine hohe Dynamik. So legten die PKW-Verkäufe in Brasilien um über 14% und in Argentinien um rund 9% zu. In Mexiko schrumpfte der Markt hingegen um fast 7%.

Die Motorradmärkte im Jahr 2008

Die Wirtschafts- und Finanzkrise beeinflusste im Jahr 2008 auch die internationalen Motorradmärkte, die nahezu alle das Vorjahresniveau nicht erreichten. Weltweit lag der Motorradabsatz im für die BMW Group relevanten Hubraumsegment über 500 ccm um 6,5% unter dem Wert des Vorjahres.

In Europa fiel der Marktrückgang mit 7,2% noch deutlicher aus. Der deutsche Motorradmarkt über 500 ccm verzeichnete ein Minus von 9,4%. In Italien verlor der Markt ebenfalls 9,4%, in Großbritannien 5,7%. Besonders deutlich war das Minus mit 12,1% in Spanien. Lediglich der Motorradmarkt in Frankreich wuchs mit 0,2% leicht.

Auch außerhalb Europas blieben viele Märkte hinter dem Vorjahr zurück. Im weltweit größten Motorradmarkt, den USA, lag der Motorradabsatz um 7,3% unter dem Vorjahreswert, auch in Japan wurde der Wert aus dem Vorjahr um 5,8% verfehlt.

Der Markt für Finanzdienstleistungen im Jahr 2008

Die Verschärfung der Wirtschafts- und Finanzkrise im Jahr 2008 stellte auch die Finanzdienstleistungsbranche vor große Herausforderungen. Vor dem Hintergrund des weltweiten Einbruchs des Wirtschaftswachstums, stark gestiegener Fremdkapitalkosten sowie erhöhter Risiken aus Restwerten und Krediten waren Finanzdienstleister großen Belastungen ausgesetzt.

Nach einem Rückgang der Kreditaufschläge im ersten Halbjahr lösten erhebliche Verluste zahlreicher Finanzunternehmen sowie der Zusammenbruch einer großen US-amerikanischen Investmentbank im September gravierende Verwerfungen auf den Finanzmärkten aus. Das Niveau der Risikoaufschläge erhöhte sich daraufhin deutlich und erreichte im Dezember einen Höchststand. Der darin zum Ausdruck gebrachte Vertrauensverlust erschwerte auch die Versorgung der Finanzmärkte mit Liquidität. Im Geschäft mit Leasingprodukten reagierten einige Automobilfinanzdienstleister und Flottengesellschaften mit deutlichen Preiserhöhungen oder zogen sich in einzelnen Märkten sogar aus dem Leasinggeschäft zurück.

Die Schwankungsbreite der Leitzinsen fiel im Jahr 2008 außergewöhnlich hoch aus. Der amerikanische Leitzins fiel von 4,25 % zu Beginn des Jahres auf ein historisches Tief mit einer Bandbreite von 0 % bis 0,25 %. Während die Europäische Zentralbank den Referenzzins im Juli zunächst noch um 0,25 Prozentpunkte auf 4,25 % erhöhte, senkte sie den Leitzins im zweiten Halbjahr in mehreren Schritten auf 2,50 %. Die Bank of England senkte den Leitzins von 5,50 % zu Jahresbeginn 2008 auf 1,50 % bis Anfang Januar 2009. Ein ähnliches Bild zeigt sich in anderen Industrienationen sowie in zahlreichen Schwellenländern. Die Aussicht auf weitere Leitzinssenkungen führte auch zu einem deutlichen Rückgang des Zinsniveaus im mittleren Laufzeitenbereich.

Die Eintrübung der weltweiten Konjunktorentwicklung zeigte sich auch in einem deutlichen Abschwung an den internationalen Gebrauchtwagenmärkten. Der Anstieg von Insolvenzen sowie die Kaufzurückhaltung von Konsumenten und Händlern aufgrund der anhaltenden Unsicherheiten führten insbesondere in der zweiten Jahreshälfte 2008 zu einem starken Nachfragerückgang bei gebrauchten Automobilen.

Automobilabsatz erreicht das hohe Vorjahresniveau nicht

Der Automobilabsatz der BMW Group war vor allem in der zweiten Jahreshälfte 2008 von der anhaltenden Finanzkrise und der damit einhergehenden Kaufzurückhaltung der Verbraucher beeinflusst. Insgesamt verkaufte die BMW Group im Berichtsjahr 1.435.876 Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce, das sind 4,3% weniger als im Vorjahr.

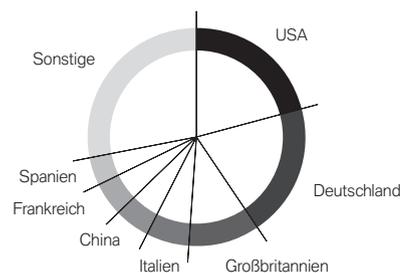
Bei der Marke BMW beeinträchtigten zusätzlich modellzyklusbedingte Effekte beim BMW 7er und Z4 den Absatz. Im Jahr 2008 lieferte das Unternehmen 1.202.239 Fahrzeuge der Marke BMW an Kunden aus, dies entspricht einem Rückgang von 5,8%. Mit 232.425 verkauften Automobilen der Marke MINI konnte der Vorjahreswert um 4,3% übertroffen werden, dazu trug auch der Erfolg des MINI Clubman bei. Von der Marke Rolls-Royce setzte die BMW Group 1.212 Fahrzeuge ab (+ 20,0%), dabei sorgte das seit Herbst 2008 für Kunden verfügbare Rolls-Royce Phantom Coupé für zusätzliche Impulse.

Viele Märkte mit sinkenden Absatzzahlen

Vor allem in der zweiten Jahreshälfte 2008 führte die Schwäche der Weltwirtschaft in vielen Ländern zu erheblichen Einbußen beim Automobilabsatz. In Nordamerika verzeichnete die BMW Group im Berichtszeitraum mit 331.798 an Kunden übergebenen Fahrzeugen ein Minus von 8,8% im Vergleich zum Vorjahr. Auch in den USA blieben die Verkäufe im Jahr 2008 mit 303.639 Auslieferungen um 9,7% hinter dem Vorjahreswert zurück.

BMW Group – wichtigste Automobilmärkte 2008

in % vom Absatz

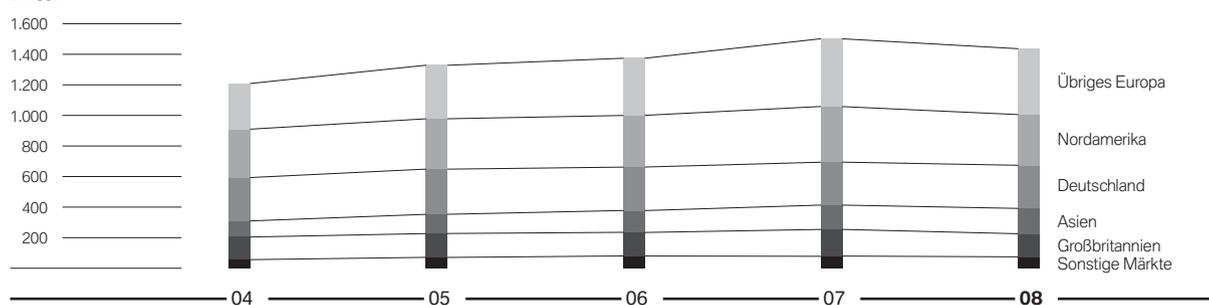


USA	21,1	China	5,3
Deutschland	19,6	Frankreich	4,9
Großbritannien	10,6	Spanien	4,2
Italien	6,3	Sonstige	28,0

In Europa waren die Auswirkungen der Finanzkrise vor allem ab der Jahresmitte deutlich spürbar. Negative Tendenzen in Westeuropa konnten nicht vollständig durch die teilweise kräftigen Zuwachsraten in Osteuropa ausgeglichen werden. Insgesamt lieferte die BMW Group in Europa im Berichtsjahr 864.583 Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce aus, das entspricht einem Minus von 3,8%. In Deutschland konnte trotz des besonders schwierigen Umfelds mit 280.915 Verkäufen im Jahr 2008 das Vorjahresniveau erreicht werden (2007: 280.938). Dagegen

BMW Group Auslieferungen Automobile nach Regionen und Märkten

in Tsd.



Übriges Europa	299,7	350,8	375,0	443,6	432,2
Nordamerika	315,9	329,0	337,4	364,0	331,8
Deutschland	283,6	295,9	285,3	280,9	280,9
Asien	106,4	125,7	142,2	159,5	165,7
Großbritannien	145,3	156,2	154,1	173,8	151,5
Sonstige Märkte	57,8	70,4	80,0	78,9	73,8
Gesamt	1.208,7	1.328,0	1.374,0	1.500,7	1.435,9

14	Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungs-system
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

fiel der Absatzrückgang in Großbritannien mit 12,8% auf 151.527 Automobile deutlich aus. Auch in Italien und Spanien lagen die Verkäufe unter den Vorjahreswerten. Mit 90.470 Auslieferungen blieb der Absatz in Italien um 15,4% unter dem des Vorjahres, in Spanien betrug der Rückgang 18,1% auf 59.658 Fahrzeuge. In Frankreich realisierte das Unternehmen im Jahr 2008 einen kräftigen Anstieg um 8,3% auf 70.516 Automobile. Dies ist auch das Ergebnis der dort bereits eingeführten emissionsbezogenen Fahrzeugbesteuerung, von der die BMW Group durch das Innovationspaket Efficient Dynamics in besonderem Maße profitiert.

In Asien entwickelten sich die einzelnen Märkte überwiegend positiv, insgesamt setzte die BMW Group in dieser Region im Berichtsjahr 165.745 Automobile ab und erzielte ein Plus von 3,9%. Auch wenn sich das Wachstum in der zweiten Jahreshälfte 2008 in den chinesischen Märkten (China, Hongkong, Taiwan) etwas abschwächte, stieg der Absatz in der Jahresbetrachtung um 23,3% auf 75.481 Fahrzeuge. In Japan hingegen blieben die Auslieferungen mit 48.848 Automobilen der BMW Group deutlich unter dem Vorjahreswert (-19,2%).

Auslieferungen BMW Automobile nach Modellen

in Einheiten

	2008	2007	Veränderung in %	Anteil an BMW Auslieferungen 2008 in %
BMW 1er				
Dreitürer	49.559	30.984	60,0	
Fünftürer	122.666	133.525	-8,1	
Coupé	26.304	1.287	-	
Cabrio	26.566	7	-	
	225.095	165.803	35,8	18,7
BMW 3er				
Limousine	246.231	310.278	-20,6	
Touring	93.191	102.399	-9,0	
Coupé	79.248	89.572	-11,5	
Cabrio	55.538	52.970	4,8	
	474.208	555.219	-14,6	39,5
BMW 5er				
Limousine	156.825	181.534	-13,6	
Touring	45.462	49.311	-7,8	
	202.287	230.845	-12,4	16,8
BMW 6er				
Coupé	8.337	9.967	-16,4	
Cabrio	7.962	9.659	-17,6	
	16.299	19.626	-17,0	1,4
BMW 7er				
	38.835	44.421	-12,6	3,2
BMW X3				
	84.440	111.879	-24,5	7,0
BMW X5				
	116.489	120.617	-3,4	9,7
BMW X6				
	26.580	-	-	2,2
BMW Z4				
Coupé	4.035	8.361	-51,7	
Roadster	13.971	20.022	-30,2	
	18.006	28.383	-36,6	1,5
BMW gesamt	1.202.239	1.276.793	-5,8	100,0

14	Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungs-system
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

BMW Absatz von Modellzykluseffekten beeinflusst

Im Berichtsjahr wirkten sich bei der Marke BMW neben den weltwirtschaftlichen Ursachen auch Modellzykluseffekte auf die Absatzentwicklung aus. Die Verkäufe des BMW 1er stiegen im Jahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr kräftig um 35,8 % auf 225.095 Auslieferungen an. Dies ist vor allem auf die seit Mitte 2007 verfügbaren zusätzlichen Modellvarianten zurückzuführen. Die Entwicklung bei der BMW 3er Modellreihe war im Jahr 2008 von Lebenszykluseffekten der Modelle Limousine und Touring geprägt. Die Überarbeitungen beider Varianten waren erst seit Herbst für Kunden verfügbar. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 474.208 BMW 3er an Kunden ausgeliefert, das ist ein Rückgang von 14,6 % im Vergleich zum Vorjahr.

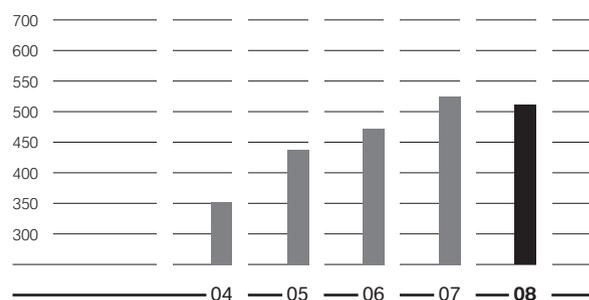
Mit 202.287 Auslieferungen betrug der Absatzrückgang bei der BMW 5er Modellreihe im Berichtszeitraum 12,4 %. Auch der BMW 6er erreichte mit 16.299 Automobilen den Vorjahreswert nicht (-17,0 %).

Der BMW 7er und der BMW Z4 standen im Jahr 2008 am Ende des Lebenszyklus. Erwartungsgemäß führte dies zu einer schwächeren Nachfrage. Der BMW 7er wurde im Jahr 2008 an 38.835 Kunden übergeben (-12,6 %). Der neue BMW 7er ist seit November 2008 erhältlich. Der BMW Z4 verkaufte sich im Jahr 2008 insgesamt 18.006-mal (-36,6 %). Das neue Modell wurde im Dezember 2008 vorgestellt und wird im Frühjahr 2009 im Markt eingeführt.

Der Absatz des BMW X3 ging im Vorjahresvergleich um 24,5 % auf 84.440 Fahrzeuge zurück. Dies ist auch ein Er-

Auslieferungen von BMW Dieselfahrzeugen

in Tsd. Einheiten und in % vom Gesamtabsatz



Einheiten	352,5	438,3	472,7	525,9	511,2
% vom Gesamtabsatz	34	39	40	41	43

gebnis einer gezielten Steuerung des Automobilabsatzes auf dem US-Markt. Die Verkaufszahlen des BMW X5 erreichten den Vorjahreswert nicht ganz, mit 116.489 Automobilen gingen die Auslieferungen um 3,4 % zurück. Der seit Frühjahr 2008 im Markt erhältliche BMW X6 wurde im Berichtszeitraum an 26.580 Kunden übergeben.

Anteil dieselbetriebener BMW Automobile bleibt auf hohem Niveau

Der Anteil von dieselbetriebenen Fahrzeugen der Marke BMW ist im Jahr 2008 um zwei Prozentpunkte auf 43 % angestiegen, in Europa liegt der Dieselanteil bei 70 %. Be-

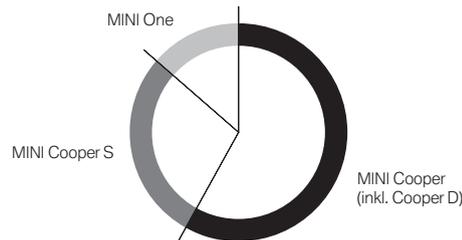
Auslieferungen MINI Automobile nach Modellen

in Einheiten

	2008	2007	Veränderung in %	Anteil an MINI Auslieferungen 2008 in %
MINI				
One	27.154	25.445	6,7	
Cooper	91.695	104.432	-12,2	
Cooper S	43.286	52.976	-18,3	
	162.135	182.853	-11,3	69,8
MINI Cabrio				
One	4.100	6.257	-34,5	
Cooper	11.706	16.686	-29,8	
Cooper S	7.402	12.165	-39,2	
	23.208	35.108	-33,9	10,0
MINI Clubman				
Cooper	31.741	3.556	-	
Cooper S	15.341	1.358	-	
	47.082	4.914	-	20,2
MINI gesamt	232.425	222.875	4,3	100,0

MINI Automobile – Anteil der Motorvarianten 2008

in % vom Absatz der Marke MINI



MINI Cooper (inkl. Cooper D)	58,1	MINI Cooper S	28,4
		MINI One	13,5

sonders hoch ist der Anteil von Dieselfahrzeugen mit 96 % in Portugal. Hoher Beliebtheit erfreuen sich dieseltreibene BMW Automobile auch in Frankreich (92 %), Belgien und Luxemburg (91 %) sowie Italien (89 %).

Seit Ende des Jahres 2008 sind Dieselfahrzeuge der Marke BMW auch in den USA erhältlich. Die BMW Group geht daher davon aus, dass der Anteil von Dieselmotoren in der BMW Flotte weiter steigen wird.

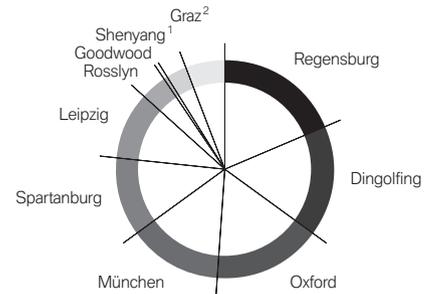
MINI Absatz legt zu

232.425 MINI Automobile lieferte die BMW Group im Jahr 2008 weltweit aus, das entspricht einem Zuwachs von 4,3 %. Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen erzielte das Unternehmen mit der Marke MINI damit eine neue Bestmarke.

Auch im Jahr 2008 blieb der Modellmix der Marke MINI hochwertig. 13,5 % der Käufer entschieden sich für einen MINI One, über die Hälfte für einen MINI Cooper (58,1 %) und 28,4 % für einen MINI Cooper S. Modellzyklusbedingt gingen die Verkäufe des MINI Cabrio im abgelaufenen Jahr zurück, insgesamt konnte dies aber durch den Erfolg des MINI Clubman mehr als kompensiert werden. Das

Automobilproduktion der BMW Group nach Werken im Jahr 2008

in Tsd.



Regensburg	274,0	Leipzig	150,0
Dingolfing	241,3	Rosslin	48,0
Oxford	235,0	Goodwood	1,4
München	202,9	Shenyang ¹	33,7
Spartanburg	170,7	Graz (Magna Steyr) ²	82,9

¹ Joint Venture
² Auftragsfertigung

neue MINI Cabrio feierte im Januar 2009 auf der Automobilmesse in Detroit seine Weltpremiere und wird ab Frühjahr für Kunden erhältlich sein.

Rolls-Royce wächst kräftig

Rolls-Royce Motor Cars verzeichnete im Jahr 2008 im Vorjahresvergleich ein deutliches Absatzplus von 20,0 % und lieferte insgesamt 1.212 Automobile der Modelle Phantom, Phantom Drophead Coupé und Phantom Coupé aus. Damit erreichte die Marke Rolls-Royce zum fünften Mal in Folge einen Absatzanstieg und bleibt erfolgreichster Anbieter im oberen Luxussegment. Seit Markteinführung des Rolls-Royce Phantom Coupés im Herbst 2008 wurden bereits 137 Automobile dieses Modells ausgeliefert.

Automobilproduktion gegenüber dem Vorjahr reduziert

Entsprechend der schwächeren Nachfrage auf den Automobilmärkten reduzierte die BMW Group auch die Fahr-

Auslieferungen Rolls-Royce Automobile nach Modellen

in Einheiten

	2008	2007	Veränderung in %
Rolls-Royce			
Phantom (inklusive Phantom Extended Wheelbase)	644	757	-14,9
Drophead Coupé	431	253	70,4
Coupé	137	-	-
Rolls-Royce gesamt	1.212	1.010	20,0

14	— Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	— Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungssystem
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

zeugproduktion. Im weltweiten Produktionsnetzwerk wurden im Jahr 2008 insgesamt 1.439.918 Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce gefertigt, das sind 6,6% weniger als im Vorjahr. Auf die Marke BMW entfielen davon 1.203.482 Fahrzeuge (–7,6%).

Das britische Werk Oxford verließen im Berichtsjahr 235.019 MINI, ein leichtes Minus von 1,1%. Dies ist auch dadurch bedingt, dass das MINI Cabrio bereits seit August 2008 nicht mehr gefertigt wird und die Produktion des neuen MINI Cabrios erst im Dezember des Jahres begann.

Mit 1.417 Rolls-Royce fiel die Produktionszahl im britischen Goodwood im Jahr 2008 um 37,7% höher aus als im Vorjahr. Seit Sommer 2008 wird in Goodwood auch das neue Rolls-Royce Phantom Coupé gefertigt.

Hohe Wandlungsfähigkeit im Produktionsnetzwerk

Durch die Umsetzung des reduzierten Produktionsprogramms wurden im Jahr 2008 aufgrund des weltweit rückläufigen Fahrzeugabsatzes im BMW Group Produktionsnetzwerk weniger Fahrzeuge produziert. Auch wenn die BMW Group bereits eine hohe Kundenbelegung der Fahrzeuge in der Fertigung vorweisen kann, wurde die Produktion noch stärker an die Nachfrage angepasst. Zusätzlich ermöglichten Instrumente wie flexible Arbeitszeit- und Schichtmodelle standortindividuell die Umsetzung einer reduzierten Produktion. Durch die konsequente Wertschöpfungsorientierung sind im vergangenen Jahr die Prozesse weiter optimiert worden. Damit wurde die Zielgröße einer gesteigerten Kostenproduktivität zwischen 7% und 8% pro Jahr in der Fertigung erneut erreicht.

Im Jahr 2008 liefen in den Werken der BMW Group insgesamt sieben neue Modelle an, zwei davon waren Modellüberarbeitungen.

Im BMW Werk München begann 2008 die Produktion der Modellüberarbeitungen der BMW 3er Limousine und des BMW 3er Touring. In Zusammenarbeit mit dem MINI Werk Oxford entstanden im Werk München zudem rund 500 MINI E, die seit Anfang 2009 in den USA von ausgewählten Kunden im Alltagsverkehr getestet werden. Durch die Produktion des MINI E konnte im Werk München wertvolles Know-how im Umgang mit der Lithium-Ionen-Technologie erworben werden.

Das Werk für Fahrwerks- und Antriebskomponenten am Standort Dingolfing erhielt im September 2008 für seine herausragende Managementqualität die Auszeichnung „Beste Fabrik Europas“. Im Januar 2008 rollte im BMW Werk Dingolfing der fünfmillionste BMW 5er aus der fünften Generation vom Band: eine 530d Limousine. Erfolgreich verlief im Herbst der Produktionsbeginn des neuen BMW 7er, der aufgrund der zahlreichen technischen Inno-

vationen im Fahrzeug besonders hohe Anforderungen an die beteiligten Fertigungsbereiche stellte.

Sämtliche Produktionsbereiche des Standorts Landshut leisteten im Jahr 2008 zu den diversen Modellläufen bzw. -überarbeitungen einen wichtigen Beitrag. So ging im Bereich Interieur eine neue Produktionsanlage mit innovativen Spritzgussmaschinen für die Cockpit-Fertigung des neuen BMW 7er in Betrieb. Im Bereich Exterieur stand die Einführung einer speziellen Reinigungsanlage im Mittelpunkt, mit der erstmals Großteile im Karosserieaußenhautbereich gereinigt werden können. Damit werden Prozesse vereinfacht, Durchlaufzeiten verkürzt und vor allem Energiekosten deutlich reduziert sowie Abwasser vollständig vermieden.

Die Einführung der anorganischen Sandkernfertigung für die Großserie unterstreicht den hohen produktionstechnologischen Anspruch der Leichtmetallgießerei. Dieses Fertigungsverfahren mit nahezu geruchs- und emissionslosen Mineralbindern senkt die Belastung sowohl für die Mitarbeiter als auch für die Umwelt erheblich. Des Weiteren verbessert sich die Ausbringung bei gleichzeitig geringeren Instandhaltungskosten und längeren Werkzeugnutzzeiten. Bis zum Jahr 2010 wird die gesamte Gießerei in Landshut auf anorganische Sandkernherstellung umgestellt.

Im BMW Werk Regensburg rollte Ende Mai 2008 das viermillionste Fahrzeug seit Inbetriebnahme des Werks im Jahr 1986 vom Band. Wichtige Eckpunkte im Jahr 2008 waren der Produktionsstart des neuen BMW M3 Cabrios und der Anlauf der Modellüberarbeitung der BMW 3er Limousine. Die bereits im Jahr 2007 begonnenen Arbeiten an der Erweiterung des Presswerks verliefen im Jahr 2008 planmäßig. Insgesamt investiert die BMW Group 90 Mio. Euro in den Ausbau, der im Herbst 2009 in Betrieb genommen werden soll. Zudem hat, mit Investitionen von rund 100 Mio. Euro, der Aufbau der Anlagen zur Fertigung des neuen BMW Z4 begonnen, der ab 2009 im Werk Regensburg produziert wird.

Im BMW Werk Leipzig werden vier verschiedene BMW Modelle gefertigt: neben der BMW 3er Limousine auch der BMW 1er mit den Varianten Dreitürer, Coupé und Cabrio. Ende Mai 2008 fand im Leipziger BMW Werk das Richtfest für ein neues Presswerk statt, dem eine Komponentenfertigung für Türen, Front- und Heckklappen angegliedert ist. In diesen Werksausbau, der bis Ende 2009 in Betrieb gehen soll, investiert die BMW Group rund 100 Mio. Euro.

Durch Aufnahme des BMW X6 in das Produktionsprogramm wurden im Jahr 2008 im amerikanischen BMW Werk Spartanburg erstmals über 170.000 Fahrzeuge

gefertigt. Im Frühjahr begannen die Arbeiten an dem über mehrere Jahre dauernden, weitreichenden Ausbau des Werks. Die BMW Group investiert im Gesamtprojekt umgerechnet etwa 510 Mio. Euro, dies umfasst auch eine neue Lackiererei sowie eine zusätzliche Montagehalle. Mitte des Jahres 2008 lief die Produktion des BMW Z4 aus, das Nachfolgemodell wird zukünftig im BMW Werk Regensburg gefertigt. Dafür wird in Spartanburg die nächste Generation des BMW X3 produziert, das Werk wird damit zur Hauptfertigungsstätte der BMW X-Familie.

Im Jahr 2008 rollten im BMW Werk Rosslyn in Südafrika die ersten Fahrzeuge der modellüberarbeiteten BMW 3er Limousine vom Band. Der Exportanteil des Werks ist im Berichtsjahr weiter gestiegen und betrug 83%.

Ende Oktober 2008 wurde ein Meilenstein in der Motorenproduktion des BMW Werks Steyr gesetzt: Der erste „Zwei-Arbeitstage-Motor“ wurde vom BMW Werk Steyr ins BMW Fahrzeugwerk nach Dingolfing geliefert. Durch die permanente Verbesserung der Produktions- und Logistikprozesse ist es gelungen, die Durchlaufzeit vom Verbau der ersten Motorenkomponente bis zum Montagestart in einem der BMW Fahrzeugwerke in Deutschland auf nur zwei Arbeitstage zu reduzieren. Damit setzt die BMW Group in der Produktionseffizienz neue Standards in der Branche. Im Dezember wurde die Erweiterung des BMW Entwicklungszentrums für Dieselmotoren in Steyr in Betrieb genommen, die Gesamtinvestitionen für den Ausbau betragen 14 Mio. Euro. Der Schwerpunkt des Ausbaus lag auf der Erweiterung der Bereiche Fahrzeugmesstechnik und Funktionsprüfung. Im Jahr 2008 begann im BMW Werk Steyr die Serienproduktion des neuen Sechszylinder-Dieselmotors, der ein Bestandteil des Efficient Dynamics Programms der BMW Group ist.

Im Werk im britischen Hams Hall werden Motoren sowohl für die Marke BMW als auch für die Marke MINI gefertigt. Im Jahr 2008 verließen insgesamt 371.269 Motoren das Werk. Davon waren 189.284 für die Marke BMW und 181.985 für MINI Fahrzeuge bestimmt. Seit Inbetriebnahme des Werks im Januar 2001 wurden bereits über 1,5 Mio. Motoren in Hams Hall gebaut.

Die Aktivitäten im Rolls-Royce Werk in Goodwood standen im Jahr 2008 im Zeichen der Vorbereitungen für das für 2010 angekündigte neue Modell. Insgesamt investiert die BMW Group in die Erweiterung des Werks umgerechnet etwa 50 Mio. Euro, dafür wurden eine zweite Montagelinie installiert sowie die Lackiererei, die Holz- und die Lederwerkstatt erweitert.

Motorradabsatz auf Vorjahresniveau

Im Jahr 2008 setzte die BMW Group insgesamt 101.685 BMW Motorräder ab und erreichte trotz eines rückläufigen Gesamtmarkts nahezu das Vorjahresniveau (-0,8%). Zu dieser im Wettbewerbsvergleich positiven Entwicklung trugen vor allem die seit Frühjahr 2008 für Kunden verfügbaren Enduromodelle R 1200 GS (inklusive der Modellvariante Adventure), F 650 GS und F 800 GS bei.

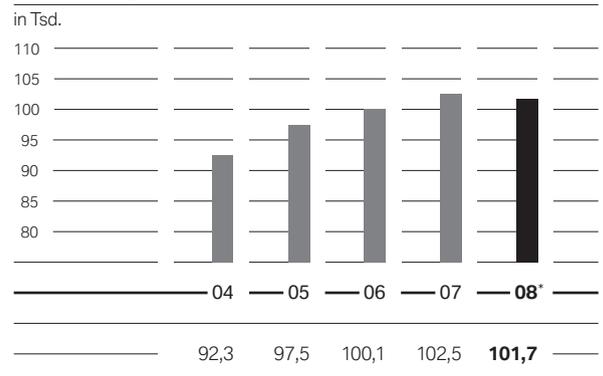
Uneinheitliche Entwicklung in den Märkten

Mit 71.889 verkauften BMW Motorrädern ging der Absatz in Europa im Berichtszeitraum nur leicht um 0,9% zurück, dabei entwickelten sich die einzelnen Märkte weiterhin uneinheitlich. Die BMW Group setzte sich aber in vielen Ländern von negativen Marktentwicklungen ab und baute Marktanteile aus. Dies ist vor allem auf die andauernde Modelloffensive zurückzuführen. In Deutschland, dem größten Einzelmarkt für BMW Motorräder, sanken die Verkäufe im Jahr 2008 mit 18.571 Einheiten deutlich. Der Rückgang betrug 13,7% im Vergleich zum Vorjahr. In Spanien war mit -2,2% auf 10.152 Motorräder im Vorjahresvergleich ein moderater Rückgang zu verzeichnen. In anderen europäischen Ländern übertraf der Absatz von BMW Motorrädern im Jahr 2008 die Vorjahreswerte teilweise deutlich. Mit 8.211 an Kunden übergebenen BMW Motorrädern lag der Absatz in Frankreich um 7,9% über dem Vorjahreswert. Auch in Großbritannien (5.618 Motorräder/+7,0%) und Italien (15.049 Motorräder/+4,3%) lieferte das Unternehmen jeweils mehr Fahrzeuge aus als im Jahr 2007.

In den USA setzte die BMW Group im Jahr 2008 insgesamt 11.617 Motorräder ab, 3,9% weniger als im Vorjahr. Das ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die F 650 GS und die F 800 GS in den USA erst in der zweiten Jahreshälfte und somit später im Markt verfügbar waren als in Europa.

Die Absatzentwicklung des Segments Motorräder in Japan verlief entsprechend dem allgemeinen Markttrend. Im

Auslieferungen von BMW Motorrädern



* ohne Husqvarna Motorcycles (13.511 Motorräder)

Jahr 2008 verkaufte das Unternehmen in Japan 3.015 Motorräder, das entspricht einem Minus im Vergleich zum Vorjahr von 8,9%. Dort ist die F 800 GS erst seit Januar 2009 für Kunden verfügbar.

Zahlreiche neue Modelle eingeführt und vorgestellt

Das Segment Motorräder weitete auch im Jahr 2008 sein Produktprogramm aus und führte neue Modelle in den Markt ein. Zu Saisonbeginn im März waren die Überarbeitungen der Enduromodelle R 1200 GS und R 1200 GS Adventure, die neuen Enduros F 800 GS und F 650 GS sowie das Highperformance-Motorrad HP2 Sport für Kunden verfügbar. Im Herbst wurde die für den Sportbetrieb ausgelegte Enduro G 450 X in den Markt eingeführt.

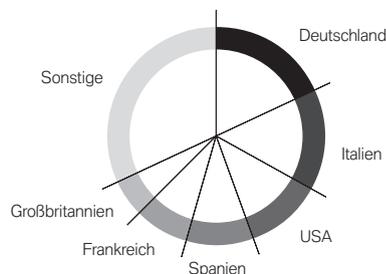
Während der weltweit größten Motorradmesse INTERMOT stellte die BMW Group im Oktober weitere neue Modelle vor: den Sportler K 1300 S, das Urbanbike K 1300 R, den Tourer K 1300 GT sowie die Rennversion der S 1000 RR. Weitere neue Modelle wurden während der italienischen Motorradmesse EICMA im November erstmals der Öffentlichkeit gezeigt, darunter das neue Urbanbike F 800 R und die puristische Konzeptstudie BMW Custom Concept. Die K 1300er Modelle sind seit Anfang Februar 2009 verfügbar, die F 800 R wird ab Mai für die Kunden erhältlich sein. Die Straßenversion der S 1000 RR folgt Ende des Jahres.

Motorradproduktion auf Vorjahresniveau

Die Produktion von Motorrädern erreichte im Jahr 2008 nahezu das Vorjahresniveau. Insgesamt wurden 104.220 BMW Motorräder gefertigt (-0,2%). Im Werk Berlin stieg die Produktionszahl um 6,2% auf 101.964 Einheiten, beim Kooperationspartner Piaggio S. p. A., Noale, ging die Produktion um 73,1% auf 2.256 Motorräder zurück.

BMW Group – wichtigste Motorradmärkte 2008

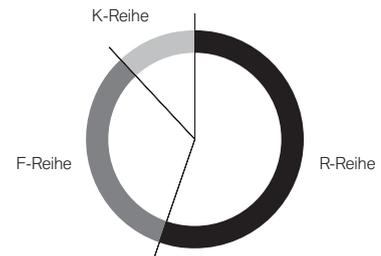
in % vom Absatz



Deutschland	18,3	Frankreich	8,1
Italien	14,8	Großbritannien	5,5
USA	11,4	Sonstige	31,9
Spanien	10,0		

BMW Motorräder – Anteil der Modellreihen 2008

in % vom Absatz



R-Reihe	55,5	K-Reihe	11,7
F-Reihe	32,8		

Im Jahr 2008 liefen im Werk Berlin im Zusammenhang mit der Produktoffensive wieder zahlreiche Modelle erstmals vom Band: die drei Modelle der K-Baureihe (K 1300 S/R/GT), die HP2 Sport sowie die G 450 X.

14	Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungssystem
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

Segment Finanzdienstleistungen durch Wirtschaftskrise stark beeinträchtigt

Im Berichtsjahr 2008 belastete die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise das Ergebnis im Segment Finanzdienstleistungen unerwartet stark. Vor allem die angespannte Lage an den internationalen Gebrauchtwagenmärkten sowie ein erhöhtes Kreditausfallrisiko erforderten erhebliche Maßnahmen zur Risikovorsorge. Zur aktuellen Risikoeinschätzung im Finanzdienstleistungsgeschäft wird auf den Risikobericht auf den Seiten 64 und 65 hingewiesen.

Das bilanzielle Geschäftsvolumen belief sich zum 31. Dezember 2008 auf 57.587 Mio. Euro und nahm damit im Vergleich zum Vorjahr um 12,3 % zu. Zum Ende des Berichtszeitraums wurden damit 3.031.935 Leasing- und Finanzierungsverträge mit Händlern und Endkunden betreut; gegenüber dem Vergleichswert des Vorjahres entspricht dies einem Wachstum von 15,3 %. Der Anstieg ist unter anderem auf den Rückkauf eines bislang außerbilanziellen Fahrzeugportfolios zurückzuführen, in dem ein Teil des Leasinggeschäfts in Deutschland enthalten war. Der Anteil an Neufahrzeugen der BMW Group, die im Jahr 2008 durch das Segment Finanzdienstleistungen verleast oder finanziert wurden, lag mit 48,5 % um 3,8 Prozentpunkte über dem Vergleichswert aus dem Vorjahr.

Regionale Expansion gezielt fortgesetzt

Das Segment Finanzdienstleistungen setzte im Jahr 2008 seine gezielte regionale Expansion fort. Im Oktober 2008 unterzeichnete die BMW Group den Vertrag mit Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, über die Einrichtung eines Joint Ventures für das Angebot von Finanzdienstleistungen in China. Im Rahmen einer Kooperation mit Nordea Finance, einer Tochtergesellschaft der Nordea Bank, der größten Bank Skandinaviens, sind seit Juli 2008 Finanzierungsprodukte für Endkunden auch in Estland, Lettland und Litauen verfügbar. Darüber hinaus hat das Segment Finanzdienstleistungen in der ersten Jahreshälfte 2008 die Banklizenz in Russland erhalten. Im Juli 2008 wurde dort das Geschäft mit der Endkundenfinanzierung aufgenommen.

Studie belegt Kunden- und Händlerzufriedenheit

Das international renommierte Marktforschungsinstitut J.D. Power and Associates veröffentlichte im Dezember 2008 die Ergebnisse der Consumer Financing Satisfaction StudySM 2008. In beiden Preiskategorien belegte das Finanzdienstleistungsgeschäft der BMW Group den ersten Rang in der Kundenzufriedenheit in den USA.

Auch in der bereits im September 2008 veröffentlichten Dealer Financing Satisfaction StudySM 2008 erreichte das Segment Finanzdienstleistungen in sämtlichen Kategorien in der Händlerzufriedenheit die Spitzenposition in

den USA. Diese Auszeichnungen stehen für die hohe Bedeutung und Qualität des Finanzdienstleistungsgeschäfts der BMW Group sowohl bei Endkunden als auch in der Händlerorganisation der BMW Group.

Kundengeschäft nimmt weiter zu

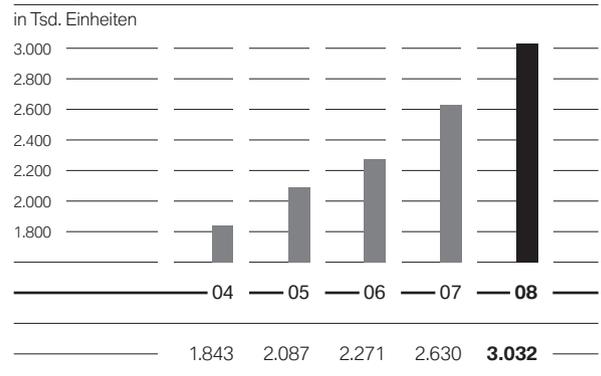
Das Finanzierungs- und Leasinggeschäft mit Endkunden, der größte Geschäftsbereich des Segments Finanzdienstleistungen, ist auch im Jahr 2008 gewachsen. Der Wert der im Kundengeschäft abgeschlossenen Neuverträge betrug im Berichtszeitraum insgesamt 29.341 Mio. Euro. Dies entspricht einer Steigerung von 3,1% gegenüber dem Vorjahr. Im Jahr 2008 wurden 1.197.871 Neuverträge mit Kunden abgeschlossen, eine Zunahme von 10,3% im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Deutlich mehr als die Hälfte entfielen davon auf Neufahrzeuge der BMW Group.

Der Anteil des Leasinggeschäfts am gesamten Kundenneugeschäft betrug zum Stichtag 34,2%. Dies entspricht einem Rückgang um 4,0 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr und ist das Ergebnis einer gezielten Veränderung der Akzente im Kundenneugeschäft in Richtung Kreditfinanzierung. Das Leasinggeschäft lag zum Stichtag um 1,4% unter dem Vorjahreswert, das Kreditfinanzierungsgeschäft legte im Neugeschäft um 17,5% zu.

Bei der Finanzierung gebrauchter Automobile lag die Anzahl der Neuverträge um 22,2% über dem entsprechenden Vorjahreswert. Fast drei Viertel dieser Verträge beziehen sich auf die Kreditfinanzierung gebrauchter Fahrzeuge der Marken BMW und MINI.

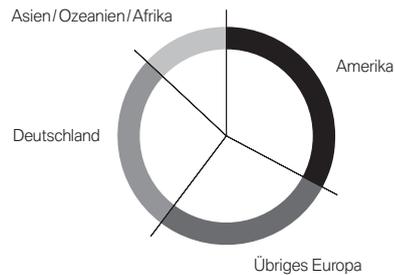
Das Segment Finanzdienstleistungen betreute zum Jahresende 2.785.509 Verträge mit Endkunden. Gegenüber dem Stichtag des Vorjahres entspricht dies einem Anstieg von 16,0%. Dabei legte in Deutschland der Vertragsbestand im Kundengeschäft um 19,4% zu. Die Zunahme beruht unter anderem auf dem Rückkauf eines bislang außerbilan-

Vertragsbestand der BMW Group Financial Services



Vertragsbestand Kundenfinanzierung der BMW Group Financial Services 2008

in % nach Regionen



Amerika	32,9	Deutschland	26,6
Übriges Europa	27,5	Asien/Ozeanien/Afrika	13,0

ziellen Fahrzeugportfolios, in dem ein Teil des Leasinggeschäfts in Deutschland enthalten war. In den übrigen europäischen Märkten nahm der Vertragsbestand um 13,9%, in der Region Asien/Ozeanien/Afrika um 14,1% zu. Den größten Anteil am weltweiten Vertragsbestand hält mit 916.509 Verträgen unverändert die Region Amerika. Hier betrug der Zuwachs gegenüber dem Stichtag des Vorjahres 15,9%.

Händlerfinanzierung gestiegen

Das Segment Finanzdienstleistungen unterstützt durch ein umfangreiches Produktangebot auch die Handelsorganisation der BMW Group. Im Geschäftsjahr 2008 legte das Geschäftsvolumen in der Händlerfinanzierung zu. Zum Ende des Jahres erreichte das betreute Geschäftsvolumen mit 8.887 Mio. Euro einen Zuwachs von 6,3% gegenüber dem Vergleichswert aus dem Vorjahr. Insgesamt wurden damit zum Ende des Berichtszeitraums 246.426 Verträge in der Händlerfinanzierung betreut.

Mehrmarkenfinanzierung über Vorjahr

Das Geschäftsfeld Mehrmarkenfinanzierung wurde im Jahr 2008 erneut ausgeweitet. In 25 Märkten werden unter der Markenbezeichnung Alpha Kreditfinanzierungen, Leasing und Dienstleistungen über Händlerbetriebe an Endkunden vermarktet. Nachdem im vergangenen Jahr die Markenbezeichnung up2drive erfolgreich für das Direktgeschäft eingeführt wurde, konnte dieser Vertriebskanal in vier Märkten weiter ausgebaut werden.

Das Neugeschäft erhöhte sich in der Mehrmarkenfinanzierung im Berichtsjahr auf 172.317 Verträge. Dies entspricht einem Anstieg um 38,3% gegenüber dem Vergleichswert aus dem Vorjahr. Den größten Anteil am Vertragszugang

wiesen die Regionen Amerika sowie Asien/Ozeanien/Afrika auf.

Flottengeschäft steigt weiter an

Das internationale markenübergreifende Flottengeschäft der BMW Group ist unter der Markenbezeichnung Alphabet in den Bereichen Finanzierung, Full-Service-Leasinggeschäft und Flottenmanagement tätig. Im Flottengeschäft stieg der Vertragsbestand im Jahr 2008 trotz des schwierigen Marktumfelds weiter an. Zum Ende des Berichtszeitraums betreuten die 15 Alphabet-Gesellschaften weltweit einen Bestand von 322.755 Verträgen, ein Anstieg von 15,3% gegenüber dem Vorjahr. Damit konnte Alphabet seine Marktposition weiter ausbauen.

Einlagengeschäft mit starkem Volumenanstieg

Trotz des schwierigen Umfelds durch die Finanz- und Wirtschaftskrise lag das Einlagenvolumen im Finanzdienstleistungsgeschäft der BMW Group zum Ende des Berichtszeitraums bei 8.209 Mio. Euro. Dies entspricht einem Anstieg von 43,2% gegenüber dem Vorjahresstichtag.

Im Wertpapiergeschäft betreute das Segment Finanzdienstleistungen zum Stichtag 31.681 Kundendepots. Damit bewegte sich die Zahl der Depots auf Vorjahresniveau (-0,4%).

Im Kreditkartengeschäft konnte das Niveau des Vorjahres nicht gehalten werden. Mit insgesamt 355.606 BMW und MINI Kreditkarten verringerte sich der betreute Bestand zum Stichtag um 9,7%. Die BMW Card ist in zehn, die MINI Card in vier Ländern im Produktportfolio.

Wachstum im Versicherungsgeschäft

Neben dem Angebot im Finanzierungs- und Leasinggeschäft vermittelt die BMW Group im Finanzdienstleistungsgeschäft fahrzeug- und mobilitätsbezogene Versicherungsprodukte in mehr als 30 Märkten. Zu diesem Zweck unterhält das Segment Finanzdienstleistungen Kooperationen mit lokalen Versicherungen. Auch im Jahr 2008 wurde die Internationalisierung des Geschäftsfelds Kundenversicherungen fortgesetzt. Das Angebot an gebündelten Versicherungs- und Finanzierungsprodukten wurde erweitert und dem steigenden Kundenbedürfnis nach Paketlösungen angepasst.

Diese Maßnahmen haben dazu beigetragen, das Neugeschäft im Jahr 2008 um 25,0% auf 493.672 Versicherungsverträge zu erweitern. Im Jahresverlauf 2008 hat der Bestand an betreuten Versicherungsverträgen erstmals die Millionengrenze überschritten. Zum 31. Dezember 2008 lag er mit 1.146.967 Verträgen um 21,1% über dem Vorjahreswert.

14	Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungssystem
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

Finanz- und Wirtschaftskrise beeinflusst Risikosituation

Das Bonitätsrisiko im Kredit- und Leasinggeschäft bewegte sich im Geschäftsjahr 2008 über dem Niveau des Vorjahres. Die Quote der Forderungsausfälle erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 13 Basispunkte auf 0,59 %.

Im Segment Finanzdienstleistungen wird das Zinsänderungsrisiko nach Risikoertragsgesichtspunkten gesteuert. Der in diesem Zusammenhang verwendete diversifizierte Value at Risk* zur Messung der Zinsänderungsrisiken stieg im Segment Finanzdienstleistungen im Jahresverlauf von 37,3 Mio. Euro auf 51,0 Mio. Euro.

* 99 % Konfidenzintervall, Haltedauer von zehn Tagen

Zahl der Mitarbeiter reduziert

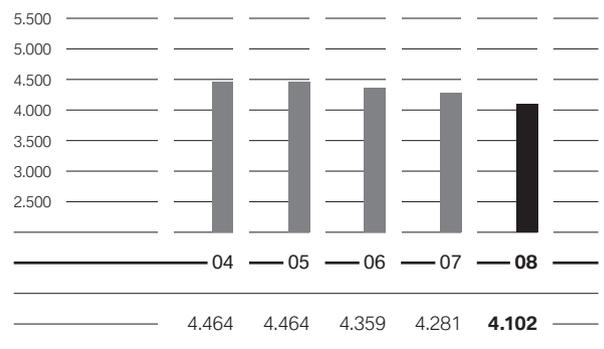
Mit 100.041 Mitarbeitern zum Ende des Geschäftsjahres 2008 hat sich der Personalstand der BMW Group im Vergleich zum Vorjahr um 7.498 Mitarbeiter reduziert (– 7,0 %). Dies ist im Wesentlichen auf die Umsetzung des angekündigten Personalabbaus sowie die Veräußerung von Unternehmensanteilen im Jahr 2008 zurückzuführen. Das Unternehmensprogramm zum Personalabbau hat zu einer deutlichen Steigerung der Fluktuationsquote in der BMW AG geführt.

Trotz des Personalabbaus stellte die BMW Group auch im Berichtszeitraum gezielt Mitarbeiter ein. Zusätzlich zu den fast 1.200 neu besetzten Ausbildungsplätzen wurden im Verlauf des Jahres 226 unbefristete Stellen in der BMW AG neu besetzt. Rund 74 % der Mitarbeiter der BMW Group sind in Deutschland beschäftigt.

Zahl der Auszubildenden bleibt auf hohem Niveau

Mit dem Beginn des neuen Ausbildungsjahres haben insgesamt 1.177 junge Menschen ihre Ausbildung bei der BMW Group begonnen. Damit ist das Niveau der Einstellungen von Auszubildenden seit Jahren konstant hoch. Gleichzeitig konnten vermehrt Auszubildende wegen guter Leistungen ihre Ausbildungszeit verkürzen, weshalb zum Ende des Berichtsjahres ein statistischer Rückgang zu

Auszubildende der BMW Group am 31. Dezember



Mitarbeiter der BMW Group

	31.12.2008	31.12.2007	Veränderung in %
Automobile	92.924	98.548	-5,7
Motorräder	2.917	2.989	-2,4
Finanzdienstleistungen	4.077	4.097	-0,5
Sonstige	123	1.905	-93,5
— davon Beratung/Software	-	1.793	-
BMW Group	100.041	107.539	-7,0

14	Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungssystem
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

verzeichnen ist. Insgesamt beschäftigte die BMW Group zum Ende des Berichtsjahres 4.102 Auszubildende, 4,2 % weniger als zum Ende des Vorjahres.

Die Ausbildungsquote in Deutschland – also der Anteil der Auszubildenden an der gesamten Mitarbeiterzahl – ist im Jahr 2008 um 0,2 Prozentpunkte auf 5,0 % gestiegen. Darüber hinaus runden Einstiegsprogramme für Abiturienten und Hochschulabsolventen das Angebot für Berufseinsteiger bei der BMW Group ab.

Fokussierte Aus- und Weiterbildung

Die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter ist für die BMW Group als Premiumanbieter von zentraler Bedeutung. Weiterbildungsmaßnahmen werden stets bedarfsgerecht geplant und zielorientiert umgesetzt. Im Geschäftsjahr 2008 investierte die BMW Group hier weiter auf hohem Niveau. Im Berichtsjahr konzentrierten sich die durchgeführten Weiterbildungsmaßnahmen angesichts der schwierigen Rahmenbedingungen auf ausgewählte Zielgruppen und Schwerpunktbereiche, so dass die Aufwendungen mit 154 Mio. Euro den Vorjahresbetrag um 14,9 % unterschritten.

Nachfrage nach Auslandseinsätzen unverändert hoch

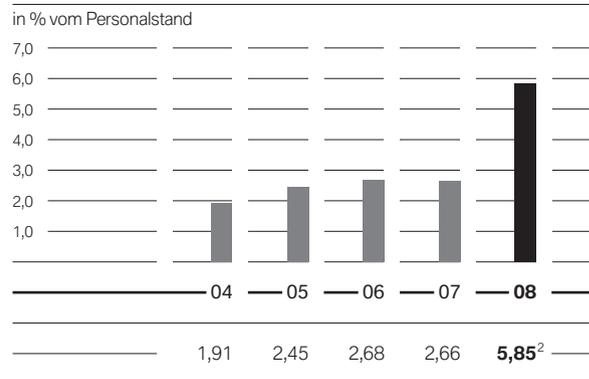
In einem international tätigen Unternehmen wie der BMW Group sind der länderübergreifende Austausch von Wissen und die Vernetzung auf allen Ebenen von entscheidender Bedeutung. So werden beispielsweise bei Produktionsanläufen neuer Modelle Fachleute zwischen den einzelnen Produktionsstandorten ausgetauscht, um eine gleichbleibend hohe Anlaufqualität im gesamten Produktionsnetzwerk zu gewährleisten. Auch im Rahmen des Entwicklungs- und Einkaufsnetzwerks werden Mitarbeiter verstärkt international eingesetzt.

Im Berichtszeitraum waren mehr als 650 Mitarbeiter der BMW AG außerhalb ihres Heimatlands im Einsatz. Die Hauptzielländer waren dabei die Unternehmensstandorte in Nordamerika, Großbritannien und China. Darüber hinaus waren rund 175 Mitarbeiter von ausländischen Standorten der BMW Group in Deutschland oder an einem Standort außerhalb ihres Heimatlands eingesetzt. Im Rahmen der längerfristigen Einsätze verbringen die Mitarbeiter durchschnittlich zweieinhalb Jahre im Ausland. In diesem Zeitrahmen können sie Prozess- und Fachwissen weitergeben, sich im Ausland weiterbilden und gleichzeitig internationale Erfahrung für die weitere berufliche Laufbahn sammeln.

Hohe Attraktivität als Arbeitgeber bestätigt

Die BMW Group bleibt auch im Jahr 2008 einer der attraktivsten Arbeitgeber. Dies belegen zahlreiche Studien und

Fluktuationsquote BMW AG¹



¹ Austritte von Mitarbeitern mit unbefristeten Arbeitsverhältnissen

² nach Umsetzung der angekündigten Personalmaßnahmen

Rankings. Die BMW Group wurde von Jungakademikern sowohl aus Wirtschafts- als auch aus Ingenieurwissenschaften in der Studie „Die beliebtesten Arbeitgeber Deutschlands“ (Trendence) zu einem der beliebtesten Arbeitgeber gewählt. Zum gleichen Ergebnis kommt die Studie „Universum Student Survey 2008“ (Universum): Auch hier bestätigt die BMW Group ihre hohe Reputation unter den Studierenden der Wirtschafts- und Ingenieurwissenschaften.

Projekt „Heute für morgen“ – den demografischen Realitäten aktiv begegnen

Die Alterung der Gesellschaft wirkt sich auf die gesamte Wirtschaft und jedes einzelne Unternehmen aus. Die BMW Group stellt sich deshalb bewusst und chancenorientiert auf die demografischen Verhältnisse von morgen ein.

Der Grundstein zum Erhalt der Leistungs- und Beschäftigungsfähigkeit der Belegschaft in der BMW Group wurde in dem ganzheitlich ausgerichteten Projekt „Heute für morgen“ gelegt. Die Arbeit des Projekts gliederte sich in die fünf Handlungsfelder Gesundheitsmanagement und -prävention, Qualifizierung und Kompetenzen, Arbeitsumfeld, individuelle Lebensarbeitszeitmodelle und Kommunikation. Das Projekt ist in der zweiten Jahreshälfte 2008 erfolgreich zur weiteren Umsetzung und Fortführung in die Organisation überführt worden.

Im Jahr 2008 wurde unter anderem intensiv an der Entwicklung von Maßnahmen gearbeitet, Produktionssysteme auch auf die ergonomischen Bedürfnisse älterer Mitarbeiter auszurichten. So wurde beispielsweise in dem für die Automobilindustrie einmaligen Pilotprojekt „Arbeitssystem 2017“ für einen Produktionsabschnitt des Werks in Dingolfing die prognostizierte Altersstruktur des Jahres 2017 bereits heute im Arbeitsalltag abgebildet. Die Anwendbarkeit und

Effektivität der entwickelten Maßnahmen und Instrumente konnten auf diese Weise gezielt evaluiert werden. Es ist beabsichtigt, die gewonnenen Erkenntnisse zur altersgerechten Gestaltung von technischen und organisatorischen Arbeitsbedingungen – insbesondere der Arbeitsplätze, Arbeitszeiten und Arbeitsstrukturen – auch auf weitere Bereiche zu übertragen.

Darüber hinaus wurde im Jahr 2008 mit Vollzeit Select ein neues Arbeitszeitmodell eingeführt. Das Modell bietet den Mitarbeitern die Möglichkeit, bei entsprechender Verringerung des Entgelts zusätzliche freie Tage zu wählen. Dieses Arbeitszeitmodell fand eine hohe Akzeptanz unter den Mitarbeitern und schafft zusätzlichen Raum für die individuelle Gestaltung von Regenerationsphasen.

Wettbewerbsfähigkeit des Personalaufwands

Ein wettbewerbsfähiger Personalaufwand leistet einen wichtigen Beitrag zum Unternehmenserfolg und damit zur Beschäftigungssicherung. Daher gewinnt die Steuerung des Personalaufwands in einem wettbewerbsintensiven Umfeld immer stärker an Bedeutung.

Für die BMW Group steht dabei nicht die einseitige Kostenorientierung im Vordergrund, sondern insbesondere die Erreichung eines insgesamt höheren Effizienz-niveaus durch Steigerung der Leistung. Die hohe Motivation der Mitarbeiter der BMW Group einerseits und die Mitarbeiterorientierung des Unternehmens andererseits werden durch individuelle sowie leistungs- und erfolgsorientierte Gegenleistungen des Unternehmens und durch flexible Arbeitszeitsysteme unterstützt. Entgeltleistungen, Arbeitszeitregelungen und Zusatzleistungen werden dabei stets in enger Abstimmung mit der Arbeitnehmervertretung überprüft und angepasst. So wurde beispielsweise im Jahr 2008 für alle Mitarbeiter mit BMW Zeitkonto der Korridor auf +/- 300 Stunden erweitert. Diese hinzugewonnene Flexibilität ermöglicht eine entgeltneutrale Anpassung der Produktion an die veränderte Nachfrage auf den Automobilmärkten.

Neugestaltung der Führungskräftevergütung

Um die strategische Neuausrichtung der BMW Group auch in der Vergütung der Führungskräfte der BMW AG fest zu verankern, wurde das Vergütungssystem für mittlere und obere Führungskräfte im Jahr 2008 neu strukturiert. In der neuen Struktur wird der persönliche Beitrag bei der Ermittlung der Gesamtvergütung künftig stärker gewichtet. Auf diese Weise wird dem Grundprinzip von Leistung und Gegenleistung noch besser Rechnung getragen und die Zielerreichung insgesamt wirksam unterstützt. Darüber hinaus wird der Unternehmensbonus künftig direkt auf der Basis der Umsatzrendite nach Steuern, des Jahresüberschusses sowie der Dividendenhöhe er-

mittelt. Damit sind die strategischen Zielfelder Wachstum und Profitabilität unmittelbar mit der Führungskräftevergütung in der BMW AG verknüpft.

Internationalisierung der Personalarbeit

Mit dem Programm excellence in Human Resources (eHR) wird seit dem Jahr 2002 konsequent die Leistungsfähigkeit des Personal- und Sozialwesens in der BMW Group gesteigert. Zielsetzung von eHR ist es, allen Mitarbeitern und Führungskräften einen schnellen Service, hohe Erreichbarkeit bei Anfragen sowie eine kompetente Beratung durch das Personal- und Sozialwesen zu bieten.

Auf der Grundlage der Erfahrungen in Deutschland wurden Organisation, Prozesse sowie die unterstützenden IT-Systeme des Personalwesens für den internationalen Einsatz angepasst und im November 2008 in Großbritannien erfolgreich eingeführt. Für alle Mitarbeiter der Standorte Hams Hall, Goodwood und Oxford bestehen somit einheitliche Zugangsmöglichkeiten zum Personalwesen. Betreuungsthemen und Spezialthemen wie Recruiting und Training wurden standardisiert und mit weiterhin hoher Qualität bei gesteigerter Effizienz zentral behandelt. Im Jahr 2009 wird mit der Anbindung der Standorte Bracknell und Hook die Umstellung für Großbritannien abgeschlossen.

14	Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungssystem
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

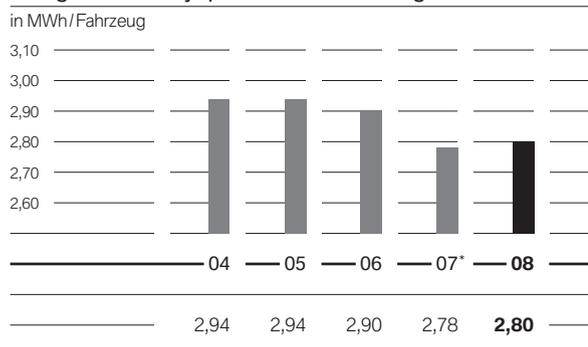
Umweltgerechte Konstruktion der Fahrzeuge weiterentwickelt

Bei der Verbesserung der Umweltverträglichkeit ihrer Produkte hat die BMW Group im Jahr 2008 weitere Meilensteine erreicht. So hat das Unternehmen ein umfassendes Produktdatensystem aufgebaut, das die Materialdaten der im Fahrzeug verwendeten Bauteile enthält. Im Mai 2008 war die BMW Group der erste Automobilhersteller, der mit Hilfe dieses Produktdatensystems eine virtuell erstellte Materialbilanz nach der internationalen Norm ISO 22628 für den neuen BMW 7er vorlegte.

Darüber hinaus bewies die BMW Group in einem industriellen Großversuch, dass durch die Anwendung der Post-Shredder-Technologie die Fahrzeuge der BMW Group mindestens zu 85 % recyclingfähig und bis zu 95 % verwertbar sind. Bei dem Post-Shredder-Verfahren werden nach der mechanischen Zerkleinerung der Fahrzeuge die Shredder-Restfraktionen durch Sortieren und Sieben in die unterschiedlichen Materialien wie Metalle, Kunststoffe und Mineralien getrennt und so für die weitere Verarbeitung vorbereitet.

Durch die umfassenden Vorarbeiten bestand die BMW Group im Mai 2008 die Vorprüfung der Zulassungsbehörde. Damit erfüllt die BMW Group die Vorgaben der europäischen Richtlinie über die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge 2005/64/EG in Bezug auf Wiederverwendung, Recycling und Verwertung. Auch der Einsatz von wiedergewonnenen Materialien (Rezyklaten) wurde im Jahr 2008 weiter ausgebaut. So konnte beispielsweise im neuen BMW 7er der Anteil von Rezyklaten um rund 15 % gegenüber dem Vorgängermodell erhöht werden. Der Einsatz von gütegesicherten Rezyklaten senkt Kosten und schont Ressourcen bei Einhaltung der bekannt hohen Qualitätsstandards.

Energieverbrauch je produziertes Fahrzeug



* Im Jahr 2007 Erweiterung der Datenbasis von zehn auf 17 Standorte. Bis 2006: München, Dingolfing, Landshut, Regensburg, Leipzig, Steyr, Rosslyn, Spartanburg, Hams Hall, Oxford. Seit 2007 auch Berlin (Brems Scheibenfertigung), Eisenach, Swindon, Goodwood, Montagewerk Rayong, Montagewerk Chennai, BMW Brilliance in Shenyang.

Konsequente Steuerung des konzernweiten Umweltschutzes

Bei der Produktion ihrer Fahrzeuge folgt die BMW Group der Clean-Production-Philosophie. Damit hat sich das Unternehmen zu einem vorsorgenden Umweltschutz verpflichtet und senkt im Herstellungsprozess seiner Fahrzeuge systematisch und konsequent Ressourcenverbrauch und Umweltauswirkungen. Dazu werden monatlich die umweltrelevanten Berichtsgrößen systemgestützt erhoben.

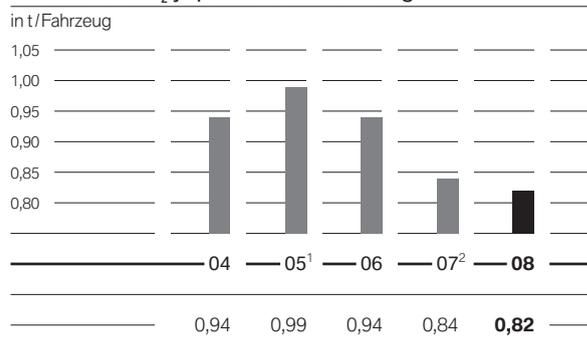
Folgende Kernindikatoren – ausgedrückt pro produziertem Fahrzeug – sind dabei Bestandteil des konzernweiten Zielsystems und werden entsprechend gesteuert:

- Energieverbrauch
- Wasserverbrauch
- Prozessabwasser
- Lösungsmittlemissionen
- Abfall zur Beseitigung

Darüber hinaus werden die CO₂-Emissionen pro produziertem Fahrzeug als Resultat des Energieverbrauchs und des verwendeten Energiemix erfasst.

Die Zielvorgabe für das weltweite Produktionsnetzwerk ist, diese Kernindikatoren im Zeitraum von 2006 bis 2012 um 30 % zu senken. Dies bedeutet eine durchschnittliche Reduzierung von jährlich 5 %. Diese Vorgabe kann jedoch aufgrund von Fahrzeuganläufen, -ausläufen oder geänderten Produktionszahlen variieren. Mit Hilfe der Umwelteffizienz (UEZ) wird darüber hinaus die Absenkung über alle Kernindikatoren hinweg überprüft. Im Jahr 2008 ergab die Ermittlung der UEZ, dass sich die Verbesserung der Ressourceneffizienz im Korridor der vereinbarten Ziele bewegt.

Emissionen CO₂ je produziertes Fahrzeug



¹ Die Erhöhung ist bedingt durch eine Veränderung im Energiemix.

² Im Jahr 2007 Erweiterung der Datenbasis von zehn auf 17 Standorte. Bis 2006: München, Dingolfing, Landshut, Regensburg, Leipzig, Steyr, Rosslyn, Spartanburg, Hams Hall, Oxford. Seit 2007 auch Berlin (Brems Scheibenfertigung), Eisenach, Swindon, Goodwood, Montagewerk Rayong, Montagewerk Chennai, BMW Brilliance in Shenyang.

Weniger Ressourcen, geringere Emissionen

Durch die eingesparte Energie von über 650.000 MWh im gesamten Unternehmen verringerten sich die Energiekosten im Jahr 2008 um rund 35 Mio. Euro. Die Reduzierung bei den anderen Kernindikatoren wie Wasserverbrauch, Prozessabwasser und Abfall zur Beseitigung führte im Jahr 2008 zu Einsparungen von rund 1,2 Mio. Euro.

Die Aktivitäten, den Energieverbrauch in der BMW Group weiter zu senken, werden seit Beginn 2007 in einem international agierenden Energieprojekt gesteuert. Der Energieverbrauch pro produziertem Fahrzeug lag im Jahr 2008 mit 2,80 MWh nahezu auf dem Vorjahresniveau von 2,78 MWh. Dieser Wert konnte vor dem Hintergrund der im Vergleich zum Vorjahr um 6,6 % reduzierten Automobilproduktion nur durch die deutliche Reduzierung des absoluten Energieverbrauchs gehalten werden. Erreicht wurden die Einsparungen unter anderem durch Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen in den Werken Landshut und Steyr sowie die Umstellung der Heizungsanlage von Schweröl auf Erdgas im britischen Werk in Swindon. Als Pilotprojekt wurden im BMW Werk München im Jahr 2008 umfassende Analysen und Maßnahmen zur weiteren Einsparung von Energie durchgeführt. Die gewonnenen Erkenntnisse werden nun schrittweise auf weitere Standorte im Produktionsnetzwerk der BMW Group übertragen. Den Mitarbeitern der BMW Group wurde bei Energietagen in den Werken Berlin, Dingolfing, Leipzig, München und Steyr aufgezeigt, wie sie an ihrem Arbeitsplatz einen wichtigen Beitrag zur Verringerung des Energieverbrauchs leisten können.

Durch die verschiedenen Energiesparmaßnahmen des internationalen Energieprojekts wurden seit Anfang 2007 im gesamten Unternehmen rund 1,1 Mio. MWh Energie eingespart. Dies entspricht in etwa dem jährlichen Energie-

verbrauch einer deutschen Stadt mit 170.000 Einwohnern. Die daraus realisierten Einsparungen belaufen sich auf etwa 62 Mio. Euro.

Die BMW Group hat im Jahr 2008 vor allem den Stromverbrauch reduzieren können. Durch den höheren CO₂-Emissionsfaktor für Strom im Vergleich zu Gas sanken die CO₂-Emissionen pro produziertem Fahrzeug von 0,84 Tonnen CO₂ im Vorjahr auf 0,82 Tonnen CO₂.

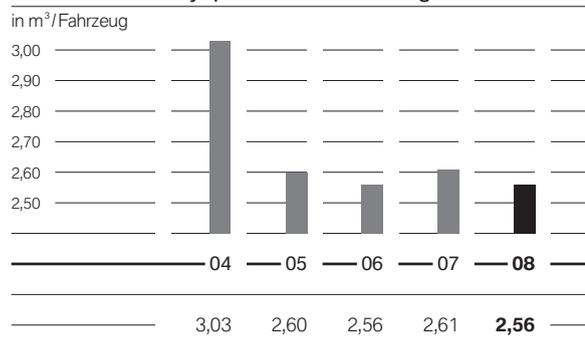
Der Wasserverbrauch bewegte sich weiter auf sehr niedrigem Niveau. Im Jahr 2008 betrug der Wasserverbrauch pro produziertem Fahrzeug 2,56 m³ (2007: 2,61 m³). Absolut betrachtet verbrauchte die BMW Group im Vergleich zum Vorjahr über 335.000 m³ weniger Wasser. Die Menge des Prozessabwassers pro produziertem Fahrzeug pendelte sich 2008 auf dem Vorjahreswert von 0,64 m³ ein. Auch hier konnte der absolute Wert um rund 68.000 m³ reduziert werden.

Der Abfall zur Beseitigung, das sind Abfälle, die nicht wiederverwertet werden können, sank im Vergleich zum Vorjahr um über 8 %. Er liegt nun bei 14,84 kg pro produziertem Fahrzeug. Darüber hinaus konnten durch eine verbesserte Trennung und Sortierung die Wiederverwertung von Abfällen gesteigert und der Anteil des Abfalls zur Beseitigung reduziert werden.

Die Lösungsmittlemissionen pro produziertem Fahrzeug verringerten sich 2008 deutlich um fast 17 % auf nun 1,96 kg. Verbesserungen in den Lackierprozessen an allen Standorten trugen hierzu maßgeblich bei.

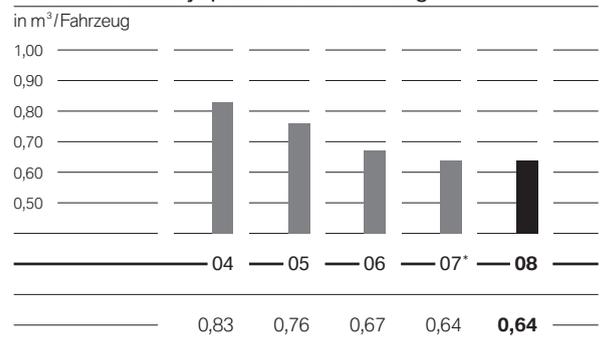
Zudem sanken die Lösungsmittlemissionen durch die weitere Reduzierung des Oberflächenschutzes der Fahr-

Wasserverbrauch* je produziertes Fahrzeug



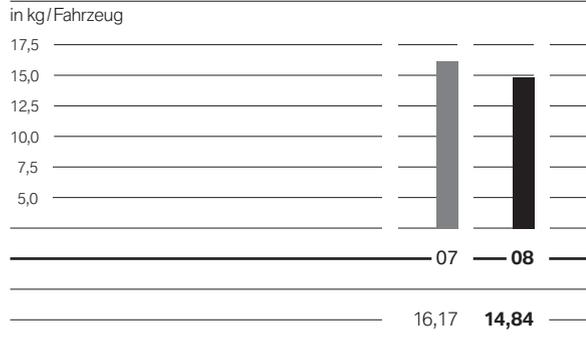
* Die Kennzahlen zum Wasserverbrauch beziehen sich auf die Produktionsstandorte der BMW Group. Der Wasserverbrauch umfasst den Prozesswasser-Input für die Fertigung sowie den allgemeinen Wasserverbrauch beispielsweise für Sanitäreinrichtungen.

Prozessabwasser je produziertes Fahrzeug



* Im Jahr 2007 Erweiterung der Datenbasis von zehn auf 17 Standorte. Bis 2006: München, Dingolfing, Landshut, Regensburg, Leipzig, Steyr, Rosslyn, Spartanburg, Hams Hall, Oxford. Seit 2007 auch Berlin (Bremscheibenfertigung), Eisenach, Swindon, Goodwood, Montagewerk Rayong, Montagewerk Chennai, BMW Brilliance in Shenyang.

Abfall zur Beseitigung* je produziertes Fahrzeug



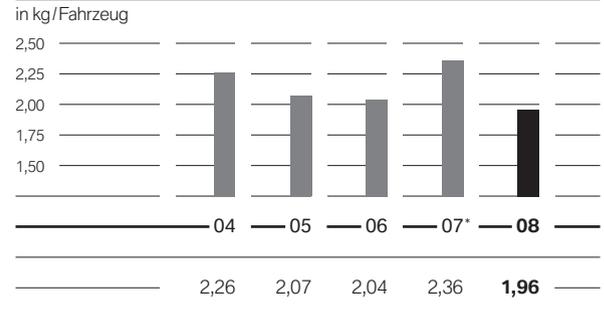
* Die Kennzahl „Abfall zur Beseitigung je produziertes Fahrzeug“ dient seit 2007 als Steuerungsgröße und wird seitdem berichtet.

zeuge. Insgesamt wurden 2008 rund 82 % aller Neufahrzeuge ohne Oberflächenschutz wie Wachs, Klebefolie oder Schutzhüllen ausgeliefert. Im Jahr zuvor lag die Quote noch bei 72 % der Fahrzeuge. Da die BMW Group den Oberflächenschutz konsequent abschafft, konnten auch die letzten Anlagen zur Außenhautkonservierung abgeschaltet werden.

Umweltfreundliche Transportlösungen

Die BMW Group reduzierte im Jahr 2008 auch die Umweltbelastungen, die durch den Transport der Warenströme von der Beschaffung bis zur Auslieferung entstehen. So halbierte sich im Jahr 2008 der Anteil der Luftfracht an der gesamten Transportleistung für die Werke im Ausland durch eine weiter optimierte Versorgungsplanung. Die Luftfracht hat damit nur noch einen Anteil von 0,1% an der gesamten Transportleistung (2007: 0,2%). Der Anteil der Seefracht stieg von 76,8% im Jahr 2007 auf 79,1% im Berichtszeitraum. Der Anteil der Transporte auf dem Schienenweg ging nach 6,9% im Vorjahr leicht auf 6,3% zurück. Der Anteil der Straße reduzierte sich von 16,1% im Vorjahr auf 14,5% im Jahr 2008.

Emissionen VOC (flüchtige organische Lösungsmittel) je produziertes Fahrzeug



* Im Jahr 2007 Erweiterung der Datenbasis von zehn auf 17 Standorte. Bis 2006: München, Dingolfing, Landshut, Regensburg, Leipzig, Steyr, Rosslyn, Spartanburg, Hams Hall, Oxford. Seit 2007 auch Berlin (Bremscheibenfertigung), Eisenach, Swindon, Goodwood, Montagewerk Rayong, Montagewerk Chennai, BMW Brilliance in Shenyang.

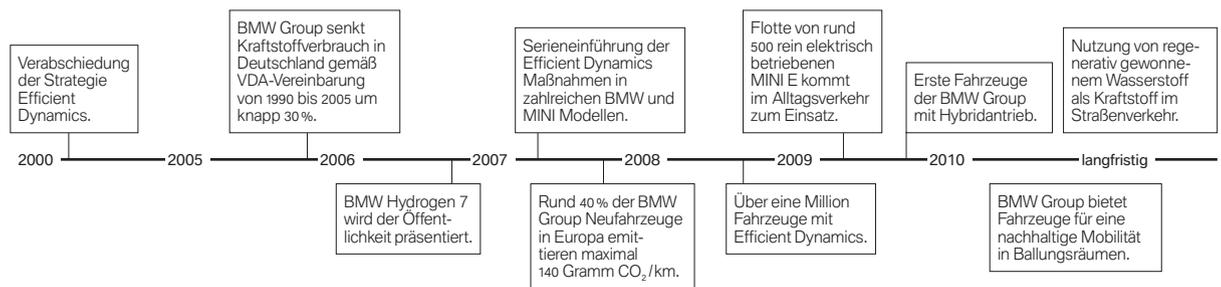
Insgesamt verließen 50,3% aller Neufahrzeuge die Werke auf dem Schienenweg. Im Vergleich zum Vorjahr ist dies eine Verringerung um 4,5 Prozentpunkte. Dies liegt unter anderem an der Verschiebung des Absatzes in Märkte, die nicht mit der Bahn beliefert werden können. Durch die Nutzung eines zusätzlichen Eingangshafens in den USA konnte die Wegstrecke der dort eingesetzten LKWs reduziert werden.

Nachhaltige Mobilität als Ziel

Die BMW Group nimmt ihre Verantwortung für den Klimaschutz wahr und arbeitet konsequent an Lösungen für eine nachhaltige Mobilität. Die dabei verfolgte Strategie teilt sich in drei Stufen auf:

1. Mit den Efficient Dynamics Maßnahmen aus hocheffizienten Motoren, einem optimierten Energiemanagement, innovativem Leichtbau und verbesserter Aerodynamik reduziert die BMW Group kontinuierlich den Verbrauch ihrer Fahrzeuge.

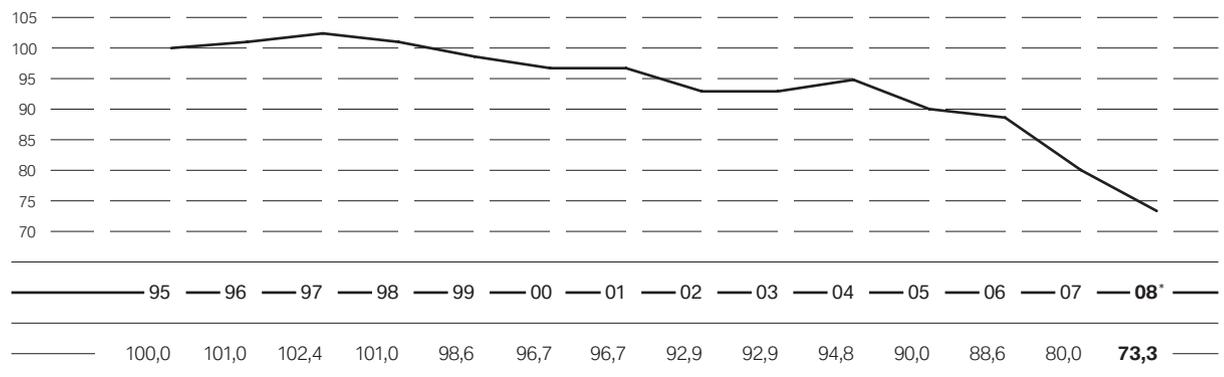
Roadmap der BMW Group für eine nachhaltige Mobilität



14	Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungs-system
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

Entwicklung der CO₂-Emissionen der BMW Group Automobile in Europa (EU-15)

(Index: 1995 = 100; Basis ist der Flottenverbrauch neu zugelassener Fahrzeuge in Europa (EU-15) im Neuen Europäischen Fahrzyklus gemäß ACEA-Selbstverpflichtung)



* Der CO₂-Ausstoß der neu zugelassenen Fahrzeuge in Europa (EU-15) lag im Jahr 2008 bei 154 Gramm CO₂ pro Kilometer, für EU-27 lag er bei 156 Gramm CO₂ pro Kilometer.

- Mittelfristig realisiert das Unternehmen zusätzliche Verbrauchsvorteile durch eine Elektrifizierung des Antriebsstrangs bis hin zu umfangreichen Hybridlösungen.
- Langfristig setzt die BMW Group auf Elektromobilität und die zukunftsweisende Nutzung von regenerativ gewonnenem Wasserstoff.

Flottenverbrauch deutlich gesenkt

Seit Jahren arbeitet die BMW Group intensiv an der Senkung des Flottenverbrauchs. Bereits vor acht Jahren wurde dazu mit Efficient Dynamics eine umfassende Entwicklungsstrategie verabschiedet. Efficient Dynamics ist ein Innovationspaket für geringeren Kraftstoffverbrauch und reduzierte CO₂-Emissionen. Es umfasst hocheffiziente Otto- und Dieselmotoren, Leichtbau, verbesserte Aerodynamik sowie ein ausgeklügeltes Energiemanagement mit Auto Start Stop Funktion und Bremsenergieerückgewinnung. Mit diesen Innovationen senkte die BMW Group den Kraftstoffverbrauch ihrer Neufahrzeuge um bis zu 23% im Vergleich zum jeweiligen Vorgängermodell. Efficient Dynamics ist eine globale und modellübergreifende Strategie und wirkt damit nicht nur in einzelnen Nischenmodellen, sondern in der gesamten Fahrzeugflotte.

Seit Anfang 2009 betragen die Emissionen für 27 Modelle der BMW Group maximal 140 Gramm CO₂ je Kilometer. Das Ergebnis: Die BMW Group senkte die CO₂-Emissionen ihrer in Europa (EU-15) verkauften Neuwagen von 1995 bis 2008 um fast 27%. Damit hat die BMW Group ihre Zusage im Rahmen der ACEA-Selbstverpflichtung eingehalten. Die Selbstverpflichtung, den Flottenverbrauch in Europa (EU-15) im Zeitraum von 1995 bis 2008 um 25% zu reduzieren, hat die BMW Group sogar um knapp 2% übererfüllt. Der CO₂-Ausstoß der neu zugelassenen Fahrzeuge

in Europa (EU-27) lag im Jahr 2008 bei 156 Gramm CO₂ pro Kilometer.

Im Jahr 2008 erhielt der BMW 118d in den USA den internationalen World Green Car of the Year Award. Wie stark Efficient Dynamics den Flottenverbrauch senkt, belegen auch Studien aus Großbritannien und den USA. Die Aufstellung des britischen Internetdienstes Clean Green Cars zeigte, dass der CO₂-Ausstoß neu zugelassener Fahrzeuge der Marke BMW im ersten Halbjahr 2008 um 11,3% niedriger war als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die BMW Group erzielte unter allen Herstellern die größten Fortschritte bei der CO₂-Reduktion ihrer Flotte. Zu einem ähnlichen Ergebnis kam im Frühjahr 2008 auch die jüngste Ausgabe des Environmental Defense Report in den USA. Diese unabhängige Studie zum Kraftstoffverbrauch von Neufahrzeugen, die zwischen 1990 und 2005 in den USA verkauft wurden, stellt fest, dass die BMW Group den CO₂-Ausstoß ihrer Fahrzeugflotte im untersuchten Zeitraum um 12,3% senkte. Im gleichen Zeitraum vervierfachten sich die Absatzzahlen der BMW Group in den USA. Mit dieser Leistung führt die BMW Group unangefochten die Rangliste mit der höchsten CO₂-Absenkung an.

Zahlreiche Modelle erreichen EU5 und EU6

Auch bei der Einführung von Fahrzeugen, die der künftigen Abgasnorm EU5 entsprechen, nimmt die BMW Group eine führende Position ein. Insgesamt bietet die Marke BMW zum Frühjahr 2009 bereits 49 Modelle an, die die Abgasnorm EU5 erfüllen. Darüber hinaus ist der neue BMW 330d mit optionaler BMW BluePerformance-Technologie das erste Fahrzeug, das bereits im Modelljahr 2009 die erst ab 2014 gültige Abgasnorm EU6 erfüllt.

14	— Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	— Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungssystem
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

Im Jahr 2008 hat die BMW Group die Dieseltechnologie BMW Advanced Diesel mit BluePerformance in den USA und in Kanada eingeführt. Die ersten Dieselmotoren sind für Kunden in Nordamerika seit Dezember 2008 erhältlich. Beim BMW Advanced Diesel mit BluePerformance handelt es sich um einen 3,0-Liter-Reihensechszylinder mit Variable Twin Turbo und SCR-System (Selective Catalytic Reduction) mit Harnstoffeinspritzung. Das innovative Antriebsaggregat setzt neue Maßstäbe bei der Verringerung von Verbrauchs- und Emissionswerten. Damit werden auch die besonders anspruchsvollen Emissionsgrenzwerte in Kalifornien und anderen US-Bundesstaaten erfüllt. BMW Advanced Diesel wird als so genanntes 50-Staaten-Modell (BIN5) flächendeckend in den USA angeboten. Mit der Einführung von BMW Advanced Diesel setzt die BMW Group einen weiteren Baustein ihrer Efficient Dynamics Strategie zur weltweiten Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um.

BMW ActiveHybrid – nächster Schritt zu geringerem Verbrauch

Durch die Nutzung der Hybridtechnologie lassen sich weitere Effizienzpotenziale erschließen. Die BMW Group entwickelt ein umfassendes Hybrid-Baukastensystem, um maßgeschneidert für jedes Modell die jeweils beste Lösung anbieten zu können (Best of Hybrid). Der BMW Concept 7 Series ActiveHybrid verbindet einen hoch-effizienten V8-Twin-Turbo-Benzinmotor und einen Elektroantrieb im Rahmen eines Mild-Hybrid-Konzepts. Der Elektroantrieb unterstützt den Verbrennungsmotor in fest definierten Fahrsituationen und optimiert auf diese Weise die Antriebseinheit. Zur Energiespeicherung dient eine neu entwickelte Lithium-Ionen-Technologie.

Der BMW Concept X6 ActiveHybrid dagegen kombiniert einen Achtzylinder-Benzinmotor und den Elektroantrieb mit Hilfe eines innovativen Two-Mode-Aktivgetriebes. Im Gegensatz zu heute verfügbaren Hybrid-Modellen wird die Effizienzsteigerung bei der BMW ActiveHybrid-Technologie nicht nur im Stadtverkehr, sondern auch im Überlandverkehr realisiert. Verbrauchseinsparungen bis zu 20 % im Vergleich zu Fahrzeugen mit herkömmlichem Verbrennungsmotor sind damit möglich. Die Hybridmodelle des BMW X6 und des BMW 7er werden im Jahr 2009 Serienreife erlangen.

Innovative Konzepte für die Mobilität von morgen

Die BMW Group arbeitet weiter konsequent an Lösungen für eine nachhaltige Mobilität. Im Rahmen der Unternehmensstrategie Number ONE wurde eine eigene Organisationseinheit unter der Bezeichnung project i aufgebaut, um neue Mobilitätskonzepte vor allem für Ballungsräume zu entwickeln. Im November 2008 präsentierte die BMW Group mit dem Elektrofahrzeug MINI E auf der Automobil-

messe in Los Angeles das erste Ergebnis dieser Arbeit. Rund 500 vollelektrisch angetriebene MINI E werden im Rahmen eines Pilotprojekts in den US-Bundesstaaten Kalifornien, New York und New Jersey von ausgewählten Privat- und Firmenkunden im Alltagsverkehr genutzt. Der MINI E verfügt über einen 150 kW/204 PS starken Elektromotor, der von einem Lithium-Ionen-Akku mit Energie versorgt wird. Die Reichweite des Fahrzeugs beträgt bis zu 250 Kilometer bzw. 156 Meilen. Ziel dieses Pilotprojekts ist es, Erkenntnisse darüber zu gewinnen, wie die individuelle Mobilität auf der Grundlage rein elektrisch betriebener Fahrzeuge effizient gestaltet werden kann. Diese Erkenntnisse und die Resonanz der Kunden fließen in die weitere Entwicklung von Elektrofahrzeugen ein.

Langfristig: Fahren mit Wasserstoff

Für die nachhaltige automobilen Fortbewegung der Zukunft setzt die BMW Group langfristig auf regenerativ erzeugten Wasserstoff und verfolgt damit die Vision vom CO₂-freien Fahren. Mit dem BMW Hydrogen 7 ist die zukunftsweisende Nutzung von Wasserstoff als Energieträger für individuelle Mobilität bereits heute Realität. Dieses Wasserstofffahrzeug wird von einem Zwölfzylinder-Motor angetrieben, der eine Leistung von 191 kW/260 PS erzeugt. In den Verbrennungsräumen des Motors kann wahlweise Wasserstoff oder Benzin genutzt werden. Der Wechsel zwischen den Betriebsarten ist jederzeit per Knopfdruck möglich. Die weltweit erste mit Wasserstoff betriebene Luxuslimousine für den Alltagsverkehr wurde in einer Kleinserie von 100 Fahrzeugen produziert und ausgewählten Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft zur Nutzung in der täglichen Fahrpraxis zur Verfügung gestellt. Bis Ende 2008 wurden mit dem BMW Hydrogen 7 bereits mehr als 3,5 Mio. Kilometer in Europa, den USA und anderen Regionen der Welt zurückgelegt. Mit der intensiven, praxisnahen Nutzung der Wasserstofflimousine wird belegt, dass dieses Antriebskonzept den Anforderungen des Alltagsverkehrs gewachsen ist und eine tragfähige Option für die Zukunft darstellt.

Forschungs- und Entwicklungsaufwand auf geplantem Niveau

Im Jahr 2008 verringerte die BMW Group die Forschungs- und Entwicklungsleistungen im Vergleich zum Vorjahr gezielt um 8,9% auf 2.864 Mio. Euro. Detaillierte Angaben zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen sind im Konzernanhang unter der Textziffer 11 — zu finden. Die Forschungs- und Entwicklungsquote ist im Vorjahresvergleich um 0,2 Prozentpunkte niedriger, die Relation zu den Umsatzerlösen beträgt 5,4%. Die gezielte Reduzierung der Forschungs- und Entwicklungsleistungen wurde vor allem durch weiter optimierte Arbeitsabläufe erreicht. Die konsequent wertschöpfungsorientierte Ausrichtung stellt sicher, dass alle Tätigkeiten einen klar wahrnehmbaren Mehrwert für die Kunden haben.

Im Berichtsjahr waren im Forschungs- und Innovationsnetzwerk der BMW Group etwa 9.300 Mitarbeiter an elf Standorten in fünf Ländern beschäftigt.

Fahrspaß ohne Emissionen: der MINI E

Als weltweit erster Hersteller von Premiumautomobilen setzt die BMW Group seit Anfang 2009 eine Flotte von rund 500 rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen für die Nutzung im Alltagsverkehr ein. Der MINI E wird von einem 150 kW/204 PS starken Elektromotor angetrieben, der seine Energie aus einem Lithium-Ionen-Akku bezieht und seine Leistung emissionsfrei und nahezu lautlos überträgt. Der speziell für die Anwendung im Automobil entwickelte Lithium-Ionen-Akku kann an jede konventionelle Netzstromsteckdose angeschlossen werden und ermöglicht eine Reichweite von bis zu 250 Kilometern. Mit dem MINI E unterstreicht die BMW Group ihre konsequente Entwicklungsarbeit bei der Reduzierung des Energieverbrauchs und der Emissionen im Straßenverkehr und nutzt dabei ihre Technologieführerschaft auf dem Gebiet der Antriebssysteme. Durch die Nutzung von rund 500 Fahrzeugen im realen Alltagsverkehr werden praxisnahe Erfahrungen in repräsentativer Bandbreite gesammelt, die in den Entwicklungsprozess von Serienfahrzeugen einfließen.

BMW 7er als Innovationsträger

Mit der Einführung des neuen BMW 7er im Herbst 2008 sind erneut zahlreiche technische Innovationen erstmals in einem Serienfahrzeug für Kunden verfügbar. Neben einem vollständig überarbeiteten Motorenangebot kommt auch ein umfassendes Leichtbaukonzept zum Einsatz. Das neu entwickelte Fahrwerk des BMW 7er sorgt für optimale Fahrdynamik und Komfort. Darüber hinaus kommt eine in der Luxusklasse einmalige Kombination von innovativen Fahrerassistenzsystemen zum Einsatz. Dazu gehören eine Spurverlassenswarnung inklusive Speed-Limit-Anzeige sowie eine Spurwechselwarnung, Head-up-Display, Fernlichtassistent, Geschwindigkeitsregelung mit Stop & Go-

Funktion, Night Vision erstmals mit Personenerkennung und Warnfunktion, Side View und eine Rückfahrkamera. Zusätzlich bietet der neue BMW 7er ein Höchstmaß an Insassenschutz, der durch eine optimierte Karosseriestruktur in Verbindung mit umfangreichen, situationsgerecht aufeinander abgestimmten und elektronisch gesteuerten passiven Sicherheitssystemen erreicht wird.

Fahrerassistenzsysteme erhöhen Komfort und Sicherheit

Mit der Vorstellung des neuen BMW 7er im Jahr 2008 kamen auch zahlreiche Sicherheits- und Komfortinnovationen erstmals zum Einsatz. Auf der Basis umfangreicher Unfallanalysen entstand ein integriertes Konzept, das bei der Unterstützung des Fahrers während des normalen Fahrbetriebs beginnt und bis zum lebensrettenden Notruf reicht.

Zu den Funktionen der bereits erwähnten Fahrerassistenzsysteme gehören unter anderem die aktive Geschwindigkeitsregelung mit Stop & Go-Funktion und Auffahrwarnung, die Spurwechsel- und Spurverlassenswarnung und das Night-Vision-System mit Personenerkennung und Warnfunktion. Sukzessive werden diese Innovationen auf die gesamte Fahrzeugpalette der BMW Group übertragen.

Die aktive Geschwindigkeitsregelung mit Stop & Go-Funktion entlastet den Fahrer bei als besonders unangenehm empfundenen Aufgaben wie dem Fahren im stockenden Verkehr. Zusätzliche Radarsensoren warnen den Fahrer vor möglichen Kollisionen. Das System hält im Geschwindigkeitsbereich zwischen 30 und 180 Kilometern pro Stunde eine vom Fahrer vorgegebene Wunschgeschwindigkeit und regelt bei Bedarf auch den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug. In kritischen Situationen wird der Fahrer auf die Situation aufmerksam gemacht. Verschärft sich die Situation, erfolgt eine Akutwarnung, so dass dem Fahrer noch die Möglichkeit zum Eingreifen bleibt.

Die Spurwechselwarnung überwacht den Raum hinter dem Fahrzeug über eine Breite von mehreren Fahrspuren. Nähern sich andere Verkehrsteilnehmer auf der Nebenspur oder befinden sich bereits im Bereich des toten Winkels, wird der Fahrer ab einer Geschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde informiert. Wenn der Fahrer einen Spurwechsel beabsichtigt und sich gleichzeitig ein Fahrzeug im kritischen Bereich befindet, erfolgt eine Warnung.

Die Spurverlassenswarnung überwacht die Fahrbahnmarkierungen bis zu einer Entfernung von 50 Metern. Das System ist für Bundesstraßen und Autobahnen ausgelegt. Verlässt der Fahrer unbeabsichtigt seine Fahrspur, so wird er vor Überfahren der Fahrbahnmarkierung vor der

kritischen Situation gewarnt. Bei einem gewollten Spurwechsel, etwa bei gesetztem Blinker, unterdrückt das System die Warnung.

BMW Night Vision erhöht die Sichtweite bei Dunkelheit auf bis zu 300 Meter. Die von der Umgebung und allen Objekten ausgesandte Wärmestrahlung wird in ein sichtbares Bild umgesetzt und im zentralen Informationsdisplay angezeigt. Das Night-Vision-System der zweiten Generation wurde um eine automatische Personenerkennung erweitert. Diese erkennt Personen im Kamerabild und warnt den Fahrer durch die Anzeige von Symbolen bei gefährlichen Situationen. Den größten Nutzen bietet BMW Night Vision nachts auf unbeleuchteten Landstraßen, wo die zumeist eingeschränkte Sicht in Verbindung mit hohen Geschwindigkeiten zu einem erhöhten Unfallrisiko führt. Personen werden bis zu einer Entfernung von etwa 100 Metern erkannt. In Abhängigkeit von der Geschwindigkeit erfolgt die Warnung des Fahrers. Darüber hinaus warnt das System auch vor Personen, die sich von der Seite kommend der Fahrbahn nähern.

Forschung für die Zukunft der Mobilität

Die Vernetzung von Fahrzeugen ist die Grundlage für zukünftige Fahrerassistenzsysteme. Für die BMW Group steht neben mehr Komfort dabei die Steigerung der Souveränität des Fahrers und der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer im Vordergrund. Innerhalb des internationalen Forums des CAR 2 CAR Communication Consortium arbeiten die europäischen Hersteller daran, die Vernetzung herstellerübergreifend zu realisieren. Die BMW Group zeigt, wie BMW Automobile und Motorräder in die Lage versetzt werden, in Zukunft mit Fahrzeugen anderer Hersteller Informationen auszutauschen.

Auf der Basis von Wireless LAN vernetzte Autos tauschen per Funk Daten untereinander und mit der Straßeninfrastruktur aus, wie beispielsweise mit Ampeln oder Verkehrsschildern. Dies ermöglicht eine schnelle und frühzeitige Information über potenzielle Gefahrensituationen und Ereignisse im Straßenverkehr. Insbesondere an Stauenden, Baustellen, Unfallstellen oder bei Fahrbahnglätte können damit Unfälle vermieden oder deren Folgen reduziert werden.

Um die Potenziale der Car-to-X-Kommunikationssysteme durch einen flächendeckenden Einsatz voll auszuschöpfen, müssen jedoch zwei Voraussetzungen erfüllt sein: eine gemeinsame technologische Ausgangsbasis zur Festlegung von Standardschnittstellen und eine einheitliche Funkfrequenz. Mit der kürzlich erfolgten Freigabe des 5,9-GHz-Frequenzbands für Anwendungen der Car-to-X-Kommunikation ist in Europa – wie bereits in den USA und

in Japan – ein wesentlicher Meilenstein zur Standardisierung erreicht.

Zahlreiche Auszeichnungen für Entwicklungen der BMW Group

Auch im Jahr 2008 bewies das Forschungs- und Innovationsnetzwerk der BMW Group seine Leistungsfähigkeit und wurde für zahlreiche Entwicklungen ausgezeichnet. Im März 2008 kürte eine Jury von internationalen Fachjournalisten den BMW 118d zum World Green Car of the Year. Die im Rahmen der New York International Auto Show verliehene Auszeichnung würdigt Fahrzeuge und Technologien, die einen gezielten Beitrag zur Emissionsreduzierung leisten und damit das herausragende Umweltbewusstsein des jeweiligen Herstellers symbolisieren. Diese Anerkennung verdankt der BMW 118d vor allem dem Maßnahmenpaket Efficient Dynamics.

Bereits zum vierten Mal in Folge erhielt die BMW Group im Mai 2008 die Auszeichnung International Engine of the Year. Verliehen wurde der Titel für den 3,0-Liter-Twin-Turbo-Benzinmotor, der wie bereits im Vorjahr neben dem Gesamtwettbewerb auch die Kategorie der Motoren von 2,5 bis 3,0 Litern Hubraum für sich entschied. Insgesamt gewann die BMW Group sechs von zwölf Kategorien und erreichte darüber hinaus noch sechs zweite Plätze und einen dritten Platz. Damit war die BMW Group auch im Jahr 2008 in dem seit zehn Jahren ausgetragenen Motorenwettbewerb das erfolgreichste Unternehmen.

Im September bekam die BMW Group den ÖkoGlobe 2008 von der DEVK, dem Automobil-Club Verkehr und dem Center Automotive Research der Fachhochschule Gelsenkirchen in der Kategorie Fortentwicklung des Verbrennungsmotors. Ausgezeichnet wurde die Forschung zum Einsatz des Thermoelktrischen Generators, der die Nutzung der Energie aus der Abwärme des Verbrennungsmotors ermöglicht.

Die Leser der größten europäischen Sonntagszeitung Bild am Sonntag wählten im November 2008 das BMW 1er Coupé zur besten Neuerscheinung des Jahres 2008 in der Klasse der Coupés. Für diesen Klassensieg erhielt die BMW Group das Goldene Lenkrad.

14	— Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	— Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungssystem
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

Gestaltung leistungsfähiger Wertschöpfungsketten

Prägend für das BMW Group Einkauf und Lieferantennetzwerk im Geschäftsjahr 2008 war der Anspruch, die Wertschöpfungskette bei Qualität, Innovationen, Termintreue und Kosten nachhaltig zu optimieren. Im Mittelpunkt der Aktivitäten standen die Verringerung der Herstellkosten und die weitere Steigerung der Qualität. Trotz des sich im zweiten Halbjahr deutlich eintrübenden Marktumfelds erreichte die BMW Group gemeinsam mit allen Zulieferern weitestgehend die anspruchsvollen Kosten- und Qualitätsziele, sowohl bei laufenden Serienprodukten als auch bei Entwicklungsprojekten.

Hohe Volatilitäten auf den Rohstoffmärkten

Im ersten Halbjahr 2008 führten die im Vergleich zu 2007 nochmals deutlich höheren Preisniveaus bei allen für die Fahrzeugproduktion wesentlichen Werkstoffen und Rohmaterialien zu zusätzlichen Belastungen in der gesamten Wertschöpfungskette der BMW Group. Erhebliche Kostenanstiege waren insbesondere bei Stahl, Aluminium sowie den Edelmetallen Platin, Palladium und Rhodium zu verzeichnen. Bestehende Preisabsicherungen bei den Edelmetallen dämpften die unmittelbaren Auswirkungen für die BMW Group. Die Preisrückgänge im zweiten Halbjahr 2008 nutzte die BMW Group bedarfsorientiert zum Abschluss von mittel- und längerfristigen Preisabsicherungen für die Folgejahre.

Die BMW Group trägt der steigenden Bedeutung und zunehmenden Komplexität des Rohstoffeinkaufs durch eine Zentralisierung des Rohstoffmanagements Rechnung. Dies versetzt das Unternehmen in die Lage, zukünftig noch schneller und effizienter auf Preisschwankungen auf den Rohstoffmärkten zu reagieren. Durch die Bündelung der Einkaufsumfänge können zusätzliche Synergien in der Bedarfsplanung genutzt sowie positive Effekte in der Preisgestaltung erzielt werden.

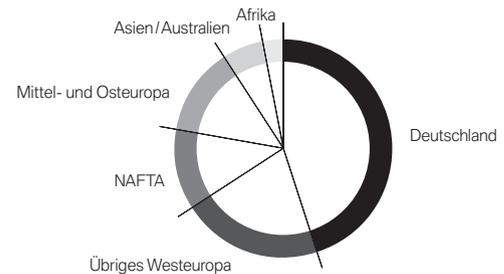
Konsequente Nutzung von Natural-Hedging-Potenzialen

Der Einkauf von Produktionsmaterial, Waren, Dienstleistungen und Investitionsgütern in den Fremdwährungen der für die BMW Group bedeutenden Absatzmärkte trägt zur Reduzierung von Währungsrisiken bei. Bei der Auswahl von Lieferanten wurde daher gemeinsam mit dem internationalen Einkaufsnetzwerk darauf geachtet, dass das Natural-Hedging-Potenzial im NAFTA-Raum sowie für China und Japan konsequent genutzt wird.

Insbesondere im Rahmen des Einkaufs für den BMW X3 Nachfolger sowie die Nachfolgemodelle der aktuellen BMW 3er Modellreihe wurden die Weichen für signifikante

Regionale Verteilung des Einkaufsvolumens der BMW Group im Jahr 2008

in %, Basis: Produktionsmaterial



Deutschland	45	Mittel- und Osteuropa	12
Übriges Westeuropa	21	Asien/Australien	6
NAFTA	13	Afrika	3

Erhöhungen der Beschaffung in den Fremdwährungsräumen gestellt. Gleichzeitig konnten die teilweise bestehenden Faktorkostenvorteile in diesen Beschaffungsmärkten genutzt werden.

Effizienzpotenziale intern und extern nutzen

Im Jahr 2008 intensivierte die BMW Group nochmals die Zusammenarbeit mit den Lieferanten. In interdisziplinären Arbeitsteams aus Entwicklung, Einkauf, Produktion und Qualitätsmanagement wurden gemeinsam mit den Zulieferern Potenziale zur Kostenreduzierung sowie zur Steigerung der Qualität entlang der gesamten Wertschöpfungskette analysiert. Neben Produktivitätssteigerungen lag der Schwerpunkt auch auf kundenrelevantem Zusatznutzen und modellübergreifenden Einsatzmöglichkeiten.

Auch in der Komponentenfertigung wurden Initiativen zur technologieübergreifenden Produktivitätssteigerung ergriffen. Hier führten Analysen des Umfelds und der Prozesse zu signifikanten Reduzierungen bei Flächennutzung, Beständen und Durchlaufzeiten der Produkte. Gleichzeitig stieg die Qualität bei sinkenden Kosten.

Nachhaltige Entwicklungs- und Produktionsprozesse im Lieferantennetzwerk

Hohe ökologische und soziale Standards sowie strenge Anforderungen an den Umweltschutz stellen wesentliche Kriterien für Lieferanten der BMW Group dar. Bereits im Vorfeld der Nominierung von Lieferanten von Produktionsmaterial, Waren, Gütern oder Dienstleistungen achtet die BMW Group darauf, dass international anerkannte Nachhaltigkeitsstandards eingehalten werden.

14	— Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	— Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungssystem
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

Zahlreiche neue Modelle im Markt eingeführt

Die BMW Group erweiterte auch im Jahr 2008 kontinuierlich ihre Modellpalette. So führte die Marke BMW zahlreiche neue oder überarbeitete Modelle in die Märkte ein. Die BMW 1er Reihe ist um die Modelle Cabrio und Coupé erweitert worden. Auch die Palette der BMW M Fahrzeuge verfügt mit einem Cabrio und einem Coupé über zwei zusätzliche Modellvarianten. Die 3er Limousine und der 3er Touring erhielten jeweils eine Modellüberarbeitung. Der BMW X6 ging als erstes Sports Activity Coupé im Jahr 2008 erstmals an Kunden, ebenso wie der neue BMW 7er.

Die Marke MINI stellte Anfang 2008 zwei neue Modelle vor: den MINI John Cooper Works und den MINI John Cooper Works Clubman, die beide seit Sommer für Kunden verfügbar sind.

Auch bei der Marke Rolls-Royce wurde die Modellpalette erweitert. Die Phantom Familie besteht mit dem Rolls-Royce Phantom Coupé jetzt aus vier Modellen.

BMW Museum wieder geöffnet

Nach zweieinhalb Jahren Bauzeit hat die BMW Group Mitte Juni das BMW Museum wiedereröffnet. In dem erweiterten Museumsbau bieten 120 Exponate auf nunmehr 5.000 m² Ausstellungsfläche den Besuchern Einblicke in die Historie des Unternehmens sowie ein authentisches Erlebnis der Marke BMW. Im neuen Museum wird die ursprüngliche Museumsphilosophie der „Fortsetzung der Straße im umbauten Raum“ fortgeführt. Straßen und Wege verbinden sieben eigenständige Ausstellungshäuser miteinander, die jeweils einem konkreten Thema gewidmet sind. Das Museum ist nicht nur Ausstellungsstätte für außergewöhnliche Automobile und Motorräder aus rund 90 Jahren BMW Geschichte, sondern spiegelt auch die Dynamik und Innovationskraft der Marke BMW und des Unternehmens wider. Bis Jahresende besuchten bereits 230.000 Gäste das neugestaltete Museum.

Schwerpunkte des BMW Marketing

Einen besonderen Schwerpunkt legte das BMW Marketing im Jahr 2008 auf die Fortführung der Kampagne zu Efficient Dynamics und die Markteinführung des neuen BMW 7er.

Mit dem Maßnahmenpaket Efficient Dynamics etablierte sich die Marke BMW im Premiumsegment als Marktführer für Fahrzeuge mit niedrigen Verbrauchswerten und CO₂-Emissionen. Im Jahr 2008 wurden über 800.000 BMW Fahrzeuge mit Efficient Dynamics Technologie verkauft. Dieser technische Vorsprung stand in der Kommunikation im Jahresverlauf im Vordergrund.

Der zweite Schwerpunkt der Marketingaktivitäten lag auf der Markteinführung des neuen BMW 7er. Diesem Modell kommt innerhalb der Fahrzeugpalette der Marke BMW eine besondere Bedeutung zu, unter anderem auch als Innovationsträger. Neben einer frühzeitigen Positionierung zielten die Marketingmaßnahmen auf eine außergewöhnliche Emotionalität ab. Einer der Meilensteine im Rahmen dieser Kommunikation war die Enthüllung des neuen BMW 7er auf dem Roten Platz in Moskau: In der größten Sanduhr der Welt wurde der neue BMW 7er in dem für die BMW Group wichtigen russischen Markt erstmals der Öffentlichkeit präsentiert.

Marke MINI John Cooper Works vorgestellt

Im Frühjahr 2008 feierte die neue Marke MINI John Cooper Works auf dem Genfer Automobilsalon ihre Weltpremiere – dort präsentierte das Unternehmen den MINI John Cooper Works und den MINI John Cooper Works Clubman der Öffentlichkeit. Anlässlich der Neugründung und -positionierung von John Cooper Works wurden der einheitliche Markenauftritt überarbeitet und das Markenlogo neu gestaltet. Zahlreiche Kommunikationsmaßnahmen unterstützten die Einführung der Produkte im Markt, darunter eine Kampagne mit Meinungsführern und im Sommer 2008 eine internationale Presseveranstaltung. Mit der Präsentation des MINI Crossover Concept im Rahmen des Automobilsalons in Paris gab die Marke MINI den weiteren Ausbau ihrer Modellpalette bekannt.

Rolls-Royce bringt das Phantom Coupé auf den Markt

Schwerpunkt der Marketingaktivitäten von Rolls-Royce Motor Cars im Jahr 2008 war die Markteinführung des vierten Modells der Phantom Familie: das Phantom Coupé. Die Weltpremiere feierte das Phantom Coupé auf dem Genfer Automobilsalon. Im Rahmen einer Fahrt quer durch Europa von Goodwood nach Südfrankreich erfolgte die Pressevorstellung. Ferner fanden mit Unterstützung der Handelsorganisation weltweit zahlreiche Veranstaltungen statt, bei denen Kunden die Möglichkeit hatten, das Coupé näher kennenzulernen. Die Reaktionen auf das Phantom Coupé waren durchweg positiv und führten dazu, dass zwei Drittel der Käufer erstmals Kunden bei Rolls-Royce Motor Cars wurden.

Vertriebsorganisation restrukturiert

Durch die strategische Neuausrichtung der BMW Group sind die Aktivitäten von Vertrieb und Marketing im abgelaufenen Geschäftsjahr noch stärker auf Profitabilität und Kundenorientierung ausgerichtet worden.

Im Berichtsjahr fiel die Entscheidung, zukünftig Verwaltungsfunktionen der Finanzdienstleistungs- und Vertriebs-

gesellschaften in ausgewählten Märkten zusammenzulegen, um Synergieeffekte zu nutzen. Parallel zu dieser Neuordnung investierte die BMW Group auch weiter in wichtige Wachstumsmärkte.

Auch die weltweite Handelsorganisation wurde in die Restrukturierung des Vertriebs einbezogen. In aufstrebenden Märkten wie China und Indien baute die BMW Group die Handelsorganisation weiter aus, während diese in reiferen Märkten gestrafft wurde. So reduzierte sich beispielsweise in vielen europäischen Märkten die Zahl der Partner. Die Anzahl der Betreuungspunkte für Kunden blieb jedoch auf konstant hohem Niveau, so dass Kunden den gewohnten Servicestandard erhalten.

Weltweit werden BMW Fahrzeuge in rund 3.000 Handelsbetrieben verkauft. Das MINI Vertriebsnetz umfasst etwa 1.300 Betriebe. Darüber hinaus wird die Eigenständigkeit der Markenauftritte weiter forciert. Zum Ende des Jahres 2008 verfügte MINI über rund 500, Rolls-Royce über 80 exklusive Verkaufs- und Servicebetriebe. Zielgerichtete Maßnahmen zur weiteren Händlerqualifizierung sowie konsequente Anpassungen der Verkaufsstandards stellen die Qualität und Effizienz dieser Handelsbetriebe sicher. Im Rahmen der Markteinführung des Rolls-Royce Phantom Coupés fanden weltweit Schulungen statt, um die Handelsorganisation auf das neue Modell vorzubereiten und noch enger an die Marke zu binden.

Das eigene Engagement der BMW Group im Endkundengeschäft in den Niederlassungen wird noch stärker auf die strategisch wichtigsten Metropolen konzentriert, dies führt zu Konsolidierungen an einzelnen internationalen Standorten.

Die Umsetzung der Europastrategie bei der Teilelogistik verbesserte Service und Effizienz und legte damit eine wichtige Grundlage für zukunftsweisende und wettbewerbsfähige Logistikstrukturen in Europa. Nach einer Studie des US-Beratungsunternehmens Carlisle & Company ist das regionale Distributionszentrum der BMW Group in Hannover bereits im Jahr 2008 das produktivste im europäischen Wettbewerbsvergleich. Auch bei der Teileverfügbarkeit erzielte die Ersatzteillogistik für BMW, MINI und BMW Motorrad Bestwerte in dieser Studie.

Kundenorientierung auf allen Ebenen

Im Jahr 2008 war das Thema verstärkte Kundenorientierung für sämtliche Aktivitäten von Vertrieb und Marketing von besonderer Bedeutung. Am Beispiel des neuen iDrive im neuen BMW 7er, mit dem zusätzliche Funktionen von BMW ConnectedDrive eingeführt wurden, lässt sich dies auch für die Produktgestaltung belegen. BMW präsentiert

damit als weltweit erster Automobilhersteller den uneingeschränkten Zugriff auf das World Wide Web im Fahrzeug und nimmt so eine Vorreiterrolle bei den Onlinediensten im Fahrzeug ein.

Verstärkte Kundenorientierung gilt insbesondere auch für den Kundendienst, der im Mittelpunkt der strategischen Bemühungen der BMW Group steht. Durch einen gezielten Ausbau der Angebote und Maßnahmen verbesserte sich nicht nur die Betreuungsqualität weiter, es erschließen sich auch zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten für die BMW Group und die Handelsorganisation. Dazu wurden im Jahr 2008 bereits erfolgreiche Maßnahmen weiter ausgebaut, wie beispielsweise BMW TeleServices sowie die BMW bzw. MINI Service Inclusive Angebote.

Neben attraktiven Produkten und Dienstleistungen sind für eine kompetente Premiumbetreuung von Kunden gut geschulte Verkaufs- und Servicemitarbeiter in den Handelsbetrieben von großer Bedeutung. Im Jahr 2008 nahmen rund 34.000 Mitarbeiter an technischen und nichttechnischen Trainings der BMW Group teil.

14	Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungs-system
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

Aktienmärkte auf Talfahrt

Im Jahr 2008 hat sich die Finanzkrise weltweit verschärft und fand ihren vorläufigen Höhepunkt in staatlichen Stützungsaktionen zahlreicher Finanzunternehmen sowie der drohenden Zahlungsunfähigkeit ganzer Staaten. Die massiven Verwerfungen wirkten sich auch auf die Güter- und Dienstleistungsmärkte aus und trübten vor allem in der zweiten Jahreshälfte das Wirtschaftsklima in den führenden Volkswirtschaften deutlich ein.

Unter teilweise sehr hoher Volatilität verloren die führenden Aktienindizes weltweit signifikant an Wert. Auch der Deutsche Aktienindex (DAX) konnte sich dieser Entwicklung nicht entziehen. Gegenüber dem letzten Handelstag des Vorjahres büßte er rund 40 % an Wert ein und beendete das Jahr 2008 bei 4.810,20 Punkten (28. Dezember 2007: 8.067,32 Punkte). Der Branchenindex Prime Automobile entwickelte sich aufgrund eines Sondereffekts im Vergleich zum DAX etwas besser, er notierte am letzten Handelstag des Jahres mit 508,42 Punkten um 35,3 % leichter (28. Dezember 2007: 785,54 Punkte). Der Dow Jones EURO STOXX 50 beendete das Börsenjahr 2008 mit einem Rückgang um 44,3 %.

Auch die BMW Aktie folgte der negativen Börsenentwicklung. Die BMW Stammaktie notierte am letzten Handelstag des Jahres bei 21,61 Euro und gab damit gegenüber dem Vorjahresschlusskurs um 49,0 % nach. Trotz dieses deutlichen Rückgangs behauptete sich die BMW Stammaktie in dem schwierigen Börsenjahr 2008 unter allen europäischen Automobilherstellern mit am besten. Die BMW Vorzugsaktie beendete das Jahr 2008 mit einem Kurs von 13,86 Euro, das entspricht einem Rückgang von 61,8 %.

Ermächtigung zum Rückkauf von Stammaktien verlängert

In der Hauptversammlung am 8. Mai 2008 wurde der Vorstand ermächtigt, über die Börse eigene Aktien bis zu ins-

gesamt 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und ohne weiteren Beschluss der Hauptversammlung einzuziehen. Gleichzeitig wurde die bis zu diesem Zeitpunkt bestehende Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien vom 15. Mai 2007 aufgehoben. Die Ermächtigung vom 8. Mai 2008 gilt bis zum 6. November 2009. Gegenwärtig ist nicht geplant, von der Ermächtigung Gebrauch zu machen. Allerdings hält sich die BMW AG die Option eines Aktienrückkaufs weiter offen.

Rückkauf von Vorzugsaktien für das Belegschaftsaktienprogramm

Seit inzwischen mehr als 30 Jahren beteiligt die BMW AG ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Unternehmenserfolg, seit 1989 in Form eines Belegschaftsaktienprogramms. Dazu erwarb die BMW AG im Jahr 2008 über die Börse insgesamt 900.000 Stück Vorzugsaktien und reichte Anteile aus dem erworbenen Bestand an die Mitarbeiter weiter.

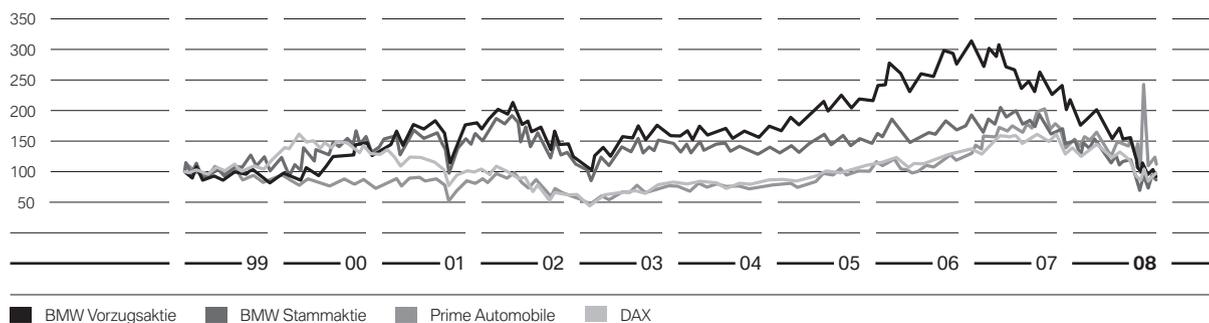
Die BMW Group als erfolgreicher Emittent an den internationalen Kapitalmärkten

Im Verlauf des Jahres 2008 haben sich die Refinanzierungsbedingungen im Vergleich zum Vorjahr erheblich verschlechtert. Besonders ab der zweiten Jahreshälfte gab es auf den Kreditmärkten deutliche Verwerfungen. Weltweit koordinierte Maßnahmen von Notenbanken und Regierungen konnten einen Zusammenbruch des Finanzsystems jedoch verhindern.

Zur Refinanzierung im Segment Finanzdienstleistungen ist die BMW Group mit ihren entsprechenden Konzerngesellschaften auch im Jahr 2008 als Emittentin von Anleihen, Schuldscheindarlehen und Asset Backed Securities (ABS) aufgetreten. Die Emissionen der BMW Group wurden, wie bereits in den Vorjahren, sehr stark sowohl von institutionellen Anlegern als auch von privaten Investoren

Entwicklung der BMW Aktien im Vergleich zu Börsenindizes

(Index: 30.12.1998 = 100)



nachgefragt. Gute Ratings sowie die intensiviertere kontinuierliche Information des Kapitalmarkts unterstützen dabei die hohe Reputation der BMW Group am Kapitalmarkt.

Im Berichtszeitraum platzierte die BMW Group am europäischen Kapitalmarkt erfolgreich zwei Euro-Benchmarkanleihen mit einem Gesamtemissionsvolumen von 2,5 Mrd. Euro. Darüber hinaus hat die BMW Group Anleihen in Schweizer Franken, Japanischen Yen und US-Dollar mit einem Gegenwert von insgesamt rund 880 Mio. Euro begeben und Privatplatzierungen in verschiedenen Währungen in Höhe von rund 4,7 Mrd. Euro vorgenommen.

Auch bei ABS-Transaktionen konnte die BMW Group erneut ihre Refinanzierungsstärke unter Beweis stellen und verbriefte im Jahr 2008 ein Volumen von insgesamt

5,2 Mrd. Euro. So wurden unter anderem auf dem amerikanischen und dem europäischen Kapitalmarkt jeweils 2,5 Mrd. Euro durch Conduit-Transaktionen platziert.

Die BMW Group stellte im Jahr 2008 unter Beweis, dass auch in einem sehr schwierigem Umfeld der Zugang zum Kapitalmarkt gegeben war und die Versorgung mit Liquidität jederzeit gewährleistet werden konnte. Die Stärke der BMW Group als führender Anbieter von Premiumfahrzeugen spiegelt sich damit auch an den internationalen Kapitalmärkten wider.

Kapitalmarkt erkennt Nachhaltigkeit als Werttreiber

Auch im Jahr 2008 führte die BMW Group die intensive Kapitalmarktkommunikation im Hinblick auf Socially Responsible Investment (SRI) weiter. Der enge Austausch

Die BMW Aktie

	2008	2007	2006	2005	2004
Stammaktie					
Anzahl der Aktien in 1.000 Stück	601.995	601.995	601.995	622.228	622.228
Zurückgekaufte Aktien zum Stichtag	-	-	-	13.488	-
Börsenkurs in Euro ¹					
— Jahresschlusskurs	21,61	42,35	43,51	37,05	33,20
— Höchstkurs	42,73	50,73	46,47	39,97	37,44
— Tiefstkurs	17,04	39,81	35,52	32,04	31,78
Vorzugsaktie					
Anzahl der Aktien in 1.000 Stück	52.196	52.196	52.196	52.196	52.196
Zurückgekaufte Aktien zum Stichtag	363	-	-	-	-
Börsenkurs in Euro ¹					
— Jahresschlusskurs	13,86	36,30	43,52	33,00	24,80
— Höchstkurs	36,51	47,52	45,91	33,98	26,20
— Tiefstkurs	13,00	33,64	31,80	24,48	22,86
	2008	2007	2006	2005	2004 ²
Kennzahlen je Aktie in Euro					
Dividende					
— Stammaktie	0,30 ³	1,06	0,70	0,64	0,62
— Vorzugsaktie	0,32 ³	1,08	0,72	0,66	0,64
Ergebnis je Stammaktie ⁴	0,49	4,78	4,38	3,33	3,33
Ergebnis je Vorzugsaktie ⁵	0,51	4,80	4,40	3,35	3,35
Cashflow ⁶	6,84	9,70	8,21	9,17	9,13
Eigenkapital	30,99	33,24	29,24	25,17	24,52

¹ Xetra-Schlusskurse

² angepasst nach Neubehandlung der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen

³ Vorschlag der Verwaltung

⁴ Gewichtung der Aktien im Jahresdurchschnitt

⁵ Gewichtung der Aktien entsprechend der Dividendenberechtigung

⁶ berechnet auf Basis des operativen Cashflows: bis 2006 des Industriegeschäfts, ab 2007 des Segments Automobile

mit Nachhaltigkeitsinvestoren und -analysten wurde mit Roadshows in London und Paris erfolgreich fortgesetzt und mit einer zusätzlichen Veranstaltung in Zürich intensiviert.

Die BMW Group wurde im Herbst 2008 und damit zum vierten Mal in Folge Branchenführer in den Dow Jones Sustainability Indizes. Sie ist damit weltweit der nachhaltigste Automobilhersteller. Als einziges Unternehmen der Branche ist die BMW Group seit Indexgründung im Jahr 1999 ohne Unterbrechung in dieser wichtigen Indexfamilie für nachhaltiges Wirtschaften vertreten. Zur Aufnahme in den Index analysiert die SAM Group mit Sitz in Zürich die wirtschaftliche, ökologische und soziale Leistung von rund 2.500 Unternehmen und wählt anschließend die besten jeder Branche für die Dow Jones Sustainability Indizes aus. In der Beurteilung werden sowohl allgemeine Nachhaltigkeitskriterien als auch Maßnahmen zu branchenspezifischen Herausforderungen bewertet.

In der Anfang 2008 veröffentlichten Nachhaltigkeitsbewertung der SAM Group erreichte die BMW Group mit den Titeln Sector Leader, Gold Class und Sector Mover gleich drei Spitzenplätze. Die SAM Group bewertet jährlich über 1.000 Unternehmen aus 57 Industriesektoren anhand unternehmensspezifischer Nachhaltigkeitskriterien. Damit ist die BMW Group das führende Automobilunternehmen bei nachhaltigem Wirtschaften (SAM Sector Leader), mit über 75% der möglichen Punkte (SAM Gold Class) und den zugleich größten Fortschritten in der Branche (SAM Sector Mover). Auch in den für SRI relevanten Indizes von FTSE4Good ist die BMW Group seit nunmehr acht Jahren kontinuierlich repräsentiert.

Die BMW Group informiert die Öffentlichkeit alle zwei Jahre mit ihrem Sustainable Value Report über ihre Leistungen im Bereich nachhaltigen Wirtschaftens. Der Bericht ist im Internet unter www.bmwgroup.com/sustainability abrufbar und kann dort auch als Druckversion bestellt werden. Der aktuelle Sustainable Value Report 2007/2008 wurde bei den Corporate Responsibility Reporting Awards 2007 (CRRRA) im März 2008 mit dem ersten Preis in der Kategorie Best Carbon Disclosure ausgezeichnet. Die CRRRA 2007 sind die ersten globalen, unabhängigen und online durchgeführten Reporting Awards und prämierten die besten Nachhaltigkeitsberichte in neun verschiedenen Kategorien. Die BMW Group gewann in der Kategorie bester Bericht in Sachen Klimaschutz mit weitem Abstand. Der nächste Sustainable Value Report der BMW Group erscheint im Jahr 2009.

14	— Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	— BMW Aktie und Anleihen
45	— Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungssystem
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB und erläuternder Bericht

Das Grundkapital der BMW AG in Höhe von 654.191.358 Euro ist gemäß § 4 Abs. 1 der Satzung eingeteilt in 601.995.196 Stammaktien im Nennbetrag von 1 Euro und 52.196.162 Vorzugsaktien ohne Stimmrecht im Nennbetrag von 1 Euro. Die Aktien 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. Das Stimmrecht jeder Aktie entspricht ihrem Nennbetrag. Je 1 Euro Nennbetrag des bei der Abstimmung vertretenen Grundkapitals gewährt eine Stimme (§ 18 Abs. 1 der Satzung). Die Vorzugsaktien der Gesellschaft sind Vorzugsaktien ohne Stimmrecht im Sinne der §§ 139 ff. AktG, d. h., sie verleihen das Stimmrecht nur in den gesetzlich vorgesehenen Ausnahmefällen, beispielsweise wenn der Vorzugsbetrag in einem Jahr nicht oder nicht vollständig gezahlt und im nächsten Jahr nicht 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 Euro je 1 Euro Nennwert gezahlt wird und
- (c) etwaige weitere Gewinnanteile gleichmäßig auf die Stamm- und Vorzugsaktien gezahlt werden, soweit die Hauptversammlung keine andere Verwendung beschließt.

Der Anspruch der Aktionäre auf Verbriefung ihrer Aktien ist ausgeschlossen.

Zur Teilnahme an der Hauptversammlung und zur Ausübung des Stimmrechts sind nur diejenigen Aktionäre berechtigt, die sich vor der Hauptversammlung in Textform (§ 126b BGB) in deutscher oder englischer Sprache angemeldet haben. Die Aktionäre haben darüber hinaus ihre Berechtigung zur Teilnahme an der Hauptversammlung und zur Ausübung des Stimmrechts nachzuweisen. Hierzu ist ein in Textform (§ 126b BGB) in deutscher oder englischer Sprache erstellter Nachweis des Anteilsbesitzes durch das depotführende Institut erforderlich. Das Stimmrecht kann durch Bevollmächtigte ausgeübt werden. Die Gesellschaft kann bestimmen, dass Vollmachten mittels elektronischer Medien oder per Telefax erteilt werden können und die Art der Erteilung im Einzelnen regeln (vgl. § 17 der Satzung). In der Hauptversammlung kann der Versammlungsleiter das Frage- und Rederecht des Aktionärs zeitlich angemessen begrenzen (§ 19 Abs. 2 der Satzung).

Soweit die Gesellschaft im Rahmen ihres Belegschaftsaktienprogramms Aktien an Mitarbeiter aus gibt, unterliegen diese Aktien einer firmenseitigen privatrechtlichen Veräußerungssperre von vier Jahren, vor deren Ablauf die Belegschaftsaktien von den begünstigten Mitarbeitern grundsätzlich nicht veräußert werden dürfen. Bei den im Rahmen des Belegschaftsaktienprogramms bisher ausgegebenen Aktien handelt es sich um Vorzugsaktien ohne Stimmrecht, die den Mitarbeitern jeweils allein und unmittelbar übertragen wurden. Die Mitarbeiter üben ihre Kontrollrechte aus diesen Aktien wie andere Aktionäre unmittelbar nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen und der Satzung aus.

Es bestanden nach Kenntnis der Gesellschaft zum angegebenen Stichtag folgende direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital, die zum Bilanzstichtag 10 % der Stimmrechte überschreiten:*

	Direkter Anteil der Stimmrechte in %	Indirekter Anteil der Stimmrechte in %
Stefan Quandt, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	17,4	17,4
AQTON SE, München, Deutschland	17,4	17,4
Stefan Quandt Verwaltungs GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	17,4	17,4
Stefan Quandt GmbH & Co. KG für Automobilwerte, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	17,4	17,4
Johanna Quandt, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	0,4	16,3
Johanna Quandt GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland		16,3
Johanna Quandt GmbH & Co. KG für Automobilwerte, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	16,3	
Susanne Klatten, München, Deutschland		12,6
Susanne Klatten Beteiligungs GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland		12,6
Susanne Klatten GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland		12,6
Susanne Klatten GmbH & Co. KG für Automobilwerte, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	12,6	

* freiwillige Bestandsmitteilungen der aufgeführten Aktionäre zum Stichtag 31. Dezember 2008

14	— Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	— Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	— Finanzwirtschaftliche Situation
47	— Konzerninternes Steuerungssystem
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

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, bestehen bei der Gesellschaft nicht.

Die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands richtet sich nach den §§ 84 f. AktG i. V. m. § 31 MitbestG. Gemäß § 7 der Satzung besteht der Vorstand aus zwei oder mehr Personen. Die Bestimmung der Anzahl sowie die Bestellung von Vorstandsmitgliedern und der Widerruf der Bestellung erfolgen durch den Aufsichtsrat, ebenso die Ernennung eines Mitglieds des Vorstands zum Vorstandsvorsitzenden.

Bei Satzungsänderungen sind die §§ 179 ff. AktG zu beachten. Über Satzungsänderungen hat die Hauptversammlung zu entscheiden (§ 119 Abs. 1 Nr. 5, 179 Abs. 1 AktG). Der Aufsichtsrat ist befugt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die die Fassung betreffen (§ 14 Ziff. 3 der Satzung). Die Beschlüsse der Hauptversammlung werden, soweit nicht das Gesetz zwingend etwas Abweichendes bestimmt, mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst (§ 20 der Satzung).

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 8. Mai 2008 ist der Vorstand ermächtigt, bis zum 6. November 2009 über die Börse Stamm- und/oder Vorzugsaktien ohne Stimmrecht der Gesellschaft unter Beachtung der von der Hauptversammlung vorgegebenen Preisgrenzen bis zu insgesamt 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals zu erwerben. Des Weiteren ist der Vorstand ermächtigt, die aufgrund der vorstehenden Ermächtigung erworbenen eigenen Stamm- und/oder Vorzugsaktien ohne Stimmrecht ohne weiteren Beschluss der Hauptversammlung einzuziehen. Ferner ist der Vorstand 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 oder für die Zwecke eines Belegschaftsaktienprogramms. Ein genehmigtes oder bedingtes Kapital besteht zum Berichtszeitpunkt nicht.

Die BMW AG ist Partei folgender wesentlicher Vereinbarungen, die besondere Regelungen für den Fall des Kontrollwechsels bzw. Kontrollenerwerbs enthalten, wie er unter anderem Folge eines Übernahmeangebots sein kann:

- 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 die gemeinsame Entwicklung und Produktion einer neuen Familie kleiner 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 initiiierenden 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, die ein außerordentliches Kündigungsrecht beider Joint-Venture-Partner für den Fall vorsieht, 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.
- 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.

Entschädigungsvereinbarungen mit den Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots hat die Gesellschaft nicht getroffen.

Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation

Konzerninternes Steuerungssystem

Im Zuge der strategischen Neuausrichtung hat die BMW Group auch das konzerninterne Steuerungssystem weiterentwickelt. Die Ausrichtung erfolgt noch stärker an Profitabilität und langfristiger Wertsteigerung. Durch die konsequente Steuerung des Kapitaleinsatzes steht die Kapital-effizienz sowohl bei Projektentscheidungen als auch in allen Segmenten sowie auf Konzernebene im Vordergrund. Daraus ergeben sich die Zielsetzungen für die Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen. Für die Segmente Automobile und Motorräder erfolgt die Steuerung an konkreten Produktprojekten sowie Prozess- und Strukturprojekten. Im Segment Finanzdienstleistungen wird das Finanzierungs- und Leasingportfolio vor allem unter Cashflow- und Risikogesichtspunkten gesteuert.

Mindestverzinsungsanspruch aus den Kapitalkosten abgeleitet

Die Grundlage der wertorientierten Konzernsteuerung bildet der aus dem Kapitalmarkt abgeleitete, unternehmensspezifische Mindestverzinsungsanspruch, der auf Basis der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital, WACC) ermittelt wird:

$$\text{WACC} = \frac{\text{Eigenkapitalkosten} \times \text{Marktwert Eigenkapital}}{\text{Marktwert Gesamtkapital}} + \frac{\text{Fremdkapitalkosten} \times \text{Marktwert Fremdkapital}}{\text{Marktwert Gesamtkapital}}$$

Die Eigenkapitalkosten werden nach dem CAPM (Capital Asset Pricing Model) bestimmt. Die Fremdkapitalverzinsung orientiert sich sowohl an der durchschnittlichen Verzinsung langfristiger Fremdmittel als auch an der Verzinsung der Pensionsverpflichtungen.

Wertmanagement im Rahmen der Projektsteuerung

Die strategischen Schwerpunkte der einzelnen Funktionalbereiche leiten sich aus den segmentspezifischen Strategien sowie den daraus getroffenen Projektentscheidungen ab. Der zielgerichtete Projektentwicklungsprozess

ist durch die enge Koppelung von segmentspezifischen Strategien und Projektzielen gewährleistet. Nachdem die Entscheidung für ein Projekt getroffen wurde, sind die einzelnen Projekte auch im Zeitablauf wertorientiert zu steuern. Projekte werden dabei kontinuierlich überprüft und Ressourcen bei Bedarf neu zugewiesen.

Wichtige Bestandteile der wertorientierten Steuerung in der BMW Group sind die Projektentscheidung und – damit verbunden – die Projektauswahl. Das Instrument für die Projektentscheidung ist eine Kapitalwert- und Renditerechnung: Aus den Zahlungsströmen, die durch die Entscheidung ausgelöst werden, ergeben sich der Kapitalwert und die interne Rendite des betreffenden Projekts (Modellrendite bei Fahrzeugprojekten), die wettbewerbsorientierten Vergleichswerten gegenübergestellt werden.

Damit lässt sich zum Entscheidungszeitpunkt der Beitrag eines Projekts zum Gesamtwert des Segments darstellen. Zielvorgabe und Steuerung erfolgen anhand von projektbezogenen Zielkapitalwerten sowie zahlungsstrombasierten Einzelsteuerungsgrößen, die die Zielkapitalwerte beeinflussen.

Nach Diskontierung über alle Projekte auf einen definierten Zeitpunkt ergibt sich der Kapitalwert des Produktprogramms als eine wesentliche Zielgröße in den Segmenten Automobile und Motorräder. Bereinigt um den Marktwert des Fremdkapitals ermittelt sich der Unternehmenswert des jeweiligen Segments. Ziel für die Segmente Automobile und Motorräder ist es, den Unternehmenswert kontinuierlich zu steigern.

Eingesetztes Kapital der BMW Group

in Mio. Euro

	2008	2007
Konzerneigenkapital	21.766	20.303
+ Finanzverbindlichkeiten	2.832	2.247
+ Pensionsrückstellungen	3.717	4.771
Eingesetztes Kapital	28.315	27.321

Return on Capital Employed

	Ergebnismessgröße in Mio. Euro		Eingesetztes Kapital in Mio. Euro		Return on Capital Employed in %	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007
BMW Group	639	4.193	28.315	27.321	2,3	15,3
Automobile	690	3.450	14.056	13.953	4,9	24,7
Motorräder	60	80	432	444	13,9	18,0

Eingesetztes Kapital im Segment Automobile		
in Mio. Euro		
	2008	2007
Eingesetztes Vermögen	28.867	28.713
./. Abzugskapital	14.811	14.760
Eingesetztes Kapital	14.056	13.953

Kapitalrenditen zur periodischen Wertmessung

Die Steuerung der Produktprojekte und des gesamten Produktprogramms unterliegt Rahmenbedingungen, die sich aus der Periodenplanung ergeben. Dabei sind die periodenbezogenen Ziele langfristig zu überwachen und zu steuern. Dies stellt eine stetige Ergebnisentwicklung der BMW Group sicher. Die periodische Steuerung erfolgt vor dem Hintergrund der durch die Rechnungslegung definierten Bilanzierungs- und Bewertungsregeln. Als Kennzahlen für die operative Erfolgskontrolle nutzt die BMW Group in der Periodenbetrachtung im Wesentlichen das Ergebnis vor Steuern sowie segmentspezifische Renditegrößen.

Zur Steuerung der Kapitaleffizienz im Konzern löst der Return on Capital Employed (ROCE) den bisherigen Return on Assets ab. Die Kennzahl adressiert das über alle Geschäftsfelder eingesetzte Kapital und spiegelt den Gesamterfolg des Konzerns wider. Im Einklang mit der Konzernsteuerung bleibt für die Segmente Automobile und Motorräder der Return on Capital Employed als oberste Steuerungsgröße weiterhin bestehen. Im Segment Finanzdienstleistungen wird die Zielgröße Return on Assets durch den Return on Equity (ROE) ersetzt. Der ROE unterstützt die wertorientierte Steuerung des Segments Finanzdienstleistungen durch die Fokussierung auf die begrenzt verfügbare Ressource Eigenkapital und den damit verbundenen Anreiz für einen effizienten Kapitaleinsatz.

$$\text{ROCE Group} = \frac{\text{Ergebnis vor Zinsaufwand u. Steuern}}{\text{Eingesetztes Kapital}}$$

$$\text{ROCE Automobile und Motorräder} = \frac{\text{Ergebnis vor Finanzergebnis}}{\text{Eingesetztes Kapital}}$$

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

Der ROCE Group setzt die Ergebnismessgröße in Beziehung zu dem hierfür durchschnittlich eingesetzten Kapital. Das eingesetzte Kapital wird für die BMW Group passivisch ermittelt und beinhaltet das Konzerneigenkapital, die Pensionsrückstellungen und die Finanzverbindlichkeiten der Segmente Automobile und Motorräder. Das durchschnittlich eingesetzte Kapital des Jahres leitet sich aus dem Durchschnitt des eingesetzten Kapitals zu Beginn und zum Ende des Geschäftsjahres sowie zu den Quartalsstichtagen ab. Entsprechend der Berechnung des eingesetzten Kapitals wird die Ergebnismessgröße definiert als Ergebnisgröße vor Zinsaufwendungen aus den Pensionsrückstellungen bzw. den Finanzverbindlichkeiten der Segmente Automobile und Motorräder (Ergebnis vor Zinsaufwand und Steuern).

Der ROCE der Segmente Automobile und Motorräder berechnet sich als Quotient aus dem Ergebnis vor Finanzergebnis und dem durchschnittlich eingesetzten Kapital. Das eingesetzte Kapital setzt sich aus den operativen langfristigen und kurzfristigen Vermögenswerten zusammen und ermittelt sich aus dem eingesetzten Vermögen, bereinigt um das Abzugskapital. Das Abzugskapital umfasst die Kapitalanteile, die dem operativen Geschäft zinslos zur Verfügung stehen, wie beispielsweise Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Abgeleitet aus den Kapitalkosten als Mindestverzinsungsanspruch sowie den wettbewerbsorientierten Vergleichswerten liegt der Zielwert für den ROCE im Segment Automobile bei mindestens 26 %.

Der ROE ist definiert als Ergebnis vor Steuern, bezogen auf das durchschnittliche Eigenkapital des Segments Finanzdienstleistungen. Die nachhaltig angestrebte Zielrendite für das eingesetzte Eigenkapital beträgt mindestens 18 %.

Langfristige Wertsteigerung

Zielvorgabe für die Ergebnisgrößen ist ein kontinuierliches Wachstum, für die jeweiligen Renditegrößen ist der unternehmensspezifische Mindestverzinsungsanspruch

Return on Equity

	Ergebnis vor Steuern in Mio. Euro	Eigenkapital in Mio. Euro	Return on Equity in %
	2008	2007	2008
Finanzdienstleistungen	-292	743	4.013
		4.105	-
			18,1

14	Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	— Konzerninternes Steuerungssystem
49	— Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

Steuerungsgrößen

in %

	2008	2007	2006*	2005*
Return on Capital Employed				
BMW Group	2,3	15,3	16,7	15,1
Automobile	4,9	24,7	21,7	23,2
Motorräder	13,9	18,0	17,7	17,8
Return on Equity				
Finanzdienstleistungen	-	18,1	17,6	16,9

* Berechnung des eingesetzten Kapitals auf Stichtagsbasis

maßgebend. Diese Periodenziele ergänzen die Projekt- bzw. Programmziele.

Bei jeder Projektentscheidung werden neben den Zahlungsstromauswirkungen im Kapitalwert und der Modellrendite auch die periodischen Ergebniseffekte der Entscheidung im Langfristzeitraum dargestellt. Die Berücksichtigung von periodischen, rechnungslegungsorientierten Größen gewährleistet ein geschlossenes Zielvorgabe- und Steuerungsmodell. Durch diesen Steuerungsansatz lassen sich die Auswirkungen jeder projektorientierten Entscheidung sowohl auf den Unternehmenswert – dargestellt im Kapitalwert des Produktprogramms – als auch auf die Ergebnis- und Renditeentwicklung analysieren. Die daraus resultierende Multiprojektplanung erlaubt einen permanenten Abgleich zwischen den dynamischen mehrperiodigen und den periodenbezogenen Zielgrößen.

Ertragslage

Auf die Entwicklung der Ertragslage wirkten sich im Geschäftsjahr 2008 die beschriebenen schwierigen Rahmenbedingungen aus. Zusätzlich belasteten Aufwendungen für die Umsetzung des angekündigten Stellenabbaus, höhere Währungseffekte sowie das anhaltend hohe Preisniveau für Rohstoffe die Ergebnissituation.

Der Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2008 einen Jahresüberschuss von 330 Mio. Euro (2007: 3.134 Mio. Euro). Die Umsatzrendite nach Steuern beträgt 0,6 % (2007: 5,6 %). Der Konzern erwirtschaftete damit ein Ergebnis je Stammaktie von 0,49 Euro und je Vorzugsaktie von 0,51 Euro (2007: 4,78 Euro je Stammaktie und 4,80 Euro je Vorzugsaktie).

Die Umsatzerlöse des Konzerns sanken im Vergleich zum Vorjahr um 5,0 %. Die Umsatzerlöse aus dem Verkauf

Gewinn- und Verlust-Rechnung

in Mio. Euro

	2008	2007*
Umsatzerlöse	53.197	56.018
Umsatzkosten	-44.323	-43.832
Bruttoergebnis vom Umsatz	8.874	12.186
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	-5.369	-5.254
Forschungs- und Entwicklungskosten	-2.825	-2.920
Sonstige betriebliche Erträge	1.428	730
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.187	-530
Ergebnis vor Finanzergebnis	921	4.212
— Ergebnis aus Equity-Bewertung	26	11
— Zinsen und ähnliche Erträge	685	645
— Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-930	-897
— Übriges Finanzergebnis	-351	-98
Finanzergebnis	-570	-339
Ergebnis vor Steuern	351	3.873
Ertragsteuern	-21	-739
Jahresüberschuss	330	3.134

* Darstellung des Finanzergebnisses angepasst

14	— Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	— Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungssystem
49	— Ertragslage
51	— Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

von Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce verringerten sich um 10,7 %. Die Umsatzerlöse im Motorradgeschäft lagen auf Vorjahresniveau. Im Geschäft mit Finanzdienstleistungen wuchsen die Umsatzerlöse aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens um 14,9 %. Die Umsätze der Sonstigen Gesellschaften des Konzerns betragen 146 Mio. Euro. Sie betreffen im Wesentlichen die bis zum 30. September 2008 zur BMW Group gehörende Cirquent Gruppe. Die vergleichbare Vorjahreszahl der Umsatzerlöse aus den Sonstigen Gesellschaften des Konzerns liegt bei 214 Mio. Euro.

Die Umsatzentwicklung war über nahezu alle Regionen hinweg rückläufig. In Deutschland sanken die Konzernumsätze um 9,9 %, im übrigen Europa um 7,6 %. In der Region Amerika erhöhten sich die Umsatzerlöse gegenüber Vorjahr um 2,2 %. In den Gebieten Afrika, Asien und Ozeanien sind die Umsatzerlöse insgesamt um 2,5 % gesunken. Dabei stiegen die Umsätze in China gegenüber dem Vorjahr um 24,0 %.

Die Umsatzkosten stiegen gegenüber dem Vorjahr um 1,1 %. Hier spiegeln sich die Belastungseffekte aus den zusätzlichen Risikovorsorgen für Restwertrisiken und Kreditausfälle in Höhe von 1.968 Mio. Euro wider. Daneben führten ungünstigere Transferkurse sowie gestiegene Rohstoffpreise zu der Erhöhung der Umsatzkosten. Wegen dieser Belastungen verringerte sich das Bruttoergebnis vom Umsatz um 27,2 %. Es hat, bezogen auf das Umsatzvolumen, einen Anteil von 16,7 % (2007: 21,8 %). Im Segment Automobile liegt der Anteil des Bruttoergebnisses, bezogen auf das Umsatzvolumen, bei 16,4 % (2007: 19,6 %); im Segment Motorräder bei 25,8 % (2007: 28,1 %).

Die Vertriebskosten und allgemeinen Verwaltungskosten sind vor allem aufgrund der zum größten Teil in den Verwaltungskosten ausgewiesenen Aufwendungen für den Personalabbau in Höhe von 455 Mio. Euro um 2,2 % gestiegen. Die Relation zu den Umsatzerlösen beträgt 10,1 % und liegt damit um 0,7 Prozentpunkte über der des Vorjahres.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten wurden gegenüber dem Vorjahr um 3,3 % auf 2.825 Mio. Euro gesenkt. Sie entsprechen 5,3 % (2007: 5,2 %) des Umsatzvolumens. In den Forschungs- und Entwicklungskosten sind Abschreibungen aktivierter Entwicklungskosten von 1.185 Mio. Euro (2007: 1.109 Mio. Euro) enthalten. Die gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen, das sind die Forschungs- und nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten sowie die Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten, betragen im Berichtsjahr 2.864 Mio. Euro (2007: 3.144 Mio. Euro). Bezogen auf den Umsatz

im Berichtsjahr ergibt sich damit eine Forschungs- und Entwicklungsquote von 5,4 % (2007: 5,6 %).

Die in den Umsatzkosten, Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten sowie in den Forschungs- und Entwicklungskosten enthaltenen Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen betragen insgesamt 3.670 Mio. Euro (2007: 3.683 Mio. Euro).

Der positive Saldo aus den Sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen ist gegenüber dem Vorjahr um 20,5 % auf 241 Mio. Euro gestiegen. Dabei ist vor allem die Auflösung von Rückstellungen höher ausgefallen. Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten, insbesondere aus Wertpapieren, verringerten sich hingegen signifikant.

Das Ergebnis vor Finanzergebnis liegt mit 921 Mio. Euro um 3.291 Mio. Euro bzw. 78,1 % unter dem Vorjahreswert.

Das Finanzergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr um 231 Mio. Euro vermindert. Davon entfallen – 253 Mio. Euro auf das Übrige Finanzergebnis. Im Geschäftsjahr 2007 fiel ein Sondereffekt aus der Abwicklung der Umtauschanleihe auf Aktien der Rolls-Royce plc, London, in Höhe von 97 Mio. Euro an. Daneben enthält das Übrige Finanzergebnis vor allem Belastungen aus derivativen Finanzinstrumenten, insbesondere aus alleinstehenden Zinsderivaten. Aufgrund der veränderten Zinsstrukturkurven haben sich die Marktwerte dieser Finanzinstrumente rückläufig entwickelt. Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung ist um 15 Mio. Euro angestiegen. Es enthält neben der Beteiligung an BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, auch das anteilige Ergebnis an der Cirquent Gruppe. Das Zinsergebnis verbesserte sich um 7 Mio. Euro. Innerhalb des Zinsergebnisses erhöhte sich der negative Saldo aus den Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen und den erwarteten Vermögenserträgen aus Pensionsfonds gegenüber dem Vorjahr um 11 Mio. Euro.

Vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Entwicklung des Finanzergebnisses ist das Ergebnis vor Steuern gegenüber dem Vorjahr um 90,9 % gesunken. Die Umsatzrendite vor Steuern beträgt 0,7 % (2007: 6,9 %).

Der Jahresüberschuss des Konzerns liegt um 2.804 Mio. Euro bzw. 89,5 % unter dem Vorjahreswert. Die im Vergleich zum Vorjahr signifikant gesunkene Steuerlastquote resultiert vor allem aus im Vergleich zum Vorjahr höheren Steuererstattungen.

Im Segment Automobile wurden im Berichtsjahr 4,3 % weniger Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert als im Vorjahr.

Umsatzerlöse nach Segmenten

in Mio. Euro

	2008	2007
Automobile	48.782	53.818
Motorräder	1.230	1.228
Finanzdienstleistungen	15.725	13.940
Sonstige Gesellschaften	191	290
Konsolidierungen	-12.731	-13.258
Konzern	53.197	56.018

Ergebnis vor Steuern nach Segmenten

in Mio. Euro

	2008	2007
Automobile	318	3.232
Motorräder	51	71
Finanzdienstleistungen	-292	743
Sonstige Gesellschaften	295	168
Konsolidierungen	-21	-341
Konzern	351	3.873

Die Umsatzerlöse sind um 9,4 % gesunken. Das Segmentergebnis sank wegen der genannten Belastungseffekte um 90,2 % auf 318 Mio. Euro.

Die Umsatzerlöse im Segment Motorräder sind im Vergleich zum Vorjahr um 0,2 % gestiegen. Die schwierigen Rahmenbedingungen führten dazu, dass das Segmentergebnis mit 51 Mio. Euro um 28,2 % unter dem Vorjahreswert lag.

Aufgrund des Geschäftswachstums konnten die Umsatzerlöse des Segments Finanzdienstleistungen um 12,8 % auf 15.725 Mio. Euro gesteigert werden. Erhöhte Risikovorsorgen und gestiegene Refinanzierungskosten führten im Jahr 2008 zu einem Segmentergebnis von -292 Mio. Euro.

Bei den Sonstigen Gesellschaften liegt das Segmentergebnis bei 295 Mio. Euro (2007: 168 Mio. Euro). Dies ist vor allem auf höhere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie einen Ertrag aus der teilweisen Veräußerung der Cirquent Gruppe zurückzuführen.

Finanzlage

Die Kapitalflussrechnungen des Konzerns und der Segmente zeigen die Herkunft und Verwendung der Zahlungsströme in den Geschäftsjahren 2008 und 2007. Dabei wird zwischen Zahlungsströmen aus der laufenden Ge-

schäftstätigkeit sowie aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit unterschieden.

Die Zahlungsströme aus der laufenden Geschäftstätigkeit werden, ausgehend vom Jahresüberschuss des Konzerns, indirekt abgeleitet. Die Zahlungsströme aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden demgegenüber zahlungsbezogen ermittelt. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelfonds entspricht den flüssigen Mitteln in der Bilanz.

Aus der laufenden Geschäftstätigkeit des Konzerns ergibt sich im Geschäftsjahr ein Mittelzufluss von 10.872 Mio. Euro, der gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1.311 Mio. Euro bzw. 10,8 % gesunken ist. Die Veränderungen im Nettoumlaufvermögen führten im Geschäftsjahr 2008 zu einem Mittelzufluss von 411 Mio. Euro nach einem Mittelzufluss von 269 Mio. Euro im Vorjahr. Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit des Konzerns beträgt 18.652 Mio. Euro und ist damit im Verhältnis zum Vorjahr um 1.404 Mio. Euro höher ausgefallen. Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen haben im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu einem um 63 Mio. Euro geringeren Mittelabfluss geführt. Bei den Nettoinvestitionen im Finanzdienstleistungsgeschäft ist ein höherer Mittelabfluss zu verzeichnen. Er lag im Berichtsjahr um 1.288 Mio. Euro über dem des Vorjahres.

14	Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungssystem
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

Im Bereich der Finanzierungstätigkeit kam es im Jahr 2008 zu einem Mittelzufluss von 12.904 Mio. Euro (2007: 6.168 Mio. Euro). Durch die Begebung von Anleihen flossen dem Konzern 9.959 Mio. Euro (2007: 6.038 Mio. Euro) zu, durch Tilgung flossen 5.080 Mio. Euro (2007: 4.152 Mio. Euro) ab. Die Dividendenzahlung lag im Geschäftsjahr 2008 bei 694 Mio. Euro. Bei den sonstigen Finanzverbindlichkeiten und Commercial Paper war ein um 3.912 Mio. Euro höherer Mittelzufluss zu verzeichnen als im Vorjahr.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit wird zu 58,3% (2007: 70,6%) durch den Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit gedeckt. Die Kapitalflussrechnung des Segments Automobile weist eine leichte Unterdeckung des Mittelabflusses aus der Investitionstätigkeit durch den Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit von 81 Mio. Euro (2007: Überdeckung 2.147 Mio. Euro) aus. Erwartungsgemäß ergibt sich in der Kapitalflussrechnung des Segments Finanzdienstleistungen wegen der hohen Investitionen in Vermietete Gegenstände und in Forderungen aus Finanzdienstleistungen eine Unterdeckung. Sie liegt bei 39,4% (2007: 38,7%).

Aus der Entwicklung der einzelnen Cashflows ergibt sich nach Bereinigung der Flüssigen Mittel um Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte in Höhe von

–63 Mio. Euro (2007: –46 Mio. Euro) eine Erhöhung der Flüssigen Mittel im Konzern um 5.061 Mio. Euro (2007: 1.057 Mio. Euro).

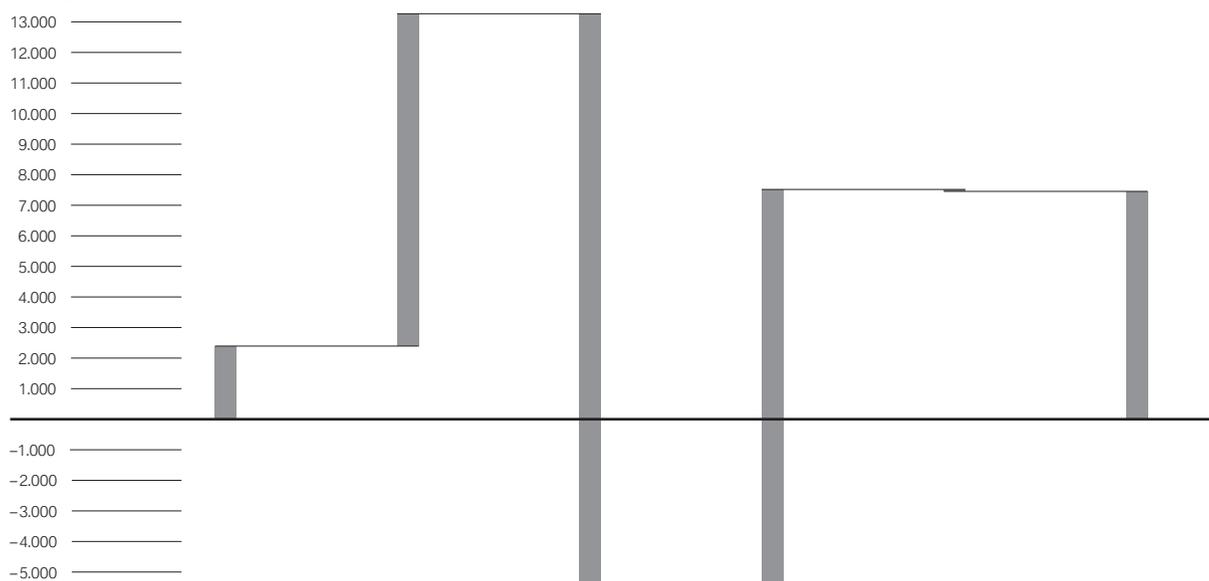
Das Nettofinanzvermögen im Segment Automobile beträgt zum 31. Dezember 2008 inklusive der konzerninternen Finanzforderungen 9.046 Mio. Euro. Es hat sich damit gegenüber dem Vorjahr um 1.692 Mio. Euro erhöht. Das Nettofinanzvermögen des Segments Automobile errechnet sich aus den Flüssigen Mitteln in Höhe von 5.073 Mio. Euro und den Wertpapieren in Höhe von 557 Mio. Euro sowie den konzerninternen Finanzforderungen in Höhe von 8.185 Mio. Euro abzüglich der Finanzverbindlichkeiten des Segments Automobile. Ohne Berücksichtigung der derivativen Finanzinstrumente betragen sie 4.769 Mio. Euro.

Vermögenslage

Die Konzernbilanzsumme wuchs im Vergleich zum Vorjahr um 12.089 Mio. Euro bzw. 13,6% auf 101.086 Mio. Euro. Währungseffekte, die im Wesentlichen durch ein schwächeres Britisches Pfund verursacht wurden, wirkten im Berichtsjahr dämpfend auf das Wachstum des Bilanzvolumens. Währungsbereinigt wäre die Bilanzsumme um 15.044 Mio. Euro bzw. 17,5% gestiegen. Ausschlaggebend für den Anstieg auf der Aktivseite der Bilanz waren vor allem die Flüssigen Mittel (+211,5%), die Forderungen aus

Veränderung der Flüssigen Mittel

in Mio. Euro



Flüssige Mittel 31.12.2007	Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	Wechselkurs, Konsolidierungskreis	Flüssige Mittel 31.12.2008
2.393	+10.872	-18.652	+12.904	-63	7.454

Finanzdienstleistungen (+ 11,2 %) sowie die Vermieteten Gegenstände (+ 14,8 %). Auf der Passivseite erhöhten sich vor allem die Finanzverbindlichkeiten (+ 37,5 %).

Die Immateriellen Vermögenswerte liegen mit 5.641 Mio. Euro nur leicht unter dem Vorjahreswert. Innerhalb dieser Position hat sich der Bestand an aktivierten Entwicklungskosten um 0,8 % auf 5.073 Mio. Euro erhöht. Die Investitionen in aktivierte Entwicklungskosten betragen im Berichtsjahr 1.224 Mio. Euro (–8,2 %). Die Aktivierungsquote liegt damit bei 42,7 % (2007: 42,4 %). Die Verminderung der Investitionen in aktivierte Entwicklungskosten im Jahr 2008 ergibt sich aus der geringeren Anzahl von Projekten in der Phase der Serienentwicklung. Die entsprechenden Abschreibungen belaufen sich auf 1.185 Mio. Euro (+ 6,9 %).

Die Sachanlagen erhöhten sich leicht um 1,7 % auf 11.292 Mio. Euro. Es wurden 2.865 Mio. Euro bzw. 6,7 % mehr als im Vorjahr investiert. Den Schwerpunkt bildeten Produktinvestitionen für den Anlauf neuer Modelle sowie Strukturinvestitionen. Im Bereich der Sachanlagen fielen Abschreibungen in Höhe von 2.375 Mio. Euro an (–3,9 %). Die Vorträge erstmals konsolidierter Tochterunternehmen betragen 67 Mio. Euro. Der Anteil der gesamten Investitionen an den Umsatzerlösen beträgt 7,9 % (2007: 7,6 %).

Aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens bei Finanzdienstleistungen sowie des Rückkaufs eines bislang außerbilanziellen Fahrzeugportfolios einer Leasinggesellschaft, in der ein Teil des Leasinggeschäfts in Deutschland enthalten war, hat das Bilanzvolumen der Vermieteten Gegenstände gegenüber dem Vorjahr deutlich zugenommen. Es stieg um 14,8 % auf 19.524 Mio. Euro. Währungsbereinigt wäre der Bestand an Vermieteten Gegenständen um 14,4 % gewachsen.

Die Sonstigen Finanzanlagen sind um 54,1 % auf 322 Mio. Euro gestiegen. Dieser Anstieg beruht vor allem auf Kapitalerhöhungen bei nicht konsolidierten Gesellschaften.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen haben, bedingt durch die Ausweitung des Geschäftsvolumens, um 11,2 % auf 38.063 Mio. Euro zugenommen. Davon entfallen auf Kunden- und Händlerfinanzierungen 29.470 Mio. Euro (+ 12,6 %) und auf Finance Leases 8.593 Mio. Euro (+ 6,6 %). Die Vorräte verringerten sich um 59 Mio. Euro bzw. 0,8 % auf 7.290 Mio. Euro. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind im Vergleich zum 31. Dezember 2007 um 13,7 % geringer ausgefallen.

Die Finanzforderungen sind um 6,7 % auf 5.114 Mio. Euro gestiegen. Der Anstieg resultiert vor allem aus den höheren Marktwerten der derivativen Finanzinstrumente.

Der Bestand an Liquidem Mitteln hat sich um 86,3 % auf 8.107 Mio. Euro erhöht. Wertpapiere und Investmentanteile sanken dabei aufgrund der Übertragung auf den neu gegründeten BMW Trust e.V., München, im Rahmen der Ausfinanzierung von Pensionsverpflichtungen.

Die Flüssigen Mittel haben sich gegenüber dem Vorjahr um 5.061 Mio. Euro erhöht.

Auf der Passivseite sank das Eigenkapital um 6,8 % auf 20.273 Mio. Euro. Der Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG erhöhte das Eigenkapital um 324 Mio. Euro. Im Eigenkapital direkt erfasste Wertänderungen verringerten das Eigenkapital um 1.088 Mio. Euro (2007: 61 Mio. Euro). Sie ergeben sich aus den Wechselkursveränderungen, der Bilanzierung der Marktwertveränderungen der Finanzinstrumente und der zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere sowie den versicherungsmathematischen Gewinnen bzw. Verlusten aus Pensionszusagen.

Währungsveränderungen verringerten das kumulierte übrige Eigenkapital um 711 Mio. Euro. Die derivativen Finanzinstrumente verringerten sich um weitere 601 Mio. Euro. Bei den versicherungsmathematischen Gewinnen war eine leichte Erhöhung von 5 Mio. Euro zu verzeichnen. Die Marktwerte der Wertpapiere entwickelten sich mit 7 Mio. Euro nur leicht negativ. Die latenten Steuern auf direkt mit dem Eigenkapital verrechnete Wertänderungen erhöhten das Eigenkapital im Jahr 2008 um 226 Mio. Euro.

Der Wert der Anteile anderer Gesellschafter am Eigenkapital betrug 8 Mio. Euro. Die Eigenkapitalquote des Konzerns sank um 4,3 Prozentpunkte auf 20,1 %.

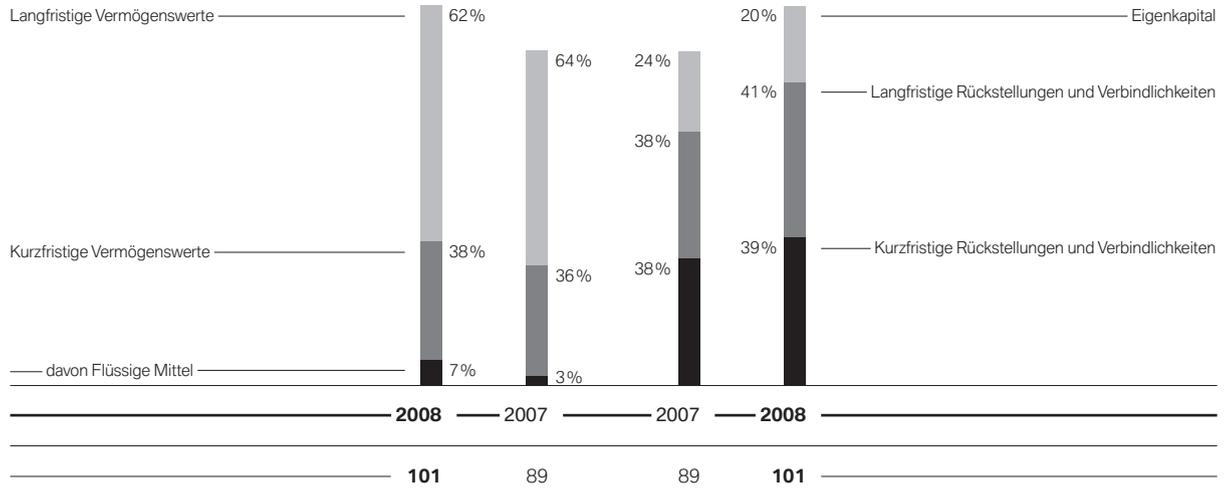
Für das Segment Automobile errechnet sich eine Eigenkapitalquote von 42,3 % nach 41,2 % im Vorjahr. Die Eigenkapitalquote des Segments Finanzdienstleistungen verringerte sich von 6,9 % im Vorjahr auf 5,4 % im laufenden Jahr.

Die Rückstellungen für Pensionen verminderten sich um 28,4 % auf 3.314 Mio. Euro. Sofern die Pensionsverpflichtungen durch Pensionsfonds gedeckt sind, wird das Fondsvermögen zu Marktwerten von der Verpflichtung abgesetzt. Die Verminderung der Verpflichtungen resultiert vor allem aus der Ausfinanzierung von Pensionsverpflichtungen im Rahmen eines Contractual Trust Arrangement (CTA) auf den neu gegründeten BMW Trust e.V., München. Des Weiteren ergibt sich eine Verminderung der Verpflichtungen durch einen höheren Diskontierungszinssatz.

Die Sonstigen Rückstellungen reduzierten sich um 11,3 % auf 4.882 Mio. Euro. Die Reduzierung ergibt sich im We-

Bilanzstruktur Konzern

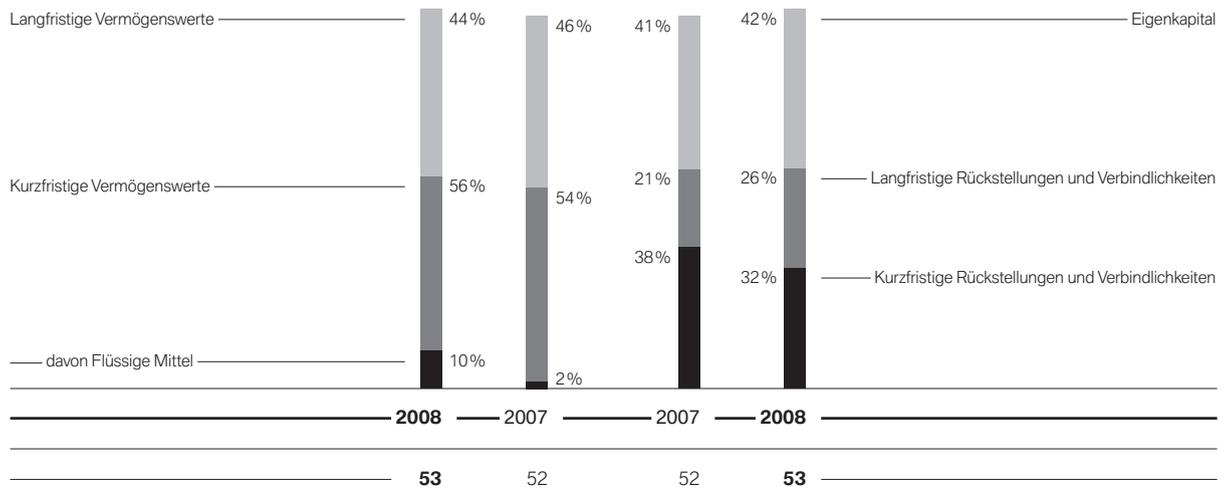
in Mrd. Euro



14 — Konzernlagebericht
 14 Das Geschäftsjahr im Überblick
 16 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
 20 Geschäftsverlauf
 42 BMW Aktie und Anleihen
 45 Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
 47 — Finanzwirtschaftliche Situation
 47 Konzerninternes Steuerungssystem
 49 Ertragslage
 51 Finanzlage
 52 — Vermögenslage
 55 — Nachtragsbericht
 55 — Wertschöpfungsrechnung
 57 Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
 58 Erläuterungen zur BMW AG
 62 Risikomanagement
 68 Prognosebericht

Bilanzstruktur Segment Automobile

in Mrd. Euro



sentlichen aus niedrigeren Verpflichtungen für Personalaufwendungen und andere Aufwendungen.

Aufgrund der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts stiegen die Finanzverbindlichkeiten um 37,5% an. Innerhalb der Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich die Anleihen um 31,4% auf 24.159 Mio. Euro. Ferner sind die

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, die Asset-Backed-Finanzierungen sowie die Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft gestiegen.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betragen 2.562 Mio. Euro und liegen damit um 27,9% unter dem Vorjahr.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten von 6.281 Mio. Euro sind gegenüber dem Vorjahr um 2,5 % gestiegen. Dies ist insbesondere auf den Anstieg der Passiven Rechnungsabgrenzungsposten aus Service- und Reparaturverträgen, aus dem Leasingbereich sowie aus der Bewertung von Finanzinstrumenten zurückzuführen.

Vergütungsbericht

Die Vergütung des Vorstands enthält als Elemente feste und variable Bezüge. Ferner bestehen Zusagen für den Fall der Mandatsbeendigung hauptsächlich in Form von Ruhegeldzusagen. Nähere Einzelheiten einschließlich der individualisiert ausgewiesenen Bezüge enthält der Vergütungsbericht, der im Kapitel „Corporate Governance“ auf den Seiten 141 bis 146 zu finden ist. Der Vergütungsbericht ist Teil des Lageberichts.

Nachtragsbericht

Nach dem Ende des Berichtsjahres sind keine Ereignisse eingetreten, die eine besondere Bedeutung für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben.

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. 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 ist im Jahr 2008 um 25,7 % auf 10.469 Mio. Euro gesunken. Die Abnahme gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf niedrigere Umsatzerlöse zurückzuführen. Die Brutto-Wertschöpfung hat mit einer Verminderung von 10,6 % weniger stark abgenommen, da sie nicht durch die im Vergleich zum Vorjahr höheren Abschreibungen belastet ist.

Der größte Anteil der Netto-Wertschöpfung kommt mit 64,8 % wiederum den Mitarbeitern zugute. Der Anteil der Kreditgeber ist gegenüber dem Vorjahr durch das gestiegene Refinanzierungsvolumen des Finanzdienstleistungsgeschäfts auf 27,0 % gestiegen. Der öffentlichen Hand kommen einschließlich Latenter Steueraufwendungen des

Konzerns 5,1 % zu. Die Aktionäre liegen mit einem Anteil an der Netto-Wertschöpfung von 1,9 % unter Vorjahresniveau. Der verbleibende Anteil an der Netto-Wertschöpfung von 1,2 % wird im Konzern zur Finanzierung der zukünftigen Geschäftstätigkeit zurückbehalten. Er ist gegenüber dem Vorjahr um 16,1 Prozentpunkte gesunken.

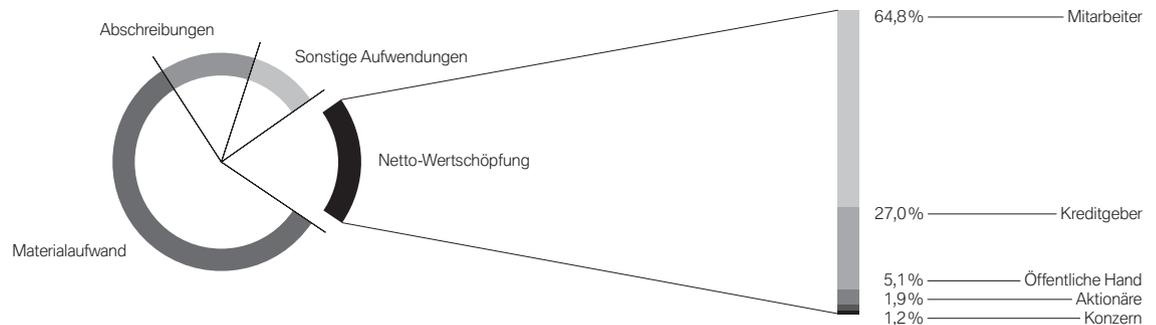
BMW Group Wertschöpfungsrechnung

	2008	2008	2007	2007	Veränderung
	in Mio. Euro	in %	in Mio. Euro	in %	in %
Entstehungsrechnung					
Umsatzerlöse	53.197	98,1	56.018	98,9	
Finanzerträge	-410	-0,7	-114	-0,2	
Sonstige Erträge	1.428	2,6	730	1,3	
Unternehmensleistung	54.215	100,0	56.634	100,0	-4,3
Materialaufwand	30.648	56,5	31.019	54,8	
Sonstige Aufwendungen	5.447*	10,1	5.355	9,4	
Vorleistungen	36.095	66,6	36.374	64,2	-0,8
Brutto-Wertschöpfung	18.120	33,4	20.260	35,8	-10,6
Abschreibungen	7.651	14,1	6.164	10,9	
Netto-Wertschöpfung	10.469	19,3	14.096	24,9	-25,7
Verteilungsrechnung					
Mitarbeiter	6.781	64,8	7.511	53,3	-9,7
Kreditgeber	2.823	27,0	2.270	16,1	24,4
Öffentliche Hand	535	5,1	1.181	8,4	-54,7
Aktionäre	197	1,9	694	4,9	-71,6
Konzern	127	1,2	2.432	17,3	-94,8
Andere Gesellschafter	6	-	8	-	-25,0
Netto-Wertschöpfung	10.469	100,0	14.096	100,0	-25,7

* einschließlich der Aufwendungen für die Personalreduzierung

BMW Group Wertschöpfung 2008

in %



Netto-Wertschöpfung	19,3	Abschreibungen	14,1
Materialaufwand	56,5	Sonstige Aufwendungen	10,1

14	Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungs-system
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

		2008	2007
Bruttomarge (Gross Margin)	%	16,7	21,8
EBITDA-Marge	%	8,6	14,1
EBIT-Marge	%	1,7	7,5
Umsatzrendite vor Steuern	%	0,7	6,9
Umsatzrendite nach Steuern	%	0,6	5,6
Eigenkapitalrendite vor Steuern	%	1,6	20,2
Eigenkapitalrendite nach Steuern	%	1,5	16,4
Eigenkapitalausstattung Konzern	%	20,1	24,4
— Automobile	%	42,3	41,2
— Finanzdienstleistungen	%	5,4	6,9
Deckung der Immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen durch Eigenkapital	%	119,7	129,6
Return on Capital Employed			
— Konzern	%	2,3	15,3
— Automobile	%	4,9	24,7*
— Motorräder	%	13,9	18,0*
Return on Equity			
— Finanzdienstleistungen	%	-	18,1
Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	Mio. Euro	10.872	12.183*
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	Mio. Euro	18.652	17.248
Deckung des Mittelabflusses durch den Mittelzufluss	%	58,3	70,6*
Nettofinanzvermögen des Segments Automobile	Mio. Euro	9.046	7.354

* angepasst aufgrund geänderter Darstellung

14	— Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	— Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungssystem
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	— Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

Erläuterungen zur BMW AG

Anders als der Konzernabschluss, dem die IFRSs des IASB zugrunde liegen, wird der Jahresabschluss der BMW AG nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften (HGB) aufgestellt. Soweit danach zulässig und sinnvoll, werden Regelungen der IFRSs auch im Einzelabschluss angewendet. So wird beispielsweise die Pensionsrückstellung auch im Einzelabschluss nach IAS 19 bewertet und die Verpflichtung (defined benefit obligation) in voller Höhe angesetzt. In zahlreichen anderen Bereichen weichen die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze im Jahresabschluss der BMW AG von denen des Konzernabschlusses ab. Die wesentlichen Unterschiede betreffen den Ansatz der Immateriellen Vermögensgegenstände, die Abschreibungsmethoden, die Vorräte- und Rückstellungsbewertung sowie die Behandlung von Finanzinstrumenten.

Die BMW AG entwickelt, fertigt und vertreibt eigene und von ausländischen Tochterunternehmen im Auftrag gefertigte Automobile und Motorräder. Der Vertrieb erfolgt dabei über eigene Niederlassungen, selbstständige Händler, Tochterunternehmen sowie Importeure. Die Produktion von Automobilen an den in- und ausländischen Standorten verminderte sich um 6,6% auf 1.439.918 Einheiten. Die Anzahl der am 31. Dezember 2008 bei der BMW AG beschäftigten Mitarbeiter reduzierte sich um 4.468 auf 71.596. Dies ist im Wesentlichen auf die Umsetzung des angekündigten Personalabbaus zurückzuführen. Die Aufwendungen hierfür belasteten die Verwaltungskosten.

Die mit der Finanzkrise einhergehende Kaufzurückhaltung der Verbraucher sowie modellzyklusbedingte Effekte führten zu einem Rückgang des Absatzvolumens der BMW AG. Dadurch verringerten sich die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr um 8,3%. Auf den Umsatz von 44,3 Mrd. Euro entfiel ein konzerninterner Anteil mit ausländischen Vertriebsgesellschaften von 32,5 Mrd. Euro. Dies entspricht einer Quote von etwa 73,3%. Die Herstellungskosten sanken leicht überproportional im Vergleich zum Umsatz. Das Bruttoergebnis vom Umsatz reduzierte sich um 0,4 Mrd. Euro (-5,6%) und betrug 6,5 Mrd. Euro.

Anpassungen aufgrund der negativen Währungseffekte aus dem US-Dollar und dem Japanischen Yen sowie die anhaltend starke Wettbewerbsintensität im Automobilmarkt haben sich insbesondere auf das Ergebnis der BMW AG belastend ausgewirkt.

Im Rahmen einer konzerninternen Umstrukturierung zur Verbesserung des Beteiligungsaufbaus der BMW Group fielen ein Verlust aus dem Abgang verbundener Unternehmen sowie höhere Erträge aus einem bestehenden Gewinnabführungsvertrag an. Die Finanzanlagen haben sich infolge dieser Transaktion vermindert.

Im Geschäftsjahr wurden in Sachanlagen und Immaterielle Vermögensgegenstände 2.064 Mio. Euro (2007: 1.670 Mio. Euro) investiert. Dies entspricht einer Erhöhung von 23,6%. Der Anstieg ist vor allem bedingt durch die hohen Produktinvestitionen für die neue 7er Reihe und den neuen Z4. Die Abschreibungen beliefen sich auf 1.569 Mio. Euro.

Zur Sicherung von Verpflichtungen aus Altersteilzeitverhältnissen und eines Teils der Pensionsverpflichtungen im Rahmen eines Contractual Trust Arrangement (CTA) wurde ein Betrag in Höhe von 1.285 Mio. Euro auf den neu gegründeten BMW Trust e. V., München, übertragen.

Das Eigenkapital verminderte sich um 310 Mio. Euro auf 5.338 Mio. Euro. Von der bestehenden Ermächtigung zum Erwerb eigener Stammaktien wurde im Geschäftsjahr kein Gebrauch gemacht. Im Jahr 2008 wurden eigene Vorzugsaktien erworben, von denen am Bilanzstichtag noch 363.130 Stück im Bestand waren. Die Eigenkapitalquote fiel von 25,0% auf 22,9%. Das langfristige Fremdkapital (Namens-Gewinn-Scheine, Sonderposten mit Rücklageanteil, Rückstellungen für Pensionen, Guthaben des BMW Unterstützungsvereins e.V. sowie Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit über einem Jahr) erhöhte sich um 48,8% auf 6.054 Mio. Euro. Trotz der sich weiter zuspitzenden Finanzkrise im zweiten Halbjahr 2008 hatte die BMW AG jederzeit Zugang zu Kredit- und Finanzmärkten und konnte ihre Liquiditätsposition deutlich ausbauen.

BMW AG Bilanz zum 31. Dezember

in Mio. Euro

	2008	2007
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände	143	109
Sachanlagen	5.404	4.986
Finanzanlagen	1.096	4.814
Anlagevermögen	6.643	9.909
Vorräte	2.586	2.654
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	982	1.218
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	6.098	5.937
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	623	644
Wertpapiere	2.360	1.763
Flüssige Mittel	3.970	436
Umlaufvermögen	16.619	12.652
Rechnungsabgrenzungsposten	54	55
Bilanzsumme	23.316	22.616
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	654	654
Kapitalrücklage	1.991	1.991
Gewinnrücklagen	2.496	2.309
Bilanzgewinn	197	694
Eigenkapital	5.338	5.648
Namens-Gewinn-Scheine	34	34
Sonderposten mit Rücklageanteil	13	34
Rückstellungen für Pensionen	3.791	3.793
Übrige Rückstellungen	6.142	6.292
Rückstellungen	9.933	10.085
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.049	394
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.276	1.716
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.311	2.597
Übrige Verbindlichkeiten	1.338	2.094
Verbindlichkeiten	7.974	6.801
Rechnungsabgrenzungsposten	24	14
Bilanzsumme	23.316	22.616

BMW AG Gewinn-und-Verlust-Rechnung

in Mio. Euro

	2008	2007
Umsatzerlöse	44.313	48.310
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-37.833	-41.448
Bruttoergebnis vom Umsatz	6.480	6.862
Vertriebskosten	-3.085	-2.786
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.366	-881
Forschungs- und Entwicklungskosten	-2.646	-2.828
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	-641	731
Beteiligungsergebnis	1.807	255
Finanzergebnis	-154	-38
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	395	1.315
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	3	-115
Sonstige Steuern	-14	-16
Jahresüberschuss	384	1.184
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	-	1
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-187	-491
Bilanzgewinn	197	694

Umsätze mit Autovermietern, bei denen eine Rücknahmeverpflichtung vorliegt, werden zurückgenommen. Auf der Grundlage des angewendeten Entwurfs der Stellungnahme des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IDW) zur Rechnungslegung in der Neufassung vom 29. November 2006 „Einzelfragen zum Übergang von wirtschaftlichem Eigentum

und zur Gewinnrealisierung nach HGB“ (IDW ERS HFA 13 n. F.) werden die betreffenden Fahrzeuge im Umlaufvermögen zu fortgeführten Herstellungskosten ausgewiesen, da das wirtschaftliche Eigentum nicht an die Autovermieter übergegangen ist.

14	— Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	— Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungssystem
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	— Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht

Der von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, 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 kann bei der BMW AG, 80788 München, angefordert werden.

14	— Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungssystem
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	— Risikomanagement
68	Prognosebericht

Risikomanagement in der BMW Group

Jede unternehmerische Tätigkeit ist mit zum Teil erheblichen Risiken verbunden, die entweder aus den Geschäftsaktivitäten entstehen oder als Veränderung von Umweltbedingungen auf ein Unternehmen einwirken. Aus der zunehmenden Internationalisierung entstehen zudem weitere Risiken. Auch die BMW Group ist als weltweit tätiges Unternehmen einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt. Preisschwankungen an den weltweiten Devisen-, Geld- und Kapital- sowie Rohstoffmärkten als auch kürzere Innovationszyklen führen insgesamt zu steigender Komplexität mit entsprechend hohen Anforderungen an Unternehmen im internationalen Wettbewerbsumfeld. Daneben hat die weltweite Abschwächung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung im abgelaufenen Geschäftsjahr zu einer veränderten Risikosituation geführt.

Für die BMW Group stellen das bewusste Eingehen kalkulierbarer Risiken und die konsequente Nutzung der damit verbundenen Chancen von jeher die Grundlage ihres unternehmerischen Handelns dar. Vorstand und Aufsichtsrat werden im Rahmen der Risikoberichterstattung regelmäßig über Risiken informiert, die die Geschäftsentwicklung maßgeblich beeinflussen könnten. Hierzu bedient sich die BMW Group eines integrierten Risikomanagements. Unternehmerische Entscheidungen werden auf der Grundlage von weitreichenden Projektvorlagen getroffen, in denen Chancen und Risiken dargestellt werden. Darüber hinaus werden im Rahmen der langfristigen Unternehmensplanung, der jährlichen sowie der unterjährigen Planung die Chancen und Risiken der Geschäftsaktivitäten beurteilt und daraus Zielerreichungs- und Risikobegrenzungsmaßnahmen abgeleitet. Der konzernweite Risikomanagementprozess umfasst die frühzeitige Identifikation von Risiken und Chancen, ihre Bewertung, den abgestimmten Einsatz geeigneter Instrumente zur Steuerung der Risiken sowie die Risikoüberwachung. Das Risikomanagement in der BMW Group besteht aus aufeinander abgestimmten organisatorischen und methodischen Elementen. Es fördert durch seinen dezentralen Aufbau und das konzernweite Netzwerk von Risikobeauftragten das Bewusstsein für einen ausgewogenen Umgang mit Risiken auf allen Organisationsebenen.

Über das konzernweite Berichtssystem werden die Entscheidungsträger zeitnah und umfassend über den Grad der Zielerreichung sowie über Markt- und Wettbewerbsveränderungen informiert. Kritische Erfolgsfaktoren werden permanent beobachtet, um signifikante Abweichungen frühzeitig zu erkennen und entsprechende Maßnahmen zur Gegensteuerung einleiten und Chancen nutzen zu können.

Die konzernweit geltenden Vorgaben und deren einheitliche und regelmäßige Anwendung stellen die Basis für eine lernende Organisation dar. Risikomanagement ist ein fortlaufender Prozess, da Änderungen der rechtlichen, wirtschaftlichen oder ordnungspolitischen Rahmenbedingungen oder Veränderungen innerhalb des Unternehmens zu neuen Risiken oder zu einer anderen Bewertung bekannter Risiken führen können. Ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch mit anderen Unternehmen stellt sicher, dass innovative Ansätze und Ideen in das Risikomanagement der BMW Group einfließen und eine Weiterentwicklung des Risikomanagementsystems gewährleistet ist. Darüber hinaus sind regelmäßige Schulungen, Weiterbildungsmaßnahmen und Informationsveranstaltungen in der BMW Group ein wesentliches Element, die Prozessbeteiligten auf neue oder zusätzliche Anforderungen vorzubereiten.

Das Risikomanagement in der BMW Group wird zentral gelenkt und durch die interne sowie eine externe Revision als prozessunabhängige Instanzen regelmäßig auf Angemessenheit und Wirksamkeit überprüft. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse dienen als Grundlage für weitere Verbesserungen.

Derzeit sind keine Risiken zu erkennen, die bestandsgefährdend sein könnten oder geeignet sind, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens wesentlich zu beeinträchtigen. Dennoch können Risiken niemals vollständig ausgeschlossen werden.

Im Folgenden werden die Risikofelder näher dargestellt, die für die BMW Group relevant sind. Ergänzende Erläuterungen zu Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten sind darüber hinaus im Konzernanhang unter Textziffer 39 — zu finden.

Risiken aufgrund wirtschaftlicher Rahmenbedingungen

Als weltweit tätiges Unternehmen wird die BMW Group von weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen beeinflusst. Dazu zählen die Veränderung von Währungsparitäten oder die Entwicklung auf den Finanzmärkten allgemein. Von besonderer Bedeutung für die Umsatz- und Ertragslage des Konzerns haben sich im vergangenen Jahr die Finanzkrise und deren Auswirkungen auf die weltweiten Güter- und Dienstleistungsmärkte erwiesen. Neben Veränderungen im Nachfrageverhalten und der Refinanzierung wirken sich Wechselkursveränderungen nennenswert auf das Konzernergebnis aus. Dies betrifft vor allem den US-Dollar, der im Fremdwährungsportfolio der BMW Group das höchste Einzelrisiko darstellt, den Japanischen Yen, das Britische Pfund sowie den Chinesischen Renminbi.

Nach den Planungen beträgt der Anteil dieser vier Währungen insgesamt rund 65 % am Fremdwährungsrisiko der BMW Group.

Den Währungsrisiken begegnet die BMW Group sowohl strategisch als auch operativ. In strategischer Hinsicht, d. h. mittel- und langfristig, versucht das Unternehmen, Wechselkursrisiken durch die Erhöhung des Einkaufsvolumens im Fremdwährungsraum oder die Steigerung der Produktion vor Ort zu steuern (Natural Hedging). Kurz- und mittelfristig, d. h. operativ, werden Währungsrisiken auf dem Finanzmarkt abgesichert. Entsprechende Geschäfte werden nur mit Finanzierungspartnern mit guter Bonität abgeschlossen. Allerdings hat die Finanzkrise die Bonität vieler Finanzinstitute verschlechtert und zu einer Konsolidierung im Bankensektor geführt, die noch nicht abgeschlossen ist. Die BMW Group trägt diesem Umstand durch eine Anpassung des jeweiligen Kontrahentenlimits Rechnung. Art und Umfang der Maßnahmen sind durch eine entsprechende Konzernrichtlinie geregelt. Zur Messung der Wechselkursrisiken werden ein Cashflow-at-Risk-Modell und Szenarioanalysen eingesetzt. Diese Instrumente dienen im Währungsmanagement auch zur Entscheidungsfindung.

Die BMW Group reduziert ihre Währungsrisiken, indem sie das Finanzierungs- und Leasinggeschäft in den einzelnen Märkten grundsätzlich in der jeweiligen Landeswährung refinanziert. Bei Mittelaufnahmen in fremder Währung werden zur Risikoreduzierung unmittelbar nach Abschluss der Transaktion Kurssicherungsgeschäfte auf die entsprechende Landeswährung abgeschlossen.

Zinsänderungsrisiken werden in der BMW Group durch eine weitgehend fristenkongruente Aufnahme von Refinanzierungsmitteln sowie den Einsatz von Derivaten gesteuert. Die Messung und Begrenzung der Zinsänderungsrisiken erfolgen sowohl auf Ebene der Landesgesellschaften als auch auf Konzernebene durch das Value-at-Risk-Konzept. Weiterhin wird im Rahmen einer barwertorientierten Zinsbuchsteuerung die Risiko-Ertrags-Relation regelmäßig durch Simulationsrechnungen überprüft. Sensitivitätsanalysen, die auch Stressszenarien beinhalten und Auswirkungen möglicher Zinsänderungen auf das Ergebnis aufzeigen, ergänzen das Instrumentarium der Zinsrisikosteuerung.

Das Einlagengeschäft im Segment Finanzdienstleistungen sowie Kreditlinien bei verschiedenen Banken und die Nutzung vielfältiger Finanzierungsinstrumente stellen die konzernweite Versorgung mit Liquidität sicher. Die Liquiditätsrisikosituation wird auf Gesellschaftsebene laufend überwacht und durch eine konzernweite rollierende Finanzbedarfsplanung kontinuierlich erfasst.

Das Finanzierungs- und Leasinggeschäft im Segment Finanzdienstleistungen wird zu einem überwiegenden Teil über den Kapitalmarkt refinanziert. Durch die gute Bonität der BMW Group, die sich auch in den seit Jahren erstklassigen Kurzfrustratings bei Moody's (P-1) bzw. Standard & Poor's (A-1) zeigt, können wettbewerbsfähige Konditionen erreicht werden. Dennoch kann auch die BMW Group sich den Schwierigkeiten innerhalb der Automobilbranche nicht vollständig entziehen. Dies spiegelt sich in veränderten Ratingeinschätzungen für das Langfrustrating wider: Standard & Poor's senkte im November 2008 das Langfrustrating von A+ auf A, Moody's veränderte das vergebene Langfrustrating von A1 auf A2. Ungeachtet dessen verfügen die BMW Group und die durch ihre Konzerngesellschaften emittierten Wertpapiere unverändert über Investmentqualität. Insgesamt haben sich die Refinanzierungskonditionen aufgrund der allgemeinen Krise an den Finanzmärkten im zweiten Halbjahr 2008 verschlechtert. Dennoch zeigt der hohe Ausweis an Liquidität zum Jahresende, dass die BMW Group auch in einem sehr schwierigem Marktumfeld in der Lage ist, die Refinanzierung des Unternehmens sicherzustellen. Bei einer weiteren Verschlechterung des wirtschaftlichen Umfelds besteht für den gesamten Automobilssektor das Risiko einer erneuten Absenkung der Ratings.

Die Entwicklung auf den internationalen Rohstoffmärkten beeinflusst ebenfalls die Geschäftsentwicklung der BMW Group. Um die Versorgung mit Produktionsmaterial sicherzustellen und das Kostenrisiko zu minimieren, unterliegen die für die BMW Group relevanten Rohstoffmärkte einer ständigen Beobachtung. Die Preisentwicklung der Edelmetalle wie Platin, Palladium und Rhodium sowie von Stahl und der Buntmetalle haben einen Einfluss auf die Produktionskosten der BMW Group. Im Rohstoffmanagement werden Absicherungsstrategien für diese Metalle und weitere Rohstoffe entschieden.

Die Preisentwicklung von Rohöl, das als Grundstoff für Komponenten eine wichtige Rolle spielt, wirkt sich indirekt auch auf die Produktionskosten der BMW Group aus. Zudem beeinflusst der Rohölpreis über die Kraftstoffpreise direkt das Nachfrageverhalten der Autofahrer.

Eine Eskalation politischer Spannungen, terroristische Aktivitäten, Naturkatastrophen oder mögliche Pandemien könnten die konjunkturelle Lage, die internationalen Kapitalmärkte und damit auch die Geschäftsentwicklung der BMW Group negativ beeinflussen.

Branchenrisiken

Die markt- und steuerpolitisch beeinflusste Entwicklung der Kraftstoffpreise sowie steigende Anforderungen an

14	— Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungssystem
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	— Risikomanagement
68	Prognosebericht

die Reduzierung von Verbrauch und Emissionen von Fahrzeugen stellen weiterhin hohe Herausforderungen für die Motoren- und Produktentwicklung der BMW Group dar. Sichtbares Ergebnis ist die Minderung von Verbrauch und Emissionen im Rahmen des Konzepts Efficient Dynamics der BMW Group.

Im Rahmen eines so genannten Trilog-Gesprächs haben sich die Europäische Kommission, das Europäische Parlament sowie der Rat der Europäischen Union im Dezember 2008 auf die Inhalte einer CO₂-Regelung geeinigt und damit eine Weichenstellung zur Verabschiedung der CO₂-Regelung für PKW vorgenommen. Die geplanten gewichtsbasierten CO₂-Vorgaben führen bei der BMW Group zu deutlich höheren Effizienzanforderungen als bei Volumen- und Kleinwagenherstellern. Eine abschließende Bewertung kann jedoch erst auf Basis der Rechtsgrundlage und nationaler Gesetzgebung gemacht werden. Die vorgeschlagenen Regelungen zum CO₂-Ausstoß bzw. zum Kraftstoffverbrauch von Fahrzeugen können die Geschäftsentwicklung im Segment Automobile und damit auch die Ertragslage des Konzerns wesentlich beeinflussen.

Die BMW Group stellt sich diesen Herausforderungen, indem sie ihre Technologiekompetenz und Innovationskraft nutzt und intensiv und konsequent den CO₂-Ausstoß ihrer Fahrzeuge reduziert. Bereits im Jahr 2000 wurde das Maßnahmenpaket Efficient Dynamics verabschiedet: Ein Bündel aus hocheffizienten Motoren, verbesserter Aerodynamik, Leichtbaumaßnahmen und Energiemanagement senkt den Verbrauch der Fahrzeugflotte. Mittelfristig realisiert die BMW Group zusätzliche Verbrauchsvorteile durch eine Elektrifizierung des Antriebsstrangs bis hin zu umfangreichen Hybridlösungen. Darüber hinaus arbeitet die BMW Group an Lösungen für nachhaltige Mobilität in Ballungsräumen. Das Unternehmen hat zum Ende des Berichtszeitraums den MINI E mit reinem Elektroantrieb vorgestellt. Im Rahmen eines groß angelegten Feldversuchs werden Anfang 2009 rund 500 MINI E an ausgewählte Kunden vor allem in den USA übergeben. Die dadurch gewonnenen Praxiserfahrungen fließen in die Serienentwicklung von Elektrofahrzeugen ein. Langfristig setzt die BMW Group auf die zukunftsweisende Nutzung von regenerativ gewonnenem Wasserstoff im Verbrennungsmotor.

Verbrauchs- und Schadstoffreduzierung stellen bereits im Produktentstehungsprozess eine feste Messgröße dar. Ein eigener Fachbereich arbeitet integrativ an den Themen Energiemanagement, Aerodynamik, Leichtbau, Fahrleistung und CO₂-Emissionen. Die BMW Group setzt sich nachdrücklich für unterschiedliche CO₂-Grenzwerte ein, die den unterschiedlichen Fahrzeugklassen und damit den Anforderungen und Erwartungen der Kunden ange-

passt sind. Eine wirksame Verbesserung im Sinne der Umwelt setzt Maßnahmen über alle Fahrzeugklassen gleichermaßen voraus. Auch aus diesem Grund unterstützt die BMW Group die gesellschaftliche Diskussion, insgesamt eine ökologische Verbesserung zu erreichen. Die angestrebte Lösung muss für sämtliche Beteiligte Anreize schaffen, an der Entwicklung effizienter Antriebssysteme permanent mitzuarbeiten.

Risiken aus den betrieblichen Aufgabenbereichen

Risiken aus Betriebsunterbrechungen und Produktionsausfällen sind durch Verträge mit Versicherungsunternehmen hoher Bonität wirtschaftlich sinnvoll abgedeckt. Risikoreduzierend wirkt sich zudem die hohe Flexibilität des Produktionsnetzwerks und der Arbeitszeitmodelle der BMW Group aus.

Die in der Automobilbranche übliche enge Zusammenarbeit zwischen Herstellern und Lieferanten verstärkt die gegenseitige Abhängigkeit ebenso wie die wirtschaftlichen Vorteile. Nicht zuletzt wegen der fortschreitenden Konsolidierung in der Zulieferindustrie haben einzelne Zulieferer zum Teil eine erhebliche Bedeutung für die BMW Group. Lieferverzögerungen, Lieferausfälle, Streiks oder Qualitätsmängel können zu Produktionsstörungen führen und dadurch die Ertragslage negativ beeinflussen. Das wirtschaftlich schwierige Umfeld betrifft auch die Zulieferindustrie. Umsatzrückgänge in der Automobilindustrie wirken sich auch auf die Ertragslage der Zulieferer aus. Parallel dazu stellen die Banken aufgrund der Verwerfungen am Kapitalmarkt Liquidität auch für die Zulieferindustrie nur in beschränktem Umfang und zu erhöhten Konditionen zur Verfügung. Die ausreichende Kapitalausstattung wird insbesondere bei Zulieferern mit hoher Verschuldung zunehmend kritisch. Im Jahr 2008 stieg zwar die Zahl der Problemfälle, Ausfälle waren für die BMW Group aber nicht zu verzeichnen. In enger Zusammenarbeit mit anderen Abnehmern versucht das Unternehmen engen Kontakt mit seinen Lieferanten zu halten, um frühzeitig gefährdete Zulieferer zu erkennen und Lösungen zu finden. Bei der Auswahl werden die Lieferanten hinsichtlich technischer und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit überprüft. Nach Auswahl trägt ein Supplier Relationship Management, das auch soziale und ökologische Aspekte erfasst, zur Risikominderung bei.

Risiken aus den Finanzdienstleistungen

Mit dem Leasinggeschäft der BMW Group wächst auch volumenbedingt das Restwertrisiko aus der Vermarktung der Fahrzeuge, die nach Ablauf des Leasingvertrags bei der BMW Group verbleiben. Die Volatilität der Gebrauchtwagenpreise in den großen Absatzmärkten hat sich aufgrund der Finanzkrise verstärkt und damit das Restwert-

risiko zusätzlich erhöht. Die Entwicklung der Restwerte von Fahrzeugen der BMW Group auf den Gebrauchtwagenmärkten wird fortlaufend überwacht und prognostiziert. Ergänzend wird dazu auch auf externe Marktbeobachtungen zurückgegriffen. Die Gesamtrisikoposition wird durch den Abgleich von prognostiziertem Marktwert und Vertragswert auf Modell- und Marktebene bewertet. Zudem wird die Rückläuferquote ermittelt. Die daraus resultierende Neubewertung des restwertrisikotragenden Portfolios sowie Verluste aus der Vermarktung von Gebrauchtfahrzeugen führen zu einer zusätzlichen Belastung für das Ergebnis im Finanzdienstleistungs- und im Automobilgeschäft. Erwartete Risiken sind durch Rückstellungen abgedeckt sowie durch Wertminderungen bei Leasingfahrzeugen in der Bilanz berücksichtigt.

Durch ein aktives Lebenszyklusmanagement für aktuelle Modelle, Prozessoptimierungen in der internationalen Wiedervermarktung sowie Preis- und Volumenmaßnahmen wird den sinkenden Restwerten entgegengewirkt. Die Restwerte für das Leasinggeschäft werden regelmäßig überprüft und den aktuellen Marktgegebenheiten sowie der erwarteten zukünftigen Entwicklung angepasst.

Operationelle Risiken im Finanzdienstleistungsgeschäft umfassen die Gefahr von Schäden, die infolge des Versagens oder der mangelnden Angemessenheit von internen Verfahren und Systemen, durch menschliches Versagen oder durch externe Umstände eintreten können. Der Umfang des Managements operationeller Risiken in den jeweiligen Ländern setzt bei den Vorgaben der Basel-II-Richtlinie an und beruht auf einem konzernweit gültigen Rahmen. Es umfasst den Entwurf sowie die anschließende Bewertung von Risikoszenarien, die fortlaufende Ermittlung und Überwachung von Schlüsselrisikoindikatoren, eine systematisierte Schadensfallerfassung sowie abgestimmte Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos. Dabei werden sowohl qualitative als auch quantitative Aspekte als Entscheidungsgrundlage berücksichtigt. Dieser Prozess wird durch systemgesteuerte Lösungen unterstützt, die die Grundsätze des operationellen Risikomanagements wie Aufgabentrennung, Vieraugenprinzip und Historiendokumentation berücksichtigen. Darüber hinaus werden auch Effektivität und Effizienz des internen Kontrollsystems regelmäßig überprüft.

Die Adressausfallrisiken im Einzelkundengeschäft (Leasing, Finanzierung) und im gewerblichen Finanzierungsgeschäft (Händler, Flottenkunden, Importeure) werden fortlaufend überwacht, gemessen und bewertet. Bei Bedarf werden Maßnahmen zur Risikominderung ergriffen. Auf der Grundlage weltweit gültiger und verbindlicher Richtlinien zur Risikoreduzierung und der restriktiven

Basel-II-Anforderungen kommen im Einzelkundengeschäft das Kundenscoring und im gewerblichen Bereich das Kreditrating als Methoden der Risikobewertung zum Einsatz. Enge Kontakte zu den Kreditnehmern, die genaue Kenntnis über die vermieteten und finanzierten Fahrzeuge, eine konservative Bewertung der übernommenen Sicherheiten sowie lokale Kreditrevisionen tragen erheblich zur Vermeidung von Verlusten bei. Zur Risikosteuerung greift die BMW Group auf bankübliche Konzepte zurück, wie beispielsweise das maximal akzeptierte Blankorisiko pro Ratingkategorie. Vierteljährlich werden Risikokriterien wie Überfälligkeitsraten und Kreditausfallquoten erfasst und zur aktiven Kreditportfoliosteuerung sowie zur Verbesserung der Portfolioqualität eingesetzt. Die im Jahr 2008 ergriffenen Maßnahmen konnten das erhöhte Ausfallrisiko teilweise mindern. In einem dreistufigen Kreditentscheidungsprozess werden sämtliche Finanzierungen für internationale Händler, Importeure und Flottenkunden in Abhängigkeit von der beantragten Kreditsumme und dem Kreditrating dem lokalen, regionalen oder globalen Kreditausschuss zur Entscheidung vorgelegt. Das Vieraugenprinzip sowie die Funktions- und Aufgabentrennung besitzen uneingeschränkte Gültigkeit und werden konsequent umgesetzt. Zur weiteren Risikominimierung arbeitet die BMW Group fortwährend an der weltweiten Standardisierung der Kreditentscheidungsprozesse und der Kreditantragsqualität sowie einer einheitlichen, transparenten Ratingsystematik. Identifizierte Risiken werden durch Wertberichtigungen entsprechend bilanziell berücksichtigt.

Die negativen Auswirkungen auf das Kreditrisikoportfolio äußerten sich im Finanzdienstleistungsgeschäft über Zahlungsverzögerungen und erhöhte Kreditausfälle im Geschäft mit Einzelkunden. Ferner hat der drastische Absatzrückgang aufgrund des veränderten Konsumentenverhaltens die finanzielle Situation des Händlernetzwerks stark beeinträchtigt und das Insolvenzrisiko in der Händlerorganisation erhöht. Im Bereich der Einzelkunden und der Händlerfinanzierung hat die Entwicklung im Jahr 2008 eine Erhöhung der Risikovorsorge bedingt.

Rechtliche Risiken

Die BMW Group ist derzeit nicht in Gerichts- oder Schiedsverfahren verwickelt, die einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben.

Rechtmäßiges Handeln ist eine der Grundvoraussetzungen für den Erfolg der BMW Group. Das geltende Recht bildet den verbindlichen Rahmen für die vielfältigen unternehmerischen Aktivitäten der BMW Group weltweit. Durch die Internationalisierung des Wirtschaftsgeschehens sowie die Vielzahl und Komplexität rechtlicher Vorschriften steigt die Gefahr, dass bereits aus mangelnder Kenntnis gegen

14	— Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungs-system
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	— Risikomanagement
68	Prognosebericht

geltendes Recht verstoßen wird. Die BMW Group ergreift alle erforderlichen Maßnahmen, um rechtmäßiges Handeln ihrer Organe, ihrer Führungskräfte und ihrer Mitarbeiter sicherzustellen. Für alle Mitarbeiter ist es deshalb notwendig, die für sie relevanten Rechtspflichten zu kennen und einzuhalten. Der Umfang der Rechtspflichten ist in entsprechenden Unternehmensrichtlinien und Grundprinzipien festgeschrieben. Dennoch ist individuelles Fehlverhalten nie ganz auszuschließen. Ziel der BMW Group ist es, diese Risiken so weit wie möglich zu minimieren und beispielsweise Fälle von Korruption, Bestechung oder Erpressung konsequent aufzudecken. Nähere Informationen zur Compliance in der BMW Group enthält der Compliance-Bericht auf den Seiten 140 f.

Wie jedes Unternehmen ist auch die BMW Group mit Gewährleistungsansprüchen konfrontiert. Zur Absicherung gegen derartige Ansprüche hat die BMW Group ausreichend Rückstellungen gebildet. Einen Teil der Risiken, insbesondere aus dem amerikanischen Markt, hat die BMW Group zudem durch entsprechende Versicherungen wirtschaftlich sinnvoll abgedeckt. Risikomindernd wirkt hier der hohe Qualitätsstandard der Produkte der BMW Group, der durch regelmäßige Überwachungsaudits und kontinuierliche Verbesserungsmaßnahmen sichergestellt wird. Im Wettbewerbsvergleich können sich hier auch komparative Vorteile und Chancen für die BMW Group ergeben.

Änderungen regulatorischer Rahmenbedingungen können die Absatz-, Umsatz- und Ergebnisentwicklung der BMW Group auf einzelnen Märkten oder in einzelnen Wirtschaftsräumen beeinträchtigen. Für nähere Einzelheiten hierzu wird auf die Erläuterungen zu den Branchenrisiken verwiesen.

Personalrisiken

Als attraktiver Arbeitgeber hat die BMW Group im intensiven Wettbewerb um Fach- und Führungskräfte seit Jahren eine sehr gute Position. Eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit trägt dazu bei, das Risiko des Know-how-Verlusts zu minimieren. Die Attraktivität als Arbeitgeber wird zudem dabei helfen, insbesondere auch im Rahmen der Strategieumsetzung weiterhin qualifizierte Mitarbeiter zu gewinnen.

Eine alternde und zugleich schrumpfende Bevölkerung in Deutschland wird die Bedingungen auf den Arbeits-, Produkt-, Dienstleistungs- und Finanzmärkten dauerhaft beeinflussen. Für die Unternehmen resultieren aus dem demografischen Wandel Risiken und Chancen, die in den kommenden Jahren verstärkt zu spüren sein werden. Die BMW Group begreift den demografischen Wandel als eine der zentralen Herausforderungen und beschäftigt

sich intensiv mit dessen betrieblichen Folgen. Dabei konzentriert sich die BMW Group insbesondere auf die folgenden Handlungsfelder, mit dem Ziel, motivierte Mitarbeiter langfristig zu binden:

- (1) zukunftsorientierte Gestaltung des Arbeitsumfelds,
- (2) Förderung und Erhalt der Leistungs- und Beschäftigungsfähigkeit,
- (3) Qualifizierung,
- (4) Stärkung des Bewusstseins der Mitarbeiter für die Eigenverantwortung bei der individuellen Zukunftsvorsorge und
- (5) individuelle Lebensarbeitszeitmodelle für Mitarbeiter.

Risiken aus Pensionsverpflichtungen

Die Pensionsverpflichtungen der BMW Group gegenüber ihren Mitarbeitern aus leistungsbezogenen Pensionsplänen werden auf der Basis von versicherungsmathematischen Gutachten ermittelt. Für die Abzinsung der zukünftigen Pensionszahlungen werden gemäß IAS 19 die Renditen von Unternehmensanleihen mit guter Bonität verwendet. Diese unterliegen Marktschwankungen und beeinflussen somit die Höhe der Pensionsverpflichtungen. Auch eine Veränderung sonstiger Rahmenbedingungen wie beispielsweise eine höhere Lebenserwartung kann sich auf die Höhe der Pensionsverpflichtungen auswirken. In Großbritannien, den USA und weiteren Ländern werden die Mittel für die Pensionsansprüche von Mitarbeitern der BMW Group separat vom Unternehmensvermögen in Pensionsfonds verwaltet und im Wesentlichen in verzinslichen Wertpapieren mit guter Bonität, in Aktien sowie Immobilien und sonstigen Anlageklassen investiert. Auch in Deutschland wurde im Jahr 2008 ein Teil der Pensionsverpflichtungen ausfinanziert, indem Vermögenswerte auf den BMW Trust e.V. übertragen wurden. Die weitere Ausfinanzierung der Pensionszusagen ist für die Folgejahre geplant.

Die in den Pensionsfonds bestehenden Risiken werden fortlaufend überwacht und unter Risiko- und Ertragsgesichtspunkten gesteuert. Auf der Grundlage von regelmäßig durchgeführten Asset-Liability-Studien werden die zinstragenden Investitionen nach den Laufzeiten der Pensionszahlungen ausgerichtet, wodurch die Zinsrisiken im Pensionsbereich vermindert werden. Zur weiteren Risikoreduzierung wird eine breite Streuung der Vermögensanlagen vorgenommen. Darüber hinaus sind fortlaufend überwachte Risikolimits für die Investitionstätigkeit in den Pensionsfonds vorgegeben.

Zur frühzeitigen Identifizierung von Risiken werden regelmäßig Risikokennzahlen wie beispielsweise der Value at

Risk ermittelt, mit deren Hilfe Maßnahmen zur Risikobegrenzung entwickelt werden können.

Informations- und IT-Risiken

Der Schutz von Geschäftsgeheimnissen, innovativen Entwicklungen und Prozessdaten gegen unberechtigte Zugriffe, Zerstörung und Missbrauch hat in der BMW Group einen sehr hohen Stellenwert. Der Schutz der Informationen und Daten ist integraler Bestandteil der Geschäftsprozesse und richtet sich an internationalen Sicherheitsstandards aus. Mitarbeiter, Prozessgestaltung und Informationstechnik werden in das umfassende Sicherheitskonzept einbezogen. Konzernweit gültige Vorgaben, die sowohl in den Grundsätzen der BMW Group verankert als auch in detaillierten Anweisungen dokumentiert sind, verpflichten die Mitarbeiter zum richtigen Umgang mit Informationen und zur sicheren Nutzung von Informationssystemen. Zielgerichtete Kommunikations- und Qualifizierungsmaßnahmen führen zu einem hohen Sicherheitsbewusstsein aller Beteiligten. Darüber hinaus werden die Mitarbeiter verstärkt durch die Compliance-Organisation zur Einhaltung gesetzlicher und regelbasierter Forderungen qualifiziert.

Von der BMW Group eingesetzte technische Schutzmaßnahmen umfassen sowohl prozessspezifische Sicherheitsvorkehrungen als auch Standardaktivitäten wie den Einsatz von Virenscannern, Firewallsystemen, Zugangs- und Zugriffskontrollen auf Betriebssystem- und Anwendungsebene sowie interne Testläufe und regelmäßige Datensicherung. Ein konzernweites Sicherheitsnetzwerk gewährleistet die Einhaltung der Sicherheitsvorgaben. Regelmäßige Analysen und ein konsequentes Sicherheitsmanagement, wie beispielsweise das zentrale Security Operations Centre der BMW Group, das den internen Netzwerkverkehr überwacht, sichern ein hohes Schutzniveau. Die BMW Group hat den Kernprozess der Produktentwicklung mit der zugehörigen IT-Infrastruktur nach dem internationalen Sicherheitsstandard ISO 27001 prüfen und zertifizieren lassen. Bei Kooperationen und Partnerbeziehungen spielt der Schutz des spezifischen Know-hows der BMW Group eine sehr wichtige Rolle. Durch klar definierte Vorgaben zum Informationsschutz und zur Nutzung der Informationstechnologie an die entsprechenden Fachstellen schützt die BMW Group ihr geistiges Eigentum. Informationen, die Kernkompetenzen darstellen, unterliegen besonders strengen Sicherheitsvorkehrungen.

14	— Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungssystem
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	— Prognosebericht

Konjunktur im Jahr 2009

Die BMW Group geht davon aus, dass der globale Konjunkturabschwung über das gesamte Jahr 2009 anhalten wird. In den meisten Industrieländern dürfte die Wirtschaftsleistung im laufenden Jahr sinken. Auch die Dynamik in den Schwellenländern wird voraussichtlich deutlich nachlassen. Mit einem Ende des Abschwungs ist erst zu rechnen, wenn das Vertrauen an den Kreditmärkten wieder zurückgekehrt ist und sich die Immobilienmärkte wieder erholen. Damit ist jedoch frühestens gegen Ende des Jahres 2009 zu rechnen.

In den USA werden die Verwerfungen auf den Immobilien- und Kreditmärkten im Jahr 2009 massive realwirtschaftliche Auswirkungen haben. Hier wird frühestens in der zweiten Jahreshälfte eine Beruhigung erwartet. Vor allem die Konsumenten in den USA werden sich weiter zurückhalten. Sowohl die amerikanische Notenbank als auch die US-Regierung versuchen mit allen Mitteln, eine Verschärfung der Rezession abzuwenden. Ein Rückgang der US-amerikanischen Wirtschaftsleistung über das Gesamtjahr wird jedoch nicht verhindert werden können.

Europa wird im Jahr 2009 ebenfalls deutlich an den Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise leiden. Auch hier ist mit einem Rückgang des Bruttoinlandsprodukts zu rechnen. Im Zuge des weltweiten Konjunkturabschwungs werden die Exporte weiter abnehmen und die Konsumenten sich aufgrund der Verunsicherung über die zukünftige Entwicklung deutlich zurückhalten. Die Regierungen und Notenbanken werden auch in Europa fiskal- und geldpolitisch gegensteuern.

In Deutschland dürfte die Wachstumsrate 2009 ebenfalls negativ sein. Hier fällt der Konsum der privaten Haushalte als Wachstumstreiber weiterhin aus, die sinkenden Exporte werden sich ebenfalls negativ auswirken.

Die japanische Wirtschaft wird im Jahr 2009 ebenfalls schrumpfen. In Japan setzen sich die negative Entwicklung bei den Exporten und die Schwäche der Binnennachfrage fort. Aufgrund ihrer bisherigen Niedrigzinspolitik verfügt die japanische Notenbank nicht über die Möglichkeit, die Zinsen weiter zu senken. Der Spielraum für fiskalische Maßnahmen ist aufgrund der hohen Staatsverschuldung ebenfalls begrenzt.

Das Wachstum in den Schwellenländern Asiens, Lateinamerikas und Osteuropas wird sich 2009 deutlich abschwächen. Hier wirkt sich der weltweite Abschwung vor allem auf die Exporte negativ aus.

Euro bleibt voraussichtlich stark

Der US-Dollar hat im Jahresverlauf 2008 gegenüber dem Euro deutlich an Wert gewonnen. Die gleichzeitig gesunkenen Wachstums- und Zinsniveaus sowie das weiterhin hohe US-Leistungsbilanzdefizit sprechen jedoch für eine erneute Abwertung des US-Dollars. Das Britische Pfund ist 2008 deutlich gegenüber dem Euro gesunken. Der Japanische Yen hat im Verlauf des Jahres 2008 deutlich an Wert gegenüber dem Euro gewonnen. Für 2009 wird mit einer Seitwärtsbewegung gerechnet.

Risiken für die konjunkturelle Entwicklung

Das größte Risiko für die weltweite Konjunktur geht weiterhin von der Finanzkrise und deren Auswirkungen auf die Güter- und Dienstleistungsmärkte aus. Sollte das Vertrauen in die Kreditmärkte langsamer wiederhergestellt werden als derzeit prognostiziert, würden die Folgen für die Weltwirtschaft noch schwerwiegender ausfallen. Die weltweite Rezession würde länger anhalten und gravierendere Folgen haben.

Die Energie- und Rohstoffpreise sind zwar im vergangenen Jahr deutlich gesunken, befinden sich jedoch noch über ihren langfristigen Durchschnittsnoteierungen. Der globale Konjunkturabschwung verhindert gegenwärtig höhere Preise auf den Energie- und Rohstoffmärkten. Das Risiko überschießender Preisreaktionen aufgrund von Spekulation bleibt aber weiterhin bestehen.

Die Automobilmärkte im Jahr 2009

Die globale Automobilkonjunktur wird auch im Jahr 2009 massiv durch die Finanzkrise beeinträchtigt werden. Insgesamt wird in den Industrieländern mit einem mindestens so starken Einbruch wie im Vorjahr gerechnet.

In den Triademärkten USA, Japan und Westeuropa werden die Impulse auch 2009 deutlich negativ sein. Es ist davon auszugehen, dass der PKW-Absatz erneut kräftig sinkt. In Deutschland wird das Minus sogar höher ausfallen als im Vorjahr.

In den meisten Schwellenländern wird ebenfalls mit teilweise deutlichen Rückgängen gerechnet. Selbst in bisher wachstumsstarken Märkten wie China und Indien werden die Zulassungszahlen sinken, in Russland sogar zweistellig. Das Gleiche gilt für die meisten Märkte in Osteuropa und Lateinamerika.

Die Motorradmärkte im Jahr 2009

Für das Jahr 2009 rechnet die BMW Group nicht mit einer Erholung des Motorradmarkts, vor allem unter Berück-

sichtigung der Besonderheiten dieses Geschäfts, in dem die meisten Verkäufe saisonbedingt bis Mitte des Jahres realisiert werden. Da die Finanz- und Vertrauenskrise voraussichtlich das gesamte Jahr 2009 über andauert, wird dies die Entwicklung der Motorradmärkte erheblich beeinträchtigen. Für das Hubraumsegment größer 500 ccm erwartet die BMW Group entsprechend, dass 2009 das Niveau des Vorjahres nicht erreicht wird.

Die Finanzdienstleistungsbranche im Jahr 2009

Das aktuelle Umfeld der Finanzdienstleistungsbranche ist von großer Unsicherheit geprägt und wirkt sich entsprechend negativ auf die Refinanzierungs- und Liquiditätssituation sowie das Kreditrisiko in der gesamten Branche aus. Solange das Vertrauen an den Finanzmärkten nicht wiederhergestellt ist, kann auch mit einer Stabilisierung der Refinanzierungsbedingungen nicht gerechnet werden.

Auf der Grundlage der aktuellen Entwicklung kann gegenwärtig von einer schnellen Entspannung an den Kreditmärkten nicht ausgegangen werden. Sollte die konjunkturelle Talfahrt anhalten, sind weitere Belastungen auch der Finanzdienstleistungsbranche aus dem Kreditrisiko zu erwarten. Auf den Gebrauchtwagenmärkten ist mit einer Erholung der Marktwerte nicht vor Ende des Jahres 2009 zu rechnen.

Erwartungen der BMW Group für das Jahr 2009

Gegen Ende des Jahres 2008 spitzte sich die Lage an den internationalen Finanzmärkten in nie gekannter Weise zu. Gleichzeitig griff die Krise weltweit auch auf die Realwirtschaft über. Die hohe Geschwindigkeit der konjunkturellen Abkühlung sowie die ausgeprägte Unsicherheit über die weitere Entwicklung der Wirtschaftskrise erschweren verlässliche Aussagen selbst für die nahe Zukunft erheblich.

Auch für die BMW Group stellen die Umfeldbedingungen eine besondere Herausforderung für das Jahr 2009 dar. Andererseits hat sich das Unternehmen in der Vergangenheit bereits mehrfach auf veränderte Rahmenbedingungen erfolgreich eingestellt. Gleichzeitig wurden dabei immer auch Prozesse und Strukturen neu justiert und kontinuierlich verbessert. Dadurch verfügt die BMW Group besonders jetzt über die nötigen Handlungsspielräume, um sich in der aktuellen Wirtschaftskrise entsprechend zu positionieren und sich für die anschließende Phase der wirtschaftlichen Erholung die bestmögliche Ausgangsposition zu verschaffen.

Solange die gegenwärtige Situation jedoch keine Entspannung erkennen lässt, steuert die BMW Group durch

den abgestimmten Einsatz taktischer Maßnahmen und eine hohe Flexibilität vorausschauend durch die Phase der extremen Unsicherheit. Damit stellt sich die BMW Group konsequent auf die voraussichtlichen Marktbedingungen des Jahres 2009 ein.

Mit Hilfe zahlreicher Flexibilisierungsinstrumente hat die BMW Group die Fahrzeugproduktion bereits frühzeitig der weltweit sinkenden Nachfrage angepasst. In enger Abstimmung mit der Arbeitnehmervertretung dienen dazu zum Beispiel der flexible Einsatz von Mitarbeitern im Produktionsnetzwerk der BMW Group, die Verwendung von Zeitkonten sowie Angebote für Sabbaticals. Zur Volumen Anpassung in der Produktion werden diese Instrumente um vorübergehende Kurzarbeit in einzelnen Werken ergänzt. Insbesondere im Produktionsbereich konnte die BMW Group durch umfangreiche Effizienzsteigerungen Personalkapazitäten gezielt reduzieren und damit auch den Personalaufwand den veränderten Bedingungen frühzeitig anpassen.

Mit ihren flexiblen Fertigungsstrukturen nimmt die BMW Group eine führende Stellung im internationalen Wettbewerb ein und verfügt daher über einen deutlichen Wettbewerbsvorteil. Dies versetzt die BMW Group in die Lage, ihre Produktionskapazitäten auf die jeweilige Situation in den einzelnen Absatzmärkten gezielt abzustimmen. Der kundenorientierte Vertriebs- und Produktionsprozess erlaubt die zeitnahe und flexible Anpassung der Kapazitäten und Vertriebsprozesse.

Auf der Absatzseite begegnet die BMW Group den Herausforderungen vor allem mit einer Intensivierung der vertriebsstrategischen Maßnahmen. Dies umfasst auch die gezielte Anpassung an die Nachfragesituation in einzelnen Märkten. Dabei bleibt die BMW Group in der Lage, auf eine Veränderung der Nachfrage schnell zu reagieren, und berücksichtigt zugleich ihre gute Marktposition, die Zufriedenheit ihrer Kunden sowie die Stabilität ihrer Händlerorganisation.

Die BMW Group hat sich frühzeitig auf die geänderten Rahmenbedingungen eingestellt. So nahm das Unternehmen bereits im Jahr 2008 erste Anzeichen zum Anlass, durch die Neubewertung des Portfolios vermieteter Fahrzeuge die Risikovorsorge frühzeitig anzupassen. Dabei wurden sowohl eingetretene Risiken als auch Effekte im Leasingportfolio berücksichtigt.

Angesichts des negativen Umfelds erweist sich die Strategie Number ONE als vorausschauende und richtige Entscheidung zur Neuausrichtung der BMW Group. Bereits

14	— Konzernlagebericht
14	Das Geschäftsjahr im Überblick
16	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
20	Geschäftsverlauf
42	BMW Aktie und Anleihen
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	Konzerninternes Steuerungs-system
49	Ertragslage
51	Finanzlage
52	Vermögenslage
55	Nachtragsbericht
55	Wertschöpfungsrechnung
57	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	— Prognosebericht

bei der Entwicklung der Strategie wurden Vorarbeiten geleistet, die auch unter den gegenwärtig extremen Rahmenbedingungen eine wertvolle Unterstützung für die kurzfristige Unternehmenssteuerung darstellen. Die Initiativen aus der Strategie Number ONE helfen heute, durch die Krise zu steuern, und werden die Chancen für die Zeit nach der Krise deutlich verbessern.

In der kommenden wirtschaftlichen Erholungsphase, die nach den allgemeinen Erwartungen voraussichtlich 2010 einsetzt, kommen zusätzliche positive Impulse aus der erneuerten Modellpalette der BMW Group. So wurden auf der North American International Autoshow in Detroit kürzlich der neue BMW Z4 und das MINI Cabrio der Öffentlichkeit vorgestellt. Anfang Februar kamen der neue BMW 7er und die Langversion des 7er auch in den USA und Asien auf den Markt und erfreuen sich großer Resonanz bei den Kunden und in den Medien. Ferner wird die BMW Group im Jahr 2009 die X-Familie ergänzen und den BMW X1 einführen. Mit dem Progressive Activity Sedan (PAS), dessen Konzeptstudie auf der Messe in Genf vorgestellt wird, erweitert die BMW Group gezielt ihr Portfolio.

Das Aftersales-Geschäft gewinnt für die BMW Group eine immer größere strategische Bedeutung. Mit einer weltweiten Initiative erschließt das Unternehmen derzeit systematisch weiteres profitables Wachstumspotenzial im Geschäft mit Serviceleistungen und Ersatzteilen.

Auch unter den schwierigen Bedingungen konnte die BMW Group die Effizienz steigern und die operative Leistung dadurch weiter verbessern. Die laufenden Initiativen zur kontinuierlichen Verbesserung von Effizienz und Produktivität gewährleisten dauerhaft den wirtschaftlichen Einsatz von Ressourcen. Sie stellen auf der Kostenseite einen wichtigen Baustein für die strategische Neuausrichtung der BMW Group dar. Bei der Umsetzung des Profitabilitätsprogramms wurden bereits deutliche Fortschritte bei fixen und variablen Kosten erzielt. Dies zeigt sich unter anderem in der konsequenten Nutzung von Skaleneffekten, der Standardisierung von Prozessen im Unternehmen sowie der zielgerichteten Steuerung des eingesetzten Kapitals.

Im Berichtszeitraum lag die Forschungs- und Entwicklungskostenquote der BMW Group in der angekündigten Bandbreite von 5,0 % bis 5,5 % des Umsatzes. Trotz der Effizienzbemühungen wird die BMW Group weiterhin erfolgreich neue zukunftsfähige Produkte und Technologien – wie den MINI E – entwickeln und damit nicht nur

bei Verbrennungsmotoren Maßstäbe setzen. Darüber hinaus wird das Unternehmen auch weiterhin vorausschauend in die Zukunft investieren und seinen Wettbewerbsvorsprung ausbauen. Dazu gehört auch die Entwicklung innovativer Mobilitätskonzepte im Rahmen von project i. Diese Vorleistungen sind in der gegenwärtigen Umbruchphase die Erfolgsfaktoren der BMW Group für die Erschließung mittel- und langfristiger Chancen. Durch ihre hohe Innovationskompetenz ist die BMW Group auch zukünftig in der Lage, mit ihren Premiumprodukten und -dienstleistungen den Bedürfnissen ihrer Kunden optimal zu entsprechen.

Auch unter dem Eindruck der erheblichen Herausforderungen intensiviert die BMW Group die Initiativen zur strategischen Neuausrichtung des Unternehmens. Die BMW Group ist davon überzeugt, dass die eingeleiteten Maßnahmen die Geschäftsentwicklung mittelfristig positiv beeinflussen werden.

Diese Zuversicht beruht unter anderem auf dem absehbaren Trend zu größenreduzierten und effizienteren, aber dennoch leistungsfähigen Antrieben. Die BMW Group hat die Auswirkungen dieses Trends hin zu effizienteren Antriebskonzepten bereits frühzeitig erkannt und die Auswirkungen auf ihr Modellprogramm neu bewertet und entsprechend in die Planungen überführt. Das Unternehmen sieht in diesem Trend und in der sich weiter etablierenden Umweltgesetzgebung zur CO₂-Besteuerung erste wichtige und stabile gesetzliche Rahmenbedingungen. Dies ermöglicht dem Unternehmen, seinen Innovationsvorsprung aus dem Maßnahmenpaket Efficient Dynamics weiter auszubauen.

Segment Automobile

Vor dem Hintergrund der massiven externen Belastungen der Wirtschaftskrise geht die BMW Group derzeit nicht davon aus, im Automobilgeschäft das Absatzvolumen aus dem Jahr 2008 zu erreichen. Die hohe Unsicherheit erschwert eine Prognose des Absatzvolumens. Die BMW Group arbeitet mit verschiedenen Szenarien für eine Markt- und Absatzentwicklung und bereitet entsprechende Maßnahmen vor.

Aus heutiger Sicht rechnet die BMW Group mit großen Unsicherheiten für das Jahr 2009 und das Folgejahr. Da die wirtschaftliche Erholung erst mit Verzögerung einsetzt, ist davon auszugehen, dass die für das Jahr 2010 angestrebten Ziele für Umsatzrendite und EBIT-Marge nicht zu erreichen sind.

Segment Motorräder

Im Jahr 2009 setzt die BMW Group im Segment Motorräder die Modelloffensive fort und beabsichtigt damit der durch die Finanzkrise ausgelösten Kaufzurückhaltung zu begegnen. Dennoch geht das Unternehmen davon aus, dass der Motorradabsatz unter dem Niveau des Vorjahres liegen wird.

Segment Finanzdienstleistungen

Die Umfeldbedingungen für das Segment Finanzdienstleistungen werden auch im Jahr 2009 von einer sehr großen Volatilität geprägt sein. Die Verfügbarkeit von attraktiven Finanzierungen und Leasingangeboten für die Kunden der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce wird die Entwicklung des Geschäftsvolumens des Segments nachhaltig beeinflussen. Dies gilt auch für die Finanzierungsanforderungen der Händler der Kernmarken der BMW Group.

Falls sich die Lage auf den Gebrauchtwagenmärkten im Jahresverlauf 2009 nicht stabilisiert, sind weitere Belastungen aus dem Verkauf von Fahrzeugen am Ende der Leasinglaufzeit nicht auszuschließen. In der Kunden- und Händlerfinanzierung ist aufgrund der aktuellen Konjunktur-entwicklung nicht mit einer kurzfristigen Entspannung der Risiken aus Kreditausfällen zu rechnen.

Im Rahmen der Strategie Number ONE wird die Weiterentwicklung der verschiedenen Geschäftsfelder vor dem Hintergrund der geänderten Umfeldparameter überprüft. Neben der konsequenten Ausrichtung auf Servicequalität und Prozesseffizienz steht dabei die Ausgewogenheit des Ergebnis- und Risikoprofils der Geschäftsfelder des Segments Finanzdienstleistungen im Vordergrund.

Profitabilitätsziele für 2012 bleiben bestehen

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Rahmenbedingungen sind über die bei der Aufstellung des Konzernabschlusses notwendigen und im Konzernanhang sowie im Konzernlagebericht erläuterten Prognosen hinaus keine quantitativen Ergebnisaussagen möglich.

Da die wirtschaftliche Erholung erst mit Verzögerung eintreten wird, sind die ursprünglich geplante Zielsetzung für das Jahr 2009 sowie die Zielsetzung für das Jahr 2010 nicht erreichbar. Die im Rahmen der Strategie Number ONE formulierten Profitabilitätsziele für 2012 bleiben jedoch weiter bestehen. Die BMW Group will durch die Beschleunigung der Maßnahmen zur Kostensenkung und Effizienzverbesserung den Strategiefad halten und beabsichtigt

weiterhin, im Automobilsegment eine Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE) von mehr als 26 % sowie eine EBIT-Marge von 8 % bis 10 % zu erzielen.

Mit der Strategie Number ONE schafft die BMW Group die Voraussetzungen, durch eine konsequente Wertorientierung ihre anspruchsvollen Ziele auch in Zukunft zu erreichen.

Konzernabschluss

BMW Group

Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Segmente

	Anhang	Konzern	
in Mio. Euro		2008	2007*
Umsatzerlöse	8	53.197	56.018
Umsatzkosten	9	-44.323	-43.832
Bruttoergebnis vom Umsatz		8.874	12.186
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	10	-5.369	-5.254
Forschungs- und Entwicklungskosten	11	-2.825	-2.920
Sonstige betriebliche Erträge	12	1.428	730
Sonstige betriebliche Aufwendungen	12	-1.187	-530
Ergebnis vor Finanzergebnis		921	4.212
— Ergebnis aus Equity-Bewertung	13	26	-11
— Zinsen und ähnliche Erträge	14	685	645
— Zinsen und ähnliche Aufwendungen	14	-930	-897
— Übriges Finanzergebnis	15	-351	-98
Finanzergebnis		-570	-339
Ergebnis vor Steuern		351	3.873
Ertragsteuern	16	-21	-739
Jahresüberschuss/-fehlbetrag		330	3.134
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter		-6	8
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG		324	3.126
Ergebnis je Stammaktie in Euro	17	0,49	4,78
Ergebnis je Vorzugsaktie in Euro	17	0,51	4,80

*Darstellung des Finanzergebnisses angepasst

72	—	Konzernabschluss
72	—	Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74		Bilanzen
76		Kapitalflussrechnungen
78		Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79		Konzernanhang
79		Grundsätze
88		Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
94		Erläuterungen zur Bilanz
115		Sonstige Angaben
129		Segmentinformationen

Automobile		Motorräder		Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen	
2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
48.782	53.818	1.230	1.228	15.725	13.940	191	290	-12.731	-13.258
-40.791	-43.290	-913	-883	-15.332	-12.595	-145	-229	12.858	13.165
<u>7.991</u>	<u>10.528</u>	<u>317</u>	<u>345</u>	<u>393</u>	<u>1.345</u>	<u>46</u>	<u>61</u>	<u>127</u>	<u>-93</u>
-4.572	-4.417	-147	-152	-583	-606	-57	-76	-10	-3
-2.714	-2.805	-111	-115	-	-	-	-	-	-
559	552	3	2	31	25	891	209	-56	-58
-574	-408	-2	-	-57	-47	-607	-145	53	70
<u>690</u>	<u>3.450</u>	<u>60</u>	<u>80</u>	<u>-216</u>	<u>717</u>	<u>273</u>	<u>49</u>	<u>114</u>	<u>-84</u>
25	11	-	-	-	-	1	-	-	-
766	710	1	-	2	2	2.102	1.768	-2.186	-1.835
-1.036	-870	-10	-9	-8	-2	-1.927	-1.591	2.051	1.575
-127	-69	-	-	-70	26	-154	-58	-	3
<u>-372</u>	<u>-218</u>	<u>-9</u>	<u>-9</u>	<u>-76</u>	<u>26</u>	<u>22</u>	<u>119</u>	<u>-135</u>	<u>-257</u>
318	3.232	51	71	-292	743	295	168	-21	-341
-92	-511	-14	-11	131	-269	-16	-5	-30	-57
<u>226</u>	<u>2.721</u>	<u>37</u>	<u>60</u>	<u>-161</u>	<u>474</u>	<u>279</u>	<u>163</u>	<u>-51</u>	<u>-284</u>
6	8	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>220</u>	<u>2.713</u>	<u>37</u>	<u>60</u>	<u>-161</u>	<u>474</u>	<u>279</u>	<u>163</u>	<u>-51</u>	<u>-284</u>

BMW Group

Konzernbilanz und Segmentbilanzen zum 31. Dezember

Aktiva		Anhang	Konzern
in Mio. Euro		2008	2007
Immaterielle Vermögenswerte	20	5.641	5.670
Sachanlagen	21	11.292	11.108
Vermietete Gegenstände	22	19.524	17.013
At-Equity bewertete Beteiligungen	23	111	63
Sonstige Finanzanlagen	23	322	209
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	24	22.192	20.248
Finanzforderungen	25	1.808	1.173
Latente Ertragsteuern	26	866	720
Sonstige Vermögenswerte	27	660	415
Langfristige Vermögenswerte		<u>62.416</u>	<u>56.619</u>
Vorräte	28	7.290	7.349
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	29	2.305	2.672
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	24	15.871	13.996
Finanzforderungen	25	3.306	3.622
Laufende Ertragsteuern	26	602	237
Sonstige Vermögenswerte	27	1.842	2.109
Flüssige Mittel	30	7.454	2.393
Kurzfristige Vermögenswerte		<u>38.670</u>	<u>32.378</u>
Bilanzsumme		<u>101.086</u>	<u>88.997</u>
Passiva			
in Mio. Euro		Anhang	Konzern
in Mio. Euro		2008	2007
Gezeichnetes Kapital		654	654
Kapitalrücklage		1.911	1.911
Gewinnrücklagen		20.419	20.789
Kumuliertes übriges Eigenkapital		-2.709	-1.621
Eigene Anteile		-10	-
Anteile anderer Gesellschafter		8	11
Eigenkapital	31	<u>20.273</u>	<u>21.744</u>
Rückstellungen für Pensionen	32	3.314	4.627
Sonstige Rückstellungen	33	2.757	2.676
Latente Ertragsteuern	34	2.757	2.714
Finanzverbindlichkeiten	35	30.497	21.428
Sonstige Verbindlichkeiten	36	2.201	2.024
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		<u>41.526</u>	<u>33.469</u>
Sonstige Rückstellungen	33	2.125	2.826
Laufende Ertragsteuern	34	633	808
Finanzverbindlichkeiten	35	29.887	22.493
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	37	2.562	3.551
Sonstige Verbindlichkeiten	36	4.080	4.106
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		<u>39.287</u>	<u>33.784</u>
Bilanzsumme		<u>101.086</u>	<u>88.997</u>

72	Konzernabschluss
72	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

Automobile		Motorräder		Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen	
2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
5.403	5.333	51	65	123	120	64	152	-	-
11.074	10.870	193	194	25	25	-	19	-	-
268	254	-	-	22.590	19.911	-	-	-3.334	-3.152
82	63	-	-	-	-	29	-	-	-
2.693	6.121	-	-	25	23	5.348	5.319	-7.744	-11.254
-	-	-	-	22.192	20.248	-	-	-	-
238	92	-	-	424	349	1.381	762	-235	-30
1.346	1.010	-	-	485	385	160	219	-1.125	-894
2.144	404	-	-	1.961	392	14.055	11.015	-17.500	-11.396
23.248	24.147	244	259	47.825	41.453	21.037	17.486	-29.938	-26.726
7.005	7.036	277	292	9	9	-	13	-1	-1
2.070	2.438	109	119	122	80	4	35	-	-
-	-	-	-	15.871	13.996	-	-	-	-
1.401	2.734	-	-	839	442	1.481	1.026	-415	-580
358	180	-	-	39	8	205	49	-	-
14.028	14.630	-	-	3.034	2.879	21.109	19.937	-36.329	-35.337
5.073	1.249	-	-	2.053	789	328	355	-	-
29.935	28.267	386	411	21.967	18.203	23.127	21.415	-36.745	-35.918
53.183	52.414	630	670	69.792	59.656	44.164	38.901	-66.683	-62.644

Automobile		Motorräder		Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen	
2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
22.481	21.583	-	-	3.752	4.139	4.883	8.499	-10.843	-12.477
2.847	3.831	122	111	28	31	317	654	-	-
2.412	2.354	63	62	252	258	30	2	-	-
1.931	2.062	2	2	3.096	2.725	18	12	-2.290	-2.087
2.685	715	-	-	10.030	7.663	18.018	13.063	-236	-13
3.986	2.024	252	285	14.128	12.020	586	418	-16.751	-12.723
13.861	10.986	439	460	27.534	22.697	18.969	14.149	-19.277	-14.823
1.795	2.612	21	35	311	178	2	27	-4	-26
468	630	-	-	105	115	60	63	-	-
2.599	2.087	-	-	15.207	10.806	12.495	10.198	-414	-598
2.029	2.769	160	162	364	612	9	18	-	-10
9.950	11.747	10	13	22.519	21.109	7.746	5.947	-36.145	-34.710
16.841	19.845	191	210	38.506	32.820	20.312	16.253	-36.563	-35.344
53.183	52.414	630	670	69.792	59.656	44.164	38.901	-66.683	-62.644

BMW Group

Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Segmente

	Anhang	Konzern
in Mio. Euro	2008	2007 ¹
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	330	3.134
Überleitung zwischen Jahresüberschuss/-fehlbetrag und Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit		
— Laufende Ertragsteuern	75	1.002
— Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge/Aufwendungen	-169	-62
— Abwertungen von Vermieteten Gegenständen	6.763	4.698
— Abschreibungen auf das übrige Anlagevermögen	3.676	3.689
— Veränderung der Rückstellungen	-332	221
— Veränderung der Latenten Steuern	-51	-256
— Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen	424	111
— Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen und Wertpapieren	-21	-181
— Ergebnis aus Equity-Bewertung	-26	-11
— Veränderungen bei Positionen der kurzfristigen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten		
— Veränderung der Vorräte	37	-700
— Veränderung der Forderungen	859	398
— Veränderung der Verbindlichkeiten	-485	571
— Gezahlte Steuern	-448	-817
— Erhaltene Zinsen	240	386
Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	40— 10.872	12.183
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-4.204	-4.267
Erlöse aus Abgängen von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	177	272
Investitionen in Finanzanlagen	-142	-44
Erlöse aus dem Abgang von Finanzanlagen	2	16
Investitionen in Vermietete Gegenstände	-15.164	-13.261
Abgänge von Vermieteten Gegenständen	5.840	4.917
Zugänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-61.630	-54.573
Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen	56.562	49.813
Investitionen in Wertpapiere	-5.392	-2.698
Einnahmen aus Wertpapieren	5.299	2.577
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	40— -18.652	-17.248
Rückkauf eigener Aktien	-10	-
Zahlung von Dividenden für das Vorjahr	-694	-458
Gezahlte Zinsen	-312	-389
Aufnahme von Anleihen	9.959	6.038
Rückzahlung von Anleihen	-5.080	-4.152
Konzerninterne Finanzierungen	-	-
Veränderung der sonstigen Finanzverbindlichkeiten	9.050	3.603
Veränderung der Commercial Paper	-9	1.526
Mittelzufluss/-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	40— 12.904	6.168
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Änderung der Flüssigen Mittel	40— -63	-46
Veränderung der Flüssigen Mittel	5.061	1.057
Flüssige Mittel am 1. Januar	2.393	1.336
Flüssige Mittel am 31. Dezember	40— 7.454	2.393

¹ aufgrund geänderter Darstellung der Zinsen angepasst

² Zinsen im Finanzdienstleistungsgeschäft sind grundsätzlich als Umsatzerlöse/-kosten klassifiziert.

72	Konzernabschluss
72	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

Automobile		Finanzdienstleistungen		
2008	2007 ¹	2008	2007 ¹	
226	2.721	-161	474	Jahresüberschuss/-fehlbetrag
				Überleitung zwischen Jahresüberschuss/-fehlbetrag und Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit
379	1.043	-294	1	Laufende Ertragsteuern
-113	-155	5	- ²	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge/Aufwendungen
6	4	6.591	4.324	Abwertungen von Vermieteten Gegenständen
3.567	3.568	26	24	Abschreibungen auf das übrige Anlagevermögen
-515	236	62	-109	Veränderung der Rückstellungen
-213	-459	192	358	Veränderung der Latenten Steuern
94	-98	163	-78	Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen
-22	-180	1	1	Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen und Wertpapieren
-25	-11	-	-	Ergebnis aus Equity-Bewertung
				Veränderungen bei Positionen der kurzfristigen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten
9	-663	1	3	Veränderung der Vorräte
597	371	-1.177	-528	Veränderung der Forderungen
571	85	268	738	Veränderung der Verbindlichkeiten
-281	-589	-74	-98	Gezahlte Steuern
191	177	-	- ²	Erhaltene Zinsen
4.471	6.246	5.603	5.110	Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit
-4.114	-4.103	-31	-110	Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen
177	270	-	2	Erlöse aus Abgängen von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen
-319	-147	-	-	Investitionen in Finanzanlagen
2	16	-	-	Erlöse aus dem Abgang von Finanzanlagen
-353	-359	-14.811	-12.902	Investitionen in Vermietete Gegenstände
333	354	5.507	4.563	Abgänge von Vermieteten Gegenständen
-	-	-61.630	-54.573	Zugänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen
-	-	56.562	49.813	Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen
-5.317	-2.698	-75	-	Investitionen in Wertpapiere
5.039	2.568	260	9	Einnahmen aus Wertpapieren
-4.552	-4.099	-14.218	-13.198	Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit
-10	-	-	-	Rückkauf eigener Aktien
-694	-458	-	-	Zahlung von Dividenden für das Vorjahr
-127	-147	-	- ²	Gezahlte Zinsen
-	-	1.129	1.127	Aufnahme von Anleihen
-	-	-1.412	-1.160	Rückzahlung von Anleihen
2.786	-1.389	3.768	6.233	Konzerninterne Finanzierungen
2.858	-333	6.405	2.140	Veränderung der sonstigen Finanzverbindlichkeiten
-868	845	-	-	Veränderung der Commercial Paper
3.945	-1.482	9.890	8.340	Mittelzufluss/-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit
-40	-15	-11	-20	Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Änderung der Flüssigen Mittel
3.824	650	1.264	232	Veränderung der Flüssigen Mittel
1.249	599	789	557	Flüssige Mittel am 1. Januar
5.073	1.249	2.053	789	Flüssige Mittel am 31. Dezember

BMW Group

Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital

in Mio. Euro	2008	2007
Im Eigenkapital erfasste Veränderung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren	-7	-183
Im Eigenkapital erfasste Veränderung aus zu Sicherungszwecken eingesetzten Finanzinstrumenten	-617	373
Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	-806	-422
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsorientierten Pensionszusagen und ähnlichen Verpflichtungen	116	559
Latente Steuern auf direkt mit dem Eigenkapital verrechnete Wertänderungen	226	-388
Im Eigenkapital direkt erfasste Wertänderungen	-1.088	-61
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG nach Steuern	324	3.126
Summe aus Periodenergebnis und erfolgsneutral erfassten Wertänderungen der Periode	-764	3.065

72	Konzernabschluss
72	Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

BMW Group Konzernanhang Grundsätze

1 – Grundlagen

Der Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft („BMW Group Konzernabschluss“ oder „der Konzernabschluss“) zum 31. Dezember 2008 ist nach den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind, erstellt. Die Bezeichnung IFRSs umfasst auch die noch gültigen International Accounting Standards (IASs). Alle für das Geschäftsjahr 2008 verbindlichen Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) werden ebenfalls angewendet.

Der Konzernabschluss entspricht in der vorliegenden Fassung der Vorschrift des § 315 a des Handelsgesetzbuchs (HGB). Sie bildet die Rechtsgrundlage für die Konzernrechnungslegung nach internationalen Standards in Deutschland zusammen mit der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 19. Juli 2002 betreffend die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards und gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2005 beginnen.

Die Gewinn- und Verlust-Rechnungen des Konzerns und der Segmente sind nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt. Die Konzernbilanz und die Bilanzen der Segmente entsprechen den Gliederungsvorschriften des IAS 1 (Presentation of Financial Statements).

Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind verschiedene Posten der Gewinn- und Verlust-Rechnung und der Bilanz zusammengefasst. Diese Posten sind im Anhang gesondert ausgewiesen und erläutert.

Zur Unterstützung des Vertriebs der Produkte der BMW Group werden den Kunden und Händlern verschiedene Finanzdienstleistungen – hauptsächlich Kredit- und Leasingfinanzierungen – angeboten. Der Konzernabschluss ist damit auch durch die Aktivitäten des Finanzdienstleistungsgeschäfts geprägt.

Die erstmalige Anwendung des IFRS 8 (Operating Segments) zum 31. Dezember 2008 wurde zum Anlass genommen, die bislang dargestellte Ergänzung des Konzernabschlusses um das Industriegeschäft und das Finanzgeschäft durch eine zur Segmentberichterstattung durchgängige Darstellung zu ersetzen. Neben den IFRS 8 Pflichtangaben zur Segmentberichterstattung werden zukünftig freiwillig detaillierte Segmentinformationen berichtet, die einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ermöglichen.

Im Einzelnen betreffen die Änderungen:

- Die Ergänzung der Gewinn- und Verlust-Rechnung des Konzerns um Gewinn- und Verlust-Rechnungen der Segmente Automobile, Motorräder, Finanzdienstleistungen und Sonstige Gesellschaften,
- die Ergänzung der Konzernbilanz um Bilanzen der Segmente Automobile, Motorräder, Finanzdienstleistungen und Sonstige Gesellschaften und
- die Ergänzung der Kapitalflussrechnung des Konzerns um Kapitalflussrechnungen der Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen.

Die zwischen den Segmenten bestehenden Beziehungen betreffen hauptsächlich interne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen und werden in der Spalte Konsolidierungen eliminiert. Genauere Informationen zur Zuordnung der Aktivitäten der BMW Group zu den Segmenten und deren Grundlagen sind den Erläuterungen zur Segmentberichterstattung auf den Seiten 129 bis 131 zu entnehmen. Die Unterschiede zur bisherigen Teilkonzerndarstellung sowie die Überleitung wesentlicher Kennzahlen können auf der Homepage der BMW Group unter www.bmwgroup.com/ir abgerufen werden.

Im Rahmen der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts werden wesentliche Umfänge von Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung sowie auch Rechte und Pflichten aus Leasingverträgen veräußert. Der Verkauf von Forderungen ist fester Bestandteil des Finanzierungsinstrumentariums von Industrieunternehmen. Dabei handelt es sich in der Regel um Asset-Backed-Finanzierungen, in deren Rahmen ein Portfolio von Forderungen an eine Zweckgesellschaft veräußert wird, die wiederum Wertpapiere zur Refinanzierung des Kaufpreises begibt. Die BMW Group betreibt weiterhin die Verwaltung der Verträge (Servicing) und erhält hierfür eine angemessene Gebühr. Die rechtswirksam verkauften Vermögenswerte sind gemäß IAS 27 (Consolidated and Separate Financial Statements) und der Interpretation von SIC-12 (Consolidation – Special Purpose Entities) weiterhin im Konzernabschluss auszuweisen. Gewinne und Verluste aus dem Verkauf der Vermögenswerte werden erst realisiert, wenn die Vermögenswerte durch die Übertragung der wesentlichen Chancen und Risiken aus der Konzernbilanz ausscheiden. Das Bilanzvolumen der verkauften Vermögenswerte beträgt am 31. Dezember 2008 insgesamt 8,7 Mrd. Euro (2007: 6,3 Mrd. Euro).

Neben Finanzierungs- und Leasingverträgen vermittelt das Segment Finanzdienstleistungen Versicherungen über Kooperationen mit lokalen Versicherungsgesellschaften. Dieses Geschäft ist für den Konzern von untergeordneter Bedeutung.

Die Konzernwährung lautet auf Euro. Alle Beträge werden in Millionen Euro (Mio. Euro) angegeben, soweit nichts anderes vermerkt ist.

Alle konsolidierten Tochterunternehmen haben einen mit der BMW AG übereinstimmenden Abschlussstichtag.

2 – Konsolidierungskreis

In den BMW Group Konzernabschluss werden neben der BMW AG alle wesentlichen Tochterunternehmen einschließlich 7 Wertpapierspezialfonds und 24 Zweckgesellschaften, fast ausschließlich für Asset-Backed-Finanzierungen, einbezogen.

	Inland	Ausland	Gesamt
Einbezogen zum 31.12.2007	49	155	204
Erstmals einbezogen 2008	-	9	9
Ausgeschieden 2008	18	11	29
Einbezogen zum 31.12.2008	31	153	184

Nicht einbezogen werden 54 (2007: 65) Tochterunternehmen ohne Geschäftsbetrieb bzw. mit geringem Geschäftsvolumen. Auf die Einbeziehung wurde verzichtet, weil die daraus resultierenden Auswirkungen auf den Konzernabschluss die wirtschaftlichen Entscheidungen der Abschlussadressaten nicht beeinflussen. Die Nichteinbeziehung von operativen Tochterunternehmen vermindert den Konzernumsatz um 1,1% (2007: 1,2%).

Das Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, und die Beteiligung an der Cirquent GmbH, München, werden nach der Equity-Methode bilanziert. Wegen Unwesentlichkeit wird bei 14 (2007: 16) Beteiligungen auf die Einbeziehung nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss verzichtet. Sie werden unter den Sonstigen Finanzanlagen zu Anschaffungskosten, gegebenenfalls abzüglich Abschreibungen, ausgewiesen.

Eine gesonderte Aufstellung des Anteilsbesitzes des Konzerns im Sinne von § 313 Abs. 4 HGB wird beim Betreiber des elektronischen Bundesanzeigers eingereicht. Diese Aufstellung wird ebenso wie die Liste mit Beteili-

Der zum 31. Dezember 2008 gemäß § 315 a HGB aufgestellte Konzernabschluss und der Konzernlagebericht werden beim Betreiber des elektronischen Bundesanzeigers eingereicht und sind über die Internetseite des Unternehmensregisters zugänglich. Auf Anfrage werden auch gerne gedruckte Exemplare zur Verfügung gestellt. Ferner können der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht auf der Homepage der BMW Group www.bmwgroup.com/ir abgerufen werden.

Am 18. Februar 2009 wurde die Freigabe zur Veröffentlichung des Konzernabschlusses vom Vorstand erteilt.

Die Anzahl der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen, einschließlich der Spezialfonds und Zweckgesellschaften, hat sich im Geschäftsjahr 2008 wie folgt verändert:

gungen an Drittunternehmen von nicht untergeordneter Bedeutung zusätzlich auf der Homepage der BMW Group www.bmwgroup.com/ir veröffentlicht.

Die BMW Roma S.r.l., Rom, die BMW de Argentina S.A., Buenos Aires, und die BMW of Manhattan, Inc., Wilmington, Del., werden erstmals in den BMW Group Konzernabschluss einbezogen. Des Weiteren werden die durch die BMW Holding B.V., Den Haag, am 13. April 2007 nach Zustimmung der örtlichen Behörden erworbene Gesellschaft SimeLease (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur, und deren Tochtergesellschaft SimeCredit (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur, erstmals konsolidiert. Seit dem Zeitpunkt des Unternehmenserwerbs firmieren die Gesellschaften unter BMW Lease (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur, sowie BMW Credit (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur.

Die Anschaffungskosten für beide Gesellschaften betragen 23 Mio. Euro, die ausschließlich durch Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente beglichen wurden. Anschaffungsnebenkosten sind nicht angefallen. Im Rahmen der Transaktion wurden 100 % der Kapitalanteile und

72	Konzernabschluss
72	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

Stimmrechte erworben. Ausgehend von der Kaufpreisallokation sind den Vermögenswerten und Verbindlich-

keiten der Gesellschaften folgende Buchwerte und beizulegende Zeitwerte zum Erwerbszeitpunkt zugeordnet:

in Mio. Euro	Buchwert/ Beizulegender Zeitwert
Vermögenswerte	
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	179
Sonstige Vermögenswerte	3
Verbindlichkeiten	
Rückstellungen	4
Finanzverbindlichkeiten	141
Sonstige Verbindlichkeiten	28
Erworbenes Nettovermögen	9
Anschaffungskosten	23
Goodwill	14

Der Überschuss der Anschaffungskosten über den beizulegenden Zeitwert des bilanzierten Nettovermögens in Höhe von 14 Mio. Euro ist im Wesentlichen in Synergiepotenzialen durch Wachstum im Leasing- und Finanzierungsgeschäft begründet und wird vollständig dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet. Dieser Goodwill wird jährlich einem Wertminderungstest unterzogen.

Die BMW Lease (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur, und deren Tochtergesellschaft BMW Credit (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur, erzielten im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Überschuss von 3 Mio. Euro. Der Nettoumsatz der Gesellschaften im Jahr 2008 betrug 18 Mio. Euro.

Im Berichtszeitraum sind die Gesellschaften entory AG, Ettlingen, axentiv AG, Darmstadt, Nexolab GmbH, München, sowie die F.A.S.T. Gesellschaft für angewandte Softwaretechnologie mbH, München, durch Fusion mit der Cirquent GmbH, München, aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Durch die mit Wirkung zum

30. September 2008 vollzogene Veräußerung von 72,9% der Anteile an der Cirquent GmbH, München, haben zu diesem Zeitpunkt auch diese Gesellschaft und deren Tochtergesellschaften den Konsolidierungskreis verlassen. Des Weiteren haben die Aveling Barford Manufacturing (Pty) Ltd., Kapstadt, die entory S.A. Luxembourg, Luxembourg, die Midland Gears Ltd., Bracknell, die Lingford Australia Pty Ltd., Sydney, sowie die mit der BMW Leasing GmbH, München, fusionierte BMW Vertriebs GmbH, München, den Konsolidierungskreis verlassen.

Ferner verändert sich der Konsolidierungskreis gegenüber dem Vorjahr durch die erstmalige Einbeziehung von vier Zweckgesellschaften sowie durch das Ausscheiden von vier Zweckgesellschaften und zehn Spezialfonds.

Die Veränderungen im Konsolidierungskreis sind nicht wesentlich, weil die daraus resultierenden Auswirkungen auf den Konzernabschluss die wirtschaftlichen Entscheidungen der Abschlussadressaten nicht beeinflussen.

3 – Unternehmensverkäufe

Mit Wirkung zum 30. September 2008 wurden 72,9% der Anteile an der Cirquent GmbH, München, veräußert. Da aufgrund dessen keine Beherrschung des Unternehmens gemäß IAS 27 mehr vorliegt, scheidet die Cirquent GmbH, München, sowie deren Tochtergesellschaften arcensis GmbH, Stuttgart, Silverstroke AG, Ettlingen, Cirquent Ges. m. b. H., Wien, Cirquent AG, Zürich, und die Cirquent Ltd., Birmingham, aus dem Konsolidierungskreis aus. Für die verbleibenden 25,1% der Anteile an der Cirquent GmbH, München, besteht eine Verkaufsoption, die bis zum Jahr 2012 ausgeübt werden kann.

Die verbleibenden Anteile an der Cirquent GmbH, München, werden als At-Equity bewertete Beteiligung in den Konzernabschluss einbezogen.

In den ersten neun Monaten realisierte Umsätze, Kosten, Erträge und Aufwendungen der Cirquent GmbH, München, sowie deren Tochtergesellschaften sind im Konzernabschluss der BMW Group zum 31. Dezember 2008 berücksichtigt.

4 – Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt gemäß IFRS 3 (Business Combinations). Nach IFRS 3 sind sämtliche Unternehmenszusammenschlüsse nach der Erwerbsmethode (purchase method) zu bilanzieren, d. h. die erworbenen Vermögenswerte und Schulden sind zum beizulegenden Zeitwert (fair value) anzusetzen. Der positive Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten und dem Anteil am Nettozeitwert wird als Geschäfts- oder Firmenwert ausgewiesen und regelmäßig einer Prüfung auf dessen Werthaltigkeit unterzogen. Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von 91 Mio. Euro, die vor dem 1. Januar 1995 entstanden sind, bleiben mit den Rücklagen verrechnet. Die Kapitalkonsolidierung wurde für die erstkonsolidierten Gesellschaften BMW Roma S. r. l., Rom, und die BMW de Argentina S. A., Buenos Aires, zum 1. Januar 2008 durchgeführt. Für die BMW Lease (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur, sowie BMW Credit (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur, erfolgte die Kapitalkonsolidierung

zum 1. April 2008, während sie für die BMW of Manhattan, Inc., Wilmington, Del., zum 1. Oktober 2008 durchgeführt wurde.

Forderungen, Verbindlichkeiten, Rückstellungen, Erträge und Aufwendungen sowie Ergebnisse zwischen den konsolidierten Unternehmen (Zwischengewinne) werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert.

Die nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen werden mit dem anteiligen neu bewerteten Eigenkapital angesetzt. Ein Unterschiedsbetrag zu den Anschaffungskosten der Beteiligung wird entsprechend der Erwerbsmethode behandelt. Beteiligungen werden grundsätzlich nach der Equity-Methode einbezogen, wenn ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann (IAS 28 Investments in Associates). Dies ist grundsätzlich bei einem Stimmrechtsanteil von 20 % bis 50 % der Fall (assoziierte Unternehmen).

5 – Währungsumrechnung

Die Umrechnung der in fremder Währung aufgestellten Jahresabschlüsse der einbezogenen Konzernunternehmen erfolgt auf der Grundlage des Konzepts der funktionalen Währung (IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates) nach der modifizierten Stichtagskursmethode. Für die Tochterunternehmen richtet sich die funktionale Währung grundsätzlich nach deren primärem Wirtschaftsumfeld und entspricht damit der jeweiligen Landeswährung. Im Konzernabschluss werden die Aufwendungen und Erträge aus Abschlüssen von Tochterunternehmen, die in fremder Währung aufgestellt sind, zum Jahresdurchschnittskurs, Vermögenswerte und Schulden zum Stichtagskurs umgerechnet. Der sich aus der Umrechnung des Eigenkapitals ergebende Währungsunter-

schied wird im Kumulierten übrigen Eigenkapital verrechnet. Die Umrechnungsdifferenzen, die aus abweichenden Umrechnungskursen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung resultieren, werden ebenfalls erfolgsneutral im Kumulierten übrigen Eigenkapital ausgewiesen.

In den Einzelabschlüssen der BMW AG und der Tochterunternehmen werden Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten bei Zugang zum Anschaffungskurs bewertet. Zum Bilanzstichtag eingetretene Kursgewinne und -verluste werden erfolgswirksam berücksichtigt.

Die für die Währungsumrechnung zugrunde gelegten Wechselkurse mit wesentlichem Einfluss auf den Konzernabschluss stellen sich wie folgt dar:

	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2008	31.12.2007	2008	2007
US-Dollar	1,40	1,46	1,47	1,37
Britisches Pfund	0,95	0,73	0,80	0,68
Chinesischer Renminbi	9,54	10,70	10,23	10,42
Japanischer Yen	126,74	163,77	152,29	161,28
Australischer Dollar	2,03	1,67	1,74	1,64

6 – Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Abschlüsse der BMW AG sowie der in- und ausländischen Tochterunternehmen werden entsprechend IAS 27 nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen aufgestellt.

Umsatzerlöse aus Verkäufen von Produkten werden mit dem Eigentums- bzw. Gefahrenübergang an den Kunden erfasst, sofern ein Preis vereinbart oder bestimmbar ist und von dessen Bezahlung ausgegangen werden kann. Die Umsatzerlöse sind abzüglich Skonti, Preisnachlässen,

72	— Konzernabschluss
72	Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	— Konzernanhang
79	— Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

Kundenboni und Rabatten ausgewiesen. Im Falle der langfristigen Auftragsfertigung werden die Umsatzerlöse gemäß IAS 18 (Revenue) bzw. IAS 11 (Construction Contracts) grundsätzlich entsprechend dem Leistungsfortschritt vereinnahmt (percentage of completion-Methode). Die Umsatzerlöse enthalten außerdem die Leasingerglöse und die Zinserträge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft.

Umfasst der Verkauf von Produkten einen bestimmbaren Teilbetrag für nachfolgende Dienstleistungen (Mehrkomponentenverträge), werden die darauf entfallenden Umsatzerlöse abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit erfolgswirksam aufgelöst. Die Auflösung erfolgt in der Regel proportional zum Kostenverlauf.

Erlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen, für die Rückkaufverpflichtungen (Buy-back-Vereinbarungen) von Konzerngesellschaften bestehen, werden nicht sofort realisiert. Die Fahrzeuge werden mit den Herstellungskosten unter den Vorräten angesetzt.

Die **Umsatzkosten** umfassen die Herstellungskosten der verkauften Erzeugnisse sowie die Anschaffungskosten der verkauften Handelswaren. Sie beinhalten neben den direkt zurechenbaren Material- und Fertigungseinzelkosten auch Gemeinkosten einschließlich der Abschreibungen auf die Produktionsanlagen und Übrigen Immateriellen Vermögenswerte sowie die Abwertungen auf die Vorräte. Die Umsatzkosten enthalten ferner die Aufwendungen für Frachten und Versicherungen aus Lieferungen an Händler sowie Vermittlungsgebühren im Direktvertrieb. In den Umsatzkosten werden auch die dem Finanzdienstleistungsgeschäft direkt zurechenbaren Aufwendungen sowie die Zinsaufwendungen aus der Refinanzierung des gesamten Finanzdienstleistungsgeschäfts und dessen Aufwendungen für Risikovorsorgen ausgewiesen.

Die **Forschungs- und die nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten** werden bei Anfall ergebniswirksam erfasst.

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden gemäß IAS 20 (Accounting for Government Grants and Disclosure of Government Assistance) nur erfasst, wenn eine angemessene Sicherheit dafür besteht, dass die damit verbundenen Bedingungen erfüllt und die Zuwendungen gewährt werden. Sie werden erfolgswirksam behandelt und grundsätzlich in den Perioden verrechnet, in denen die Aufwendungen anfallen, die durch die Zuwendungen kompensiert werden sollen.

Das **Ergebnis je Aktie** (basic earnings per share) wird nach IAS 33 (Earnings per Share) ermittelt. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ergibt sich, indem sowohl für Stamm- als

auch für Vorzugsaktien der auf die jeweilige Aktiegattung entfallende Konzernjahresüberschuss nach Minderheitenanteilen durch die durchschnittliche Anzahl der jeweiligen Aktien dividiert wird. Das Konzernergebnis ist demzufolge auf die verschiedenen Aktiegattungen aufzuteilen. Im Rahmen der Aufteilung wird der nicht für eine Ausschüttung vorgesehene Teil des Konzernergebnisses den Aktiegattungen in dem Verhältnis der jeweiligen Aktienzahl zugeordnet. Die zur Ausschüttung vorgesehenen Gewinne ergeben sich unmittelbar aus den beschlossenen Dividenden für Stamm- und Vorzugsaktien. Ein verwässertes Ergebnis je Aktie (diluted earnings per share) ist gesondert anzugeben.

Erworbene und selbst geschaffene **Immaterielle Vermögenswerte** werden gemäß IAS 38 (Intangible Assets) aktiviert, wenn es wahrscheinlich ist, dass mit der Nutzung des Vermögenswerts ein zukünftiger wirtschaftlicher Vorteil verbunden ist und die Kosten des Vermögenswerts zuverlässig bestimmt werden können. Sie werden zu Anschaffungskosten bzw. Herstellungskosten angesetzt und bei begrenzter Nutzungsdauer entsprechend der Dauer ihrer Nutzung planmäßig linear abgeschrieben. Die Abschreibung Immaterieller Vermögenswerte, mit Ausnahme von aktivierten Entwicklungskosten, erfolgt grundsätzlich über eine Nutzungsdauer zwischen drei und fünf Jahren. Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden regelmäßig auf ihre Werthaltigkeit überprüft und gegebenenfalls bei eingetretener Wertminderung auf ihren erzielbaren Betrag angepasst.

Entwicklungskosten für Fahrzeug- und Motorenprojekte werden zu Herstellungskosten aktiviert, soweit eine eindeutige Aufwandszuordnung möglich ist und sowohl die technische Realisierbarkeit als auch die erfolgreiche Vermarktung sichergestellt sind. Die Entwicklungstätigkeit muss ferner mit hinreichender Wahrscheinlichkeit einen künftigen wirtschaftlichen Nutzen erzeugen. Die aktivierten Entwicklungskosten umfassen alle direkt dem Entwicklungsprozess zurechenbaren Kosten einschließlich entwicklungsbezogener Gemeinkosten. Aktivierte Entwicklungskosten werden ab dem Produktionsstart planmäßig über den erwarteten Produktlebenszyklus von in der Regel sieben Jahren abgeschrieben.

Das gesamte **Sachanlagevermögen** unterliegt einer betrieblichen Nutzung und wird zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bilanziert. Abnutzbares Sachanlagevermögen wird darüber hinaus um planmäßige, nutzungsbedingte Abschreibungen abgewertet. Die Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen werden entsprechend dem Nutzungsverlauf in der Regel nach der linearen Methode vorgenommen. Sofern abnutzbare Vermögenswerte des Sachanlagevermögens unterschiedliche Nutzungsdauern aufweisen, werden sie gesondert planmäßig abgeschrieben.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen konzerneinheitlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

in Jahren	
Betriebs- und Geschäftsgebäude, baugebundene Verteilungsanlagen und Wohngebäude	8 bis 50
Technische Anlagen und Maschinen	5 bis 10
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 10

Für im Mehrschichtbetrieb eingesetzte Maschinen werden die Abschreibungen durch Schichtzuschläge entsprechend erhöht.

Die Herstellungskosten der 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.

Im Anlagevermögen werden auch Vermögenswerte aus **Leasing** ausgewiesen. Die BMW Group nutzt als Leasingnehmer Sachanlagen und vermietet als Leasinggeber vor allem selbst produzierte Automobile. IAS 17 (Leases) enthält Vorschriften, nach denen auf Basis von Chancen und Risiken beurteilt wird, ob das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand dem Leasingnehmer (finance lease) oder dem Leasinggeber (operating lease) zuzurechnen ist.

Im Wege des Finance Lease gemietete Sachanlagen werden nach IAS 17 im Zugangszeitpunkt zum beizulegenden Wert bilanziert, soweit die Barwerte der Leasingzahlungen nicht niedriger sind. Die Abschreibungen erfolgen planmäßig linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer bzw. über die kürzere Vertragslaufzeit. Die aus den künftigen Leasingraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen werden unter den sonstigen Finanzverbindlichkeiten passiviert.

Eigenerzeugnisse, die als Vermietete Gegenstände (operating leases) bei Leasinggesellschaften der BMW Group aktiviert sind, werden mit den Herstellungskosten, alle übrigen vermieteten Erzeugnisse zu Anschaffungskosten bewertet. Alle Vermieteten Gegenstände werden linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulatorischen Restwert abgeschrieben. Restwertvorsorgen werden als Wertminderungen behandelt und aktivisch von den Vermieteten Gegenständen abgesetzt.

Bei **Immateriellen Vermögenswerten** (einschließlich der aktivierten Entwicklungskosten und der Geschäfts- oder

Firmenwerte) sowie bei Vermögenswerten des Sachanlagevermögens wird die Werthaltigkeit des aktivierten Buchwerts gemäß IAS 36 (Impairment of Assets) regelmäßig auf Basis von „cash-generating units“ überprüft. Dies betrifft im Wesentlichen aktivierte Entwicklungsleistungen und Sachanlagevermögen für Fahrzeugprojekte. Für den Fall, dass sich unterjährig kein Anhaltspunkt für eine Wertminderung ergibt, wird ein Impairment-Test zum Geschäftsjahresende durchgeführt. Soweit der erzielbare Betrag des Vermögenswerts, der den höheren Betrag aus Nettoveräußerungswert und Nutzungswert repräsentiert, den Buchwert unterschreitet, wird eine Wertminderung vorgenommen. Der Nutzungswert wird mit Hilfe eines Kapitalwertkalküls bestimmt. Wenn der Grund für eine früher durchgeführte Wertminderung entfallen ist, erfolgt eine Zuschreibung auf die fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten.

At-Equity bewertete Beteiligungen werden mit ihrem anteiligen neu bewerteten Eigenkapital bilanziert, sofern keine Wertminderung vorliegt.

Die in den **Sonstigen Finanzanlagen** ausgewiesenen Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen werden zu Anschaffungskosten oder einem niedrigeren beizulegenden Zeitwert (fair value) angesetzt.

Beteiligungen werden zum notierten Marktpreis oder beizulegenden Zeitwert angesetzt. Soweit im Einzelfall diese Werte nicht verfügbar sind bzw. nicht verlässlich bestimmt werden können, werden die Beteiligungen zu Anschaffungskosten bewertet.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens werden entsprechend ihrer Zugehörigkeit zur jeweiligen Kategorie der finanziellen Vermögenswerte bilanziert. In dieser Position werden keine zu Handelszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerte ausgewiesen.

Die Bilanzierung von **finanziellen Vermögenswerten** erfolgt grundsätzlich zum Erfüllungstag (settlement date). Bei erstmaliger Erfassung werden die finanziellen Vermögenswerte mit ihren Anschaffungskosten angesetzt. Dabei werden Transaktionskosten mit einbezogen.

72	— Konzernabschluss
72	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	— Konzernanhang
79	— Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

Nach dem erstmaligen Ansatz werden zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (available for sale) und zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte (held for trading) mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet. Sofern kein Marktpreis vorhanden ist, wird der Marktwert der zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte anhand geeigneter Bewertungsverfahren, beispielsweise Discounted-Cashflow-Methoden, unter Berücksichtigung der am Bilanzstichtag vorliegenden Marktdaten ermittelt.

Die zur Veräußerung verfügbaren Vermögenswerte beinhalten Finanzanlagen, Wertpapiere und Investmentanteile. Dieser Kategorie werden diejenigen, nicht-derivativen finanziellen Vermögenswerte zugeordnet, die weder als Kredite und Forderungen (loans and receivables) noch als bis zur Endfälligkeit zu haltende (held to maturity) oder als zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte (at fair value through profit and loss) klassifiziert sind.

Kredite und Forderungen, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden, bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen sowie alle finanziellen Vermögenswerte, die über keinen notierten Marktpreis auf einem aktiven Markt verfügen und deren beizulegender Zeitwert nicht verlässlich bestimmt werden kann, werden, soweit sie über eine feste Laufzeit verfügen, mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten (amortised cost) unter Verwendung der Effektivzinsmethode bewertet. Verfügen diese finanziellen Vermögenswerte über keine feste Laufzeit, sind sie mit den Anschaffungskosten zu bewerten.

Nach IAS 39 (Financial Instruments: Recognition and Measurement) wird regelmäßig ermittelt, ob objektive substantielle Hinweise darauf schließen lassen, dass eine Wertminderung eines finanziellen Vermögenswerts oder eines Portfolios von Vermögenswerten stattgefunden hat. Nach Durchführung eines Wertminderungstests wird ein erforderlicher Wertminderungsaufwand (impairment loss) im Ergebnis erfasst. Gewinne und Verluste aus einem zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswert werden direkt im Eigenkapital erfasst, bis der finanzielle Vermögenswert abgegangen ist oder bis eine Wertminderung festgestellt wird. Im Falle einer Wertminderung wird der kumulierte Netto-Verlust dem Eigenkapital entnommen und im Ergebnis ausgewiesen.

Bei den **Forderungen und Sonstigen Vermögenswerten**, mit Ausnahme der derivativen Finanzinstrumente, handelt es sich um Kredite und Forderungen, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden. Sie werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Unverzinsliche oder niedrig verzinsliche Forderungen mit Laufzeiten von über

einem Jahr werden abgezinst. Allen erkennbaren Risiken wird durch Wertminderungen Rechnung getragen.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen beinhalten Forderungen aus der Kunden-, Händler- und Leasingfinanzierung.

Wertberichtigungen auf Forderungen im Finanzdienstleistungsgeschäft werden nach einer konzernweit gültigen einheitlichen Methodik gemäß den Anforderungen aus IAS 39 angesetzt. Die Methodik sieht sowohl die Bildung von Wertberichtigungen auf Einzel- als auch auf Gruppenebene vor. Für den Fall, dass ein objektiver Hinweis auf eine Wertminderung vorliegt, werden Wertberichtigungen auf der Basis individueller Vermögenswerte gebildet. Im Kundenfinanzierungsgeschäft geben die aktuelle Überfälligkeit einer Forderung oder entsprechende Vorkommnisse in der Vergangenheit einen solchen Hinweis. Bei Überfälligkeit wird in Abhängigkeit von der Dauer der Überfälligkeit stets eine Wertberichtigung auf Einzelbasis gebildet. Bei den Forderungen im Händlerfinanzierungsgeschäft stellt die Zuordnung zu einer entsprechenden Ratingklasse einen objektiven Hinweis auf eine Wertminderung dar. Liegt ein objektiver Hinweis dagegen nicht vor, werden Wertberichtigungen der finanziellen Vermögenswerte im Rahmen einer Portfoliobetrachtung auf der Basis homogener Portfolien vorgenommen. Zur Bemessung der Höhe der Wertberichtigungen dienen gesellschaftsspezifische Ausfallwahrscheinlichkeiten und Ausfallquoten für homogene Teilportfolien, die auf der Basis historischer Daten ermittelt werden.

Für Wertberichtigungen auf Forderungen im industriellen Geschäft wird ebenfalls der im Finanzdienstleistungsgeschäft genutzte Prozess zur Bildung von Wertberichtigungen soweit möglich angewendet.

Wertberichtigungen auf Forderungen werden grundsätzlich auf separaten Wertberichtigungskonten erfasst. Sie werden erst zum Zeitpunkt der Ausbuchung der entsprechenden wertberichtigten Forderung abgeschrieben.

Unter den Finanzforderungen sind finanzielle Vermögenswerte erfasst, soweit sie aus dem Finanzverkehr resultieren.

Derivative Finanzinstrumente werden in der BMW Group nur zu Sicherungszwecken eingesetzt, um Währungs-, Zins- und Marktwert Risiken aus dem operativen Geschäft bzw. den daraus resultierenden Finanzierungserfordernissen zu reduzieren. Nach IAS 39 sind alle derivativen Finanzinstrumente wie beispielsweise Zins-, Währungs- und kombinierte Zins- und Währungsswaps sowie Devisentermingeschäfte zum Marktwert zu bilanzieren, und zwar unabhängig davon, zu welchem Zweck oder in welcher

Absicht sie abgeschlossen wurden. Marktwerte derivativer Finanzinstrumente werden auf der Grundlage von Marktdaten und anerkannten Bewertungsverfahren ermittelt. Die Marktwertveränderungen der derivativen Finanzinstrumente, bei denen Hedge Accounting angewendet wird, werden entweder im Ergebnis oder im Eigenkapital als Bestandteil des Kumulierten übrigen Eigenkapitals ausgewiesen, je nachdem, ob es sich dabei um einen „Fair Value Hedge“ oder einen „Cash Flow Hedge“ handelt. Bei einem Fair Value Hedge werden die Ergebnisse aus der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte ergebniswirksam gebucht. Bei Marktwertveränderungen von Cash Flow Hedges, die zum Ausgleich zukünftiger Cashflow-Risiken aus bereits bestehenden Grundgeschäften oder geplanten Transaktionen eingesetzt werden, werden die unrealisierten Gewinne und Verluste in Höhe des eingedeckten Grundgeschäfts zunächst erfolgsneutral im Kumulierten übrigen Eigenkapital ausgewiesen. Eine Umbuchung in die Gewinn- und Verlust-Rechnung erfolgt zeitgleich mit der Ergebniswirkung des Grundgeschäfts bzw. des externen Umsatzgeschäfts. Der nicht durch das Grundgeschäft gedeckte Teil der Marktwertveränderungen wird unmittelbar im Ergebnis berücksichtigt. Kann entgegen der bei der BMW Group üblichen Praxis kein Hedge Accounting angewendet werden, wird die Marktwertveränderung derivativer Finanzinstrumente ergebniswirksam erfasst.

Latente Ertragsteuern werden entsprechend IAS 12 (Income Taxes) für sämtliche temporären Differenzen zwischen den steuerlichen und den bilanziellen Wertansätzen sowie auf Konsolidierungsmaßnahmen gebildet. Die aktiven Latenten Steuern umfassen auch Steuerminierungsansprüche, die sich aus der erwarteten Nutzung bestehender Verlustvorträge in Folgejahren ergeben und deren Realisierung wahrscheinlich (probable) ist. Die Latenten Steuern werden auf Basis der Steuersätze ermittelt, die nach der derzeitigen Rechtslage in den einzelnen Ländern zum Realisationszeitpunkt gelten bzw. erwartet werden.

Die **Vorräte** an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen sowie Handelswaren werden grundsätzlich mit ihren durchschnittlichen Anschaffungskosten unter Beachtung niedrigerer Nettoveräußerungswerte bewertet.

Unfertige und Fertige Erzeugnisse 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 nicht als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt.

Die **Rückstellungen für Pensionen** werden nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) gemäß IAS 19 (Employee Benefits) 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 bei vorsichtiger Einschätzung der relevanten Einflussgrößen berücksichtigt. Die Berechnung beruht auf versicherungsmathematischen Gutachten unter Berücksichtigung biometrischer Rechnungsgrundlagen.

Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden unter Berücksichtigung Latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Die Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen sowie die erwarteten Vermögenserträge aus den Pensionsfonds werden gesondert im Finanzergebnis ausgewiesen. Alle übrigen Aufwendungen aus der Dotierung der Pensionsverpflichtungen werden den Kosten der betroffenen Funktionsbereiche zugeordnet.

Die **Sonstigen Rückstellungen** werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, deren Inanspruchnahme wahrscheinlich ist und wenn die voraussichtliche Höhe des notwendigen Rückstellungs Betrags zuverlässig schätzbar ist. Die Bewertung erfolgt zu Vollkosten. Langfristige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt.

Die **finanziellen Verbindlichkeiten** werden bei der erstmaligen Erfassung mit den Anschaffungskosten angesetzt, die dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen Gegenleistung entsprechen. Hierbei werden auch die Transaktionskosten berücksichtigt. In der Folge werden die Verbindlichkeiten mit Ausnahme der derivativen Finanzinstrumente mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. In der BMW Group bestehen keine Verbindlichkeiten, die Handelszwecken dienen. Verbindlichkeiten aus Finance Leases werden in Höhe des Barwerts der künftigen Leasingraten in den sonstigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Aufstellung des Konzernabschlusses unter Beachtung der IFRSs erfordert, dass Annahmen getroffen und Schätzungen verwendet werden, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie der Eventualverbindlichkeiten

72	— Konzernabschluss
72	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	— Konzernanhang
79	— Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

auswirken. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die konzerneinheitliche Festlegung von Nutzungsdauern, die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen sowie die Realisierbarkeit zukünftiger Steuerentlastungen. Sämtliche Annahmen und Schätzungen basieren auf Prämissen, die zum Bilanzstichtag Gültigkeit hatten. Zugrunde gelegt wurde die künftige Geschäftsentwicklung, für die die größte Wahrscheinlichkeit unterstellt wurde. Das gilt ebenso für die Entwicklung der

Automobilbranche und des Unternehmensumfelds. Die Schätzungen und die zugrunde liegenden Annahmen werden fortlaufend überprüft. Die tatsächlichen Werte können von den getroffenen Annahmen und Schätzungen abweichen, wenn sich die genannten Rahmenbedingungen entgegen den Erwartungen zum Bilanzstichtag entwickeln. Änderungen werden zum Zeitpunkt einer besseren Kenntnis erfolgswirksam berücksichtigt und die Prämissen entsprechend angepasst.

7 – Neue Rechnungslegungsvorschriften

(a) Im Geschäftsjahr 2008 erstmals angewendete Rechnungslegungsvorschriften

Folgende Standards und Überarbeitungen werden im Geschäftsjahr 2008 erstmals angewendet:

Das IASB veröffentlichte am 13. Oktober 2008 Änderungen des IAS 39 Financial Instruments: Recognition and Measurement und IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures (Reclassification of Financial Assets), die die Umklassifizierung bestimmter Finanzinstrumente ermöglichen. Aufgrund der Notwendigkeit, diese Änderungen durch die weitere Verschlimmerung der Finanzmarktkrise bereits im dritten Quartal 2008 anwenden zu können, wurde in diesem Fall der sonst übliche Konsultationsprozess (due process) des IASB ausgesetzt. Die Umklassifizierungen können dabei rückwirkend zum 1. Juli 2008 erfolgen. Am 27. November 2008 hat das IASB eine Aktualisierung dieser Änderungen (Reclassification of Financial Assets – Effective Date and Transition) veröffentlicht. Darin wird der Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderungen nochmals verdeutlicht.

Eine solche Umklassifizierung findet in der BMW Group jedoch keine Anwendung.

Darüber hinaus wird im Geschäftsjahr 2008 vorzeitig erstmals IFRS 8 (Operating Segments) angewendet, der zu Veränderungen in der Aufstellung und Darstellung der Segmentberichterstattung führt.

Ferner werden folgende Interpretationen im Geschäftsjahr 2008 erstmals angewendet:

- IFRIC 11 (IFRS 2 Group and Treasury Share Transactions)
- IFRIC 12 (Service Concession Arrangements), von der EU noch nicht übernommen
- IFRIC 14 (IAS 19 – The Limit on a Defined Benefit Asset, Minimum Funding Requirements and their Interaction)

Die erstmals angewendeten Interpretationen haben keinen wesentlichen Einfluss auf die BMW Group.

(b) Im Geschäftsjahr 2008 neu herausgegebene Rechnungslegungsvorschriften

Das IASB hat im Geschäftsjahr 2008 folgende Standards überarbeitet:

- Amendments to IAS 39 Financial Instruments: Recognition and Measurement und IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures (Reclassification of Financial Assets and Reclassification of Financial Assets: Effective Date and Transition)
- Amendments to IFRS 1 First-time Adoption of International Financial Reporting Standards und IAS 27 Consolidated and Separate Financial Statements (Cost of an Investment in a Subsidiary, Jointly Controlled Entity or Associate)
- IFRS 1 First-time Adoption of International Financial Reporting Standards (revised version)
- Amendment to IFRS 2 (Vesting Conditions and Cancellations)
- Amendments to IAS 32 Financial Instruments: Presentation und IAS 1 Presentation of Financial Statements (Puttable Financial Instruments and Obligations Arising on Liquidation)
- Amendment to IAS 39 Financial Instruments: Recognition and Measurement (Eligible Hedged Items).

Die Änderungen des IAS 39 Financial Instruments: Recognition and Measurement und IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures (Reclassification of Financial Assets and Reclassification of Financial Assets: Effective Date and Transition) sind bereits zum 1. Juli 2008 anzuwenden.

Der überarbeitete IFRS 1 (revised version) ersetzt den gegenwärtigen IFRS 1 und ist von Unternehmen anwendbar, die ab dem 1. Juli 2009 erstmalig einen IFRS-Abschluss erstellen.

Die Änderungen des IAS 39 Financial Instruments: Recognition and Measurement (Eligible Hedged Items) sind erstmalig verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen. Der geänderte IAS 39 soll retrospektiv angewandt werden.

BMW Group Konzernanhang Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung

Die sonstigen Änderungen sind erstmals für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen.

Darüber hinaus hat das IASB im Geschäftsjahr 2008 eine überarbeitete Fassung des IFRS 3 (Business Combinations) und IAS 27 (Consolidated and Separate Financial Statements) veröffentlicht. Die neuen Vorschriften treten für am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnende Geschäftsjahre in Kraft.

Des Weiteren hat das IASB einen Sammelstandard zur Änderung verschiedener IFRSs (sogenannte Improvements to IFRS) veröffentlicht. Dieser enthält Änderungen verschiedener bestehender IFRSs. Die insgesamt 35 Änderungen an 20 IFRSs gliedern sich in zwei Teile: Teil I enthält Standardänderungen, die mit Änderungen für die Bilanzierung, d.h. mit Änderungen im Hinblick auf Darstellungs-, Ansatz- und Bewertungsfragen, einhergehen (24 Improvements). Teil II enthält 11 Begriffsänderungen oder redaktionelle Änderungen mit minimalen Auswirkungen für die Bilanzierung. Soweit im Standard nichts anderes bestimmt ist, sind die Änderungen für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen, anzuwenden.

Es ist nicht zu erwarten, dass die neuen Rechnungslegungsvorschriften einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss der BMW Group haben werden.

Ferner wurden folgende Interpretationen veröffentlicht:

- IFRIC 15 (Agreements for the Construction of Real Estate), der erstmals für am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnende Geschäftsjahre anzuwenden ist.
- IFRIC 16 (Hedges of a Net Investment in a Foreign Operation) ist verpflichtend anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Oktober 2008 beginnen. Bereits bestehende Sicherungsbeziehungen, die IFRIC 16 nicht entsprechen, können prospektiv aufgelöst werden.
- IFRIC 17 (Distributions of Non-cash Assets to Owners). Die Interpretation ist erstmals in der Berichtsperiode eines am 1. Juli 2009 oder danach beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden.

Es ist nicht zu erwarten, dass die neuen Rechnungslegungsvorschriften einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss der BMW Group haben werden. Das gilt auch für Rechnungslegungsvorschriften, die in Vorperioden herausgegeben wurden und für die eine Anwendung im Geschäftsjahr 2008 empfohlen, jedoch noch nicht verpflichtend ist.

72	— Konzernabschluss
72	Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	— Konzernanhang
79	Grundsätze
88	— Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

8— Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse ergeben sich aus folgenden Tätigkeiten:

in Mio. Euro	2008	2007
Verkauf von Produkten und damit verbundenen Erzeugnissen	38.652	43.297
Erlöse aus Leasingraten	5.544	5.069
Verkaufserlöse aus Vermietvermögen	4.997	4.185
Zinserträge aus Kreditfinanzierung	2.943	2.457
Sonstige Erlöse	1.061	1.010
Umsatzerlöse	53.197	56.018

Die Gliederung der Umsatzerlöse nach Segmenten und Regionen ist aus der Segmentberichterstattung auf den Seiten 129 bis 131 ersichtlich.

9— Umsatzkosten

Die Umsatzkosten setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	2008	2007
Herstellungskosten	26.727	29.536
Gewährleistungsaufwendungen	990	1.309
Finanzdienstleistungen direkt zuzurechnende Umsatzkosten	9.634	8.450
Zinsaufwendungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	2.666	2.045
Aufwendungen für Risikovorsorgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	1.697	529
Sonstige Umsatzkosten	2.609	1.963
Umsatzkosten	44.323	43.832

Von den Umsatzkosten betreffen das Finanzdienstleistungsgeschäft 13.997 Mio. Euro (2007: 11.024 Mio. Euro).

In den Herstellungskosten werden Wertminderungen auf das Anlagevermögen in Höhe von 3 Mio. Euro (2007:

17 Mio. Euro) ausgewiesen. Die Herstellungskosten werden durch öffentliche Beihilfen in Form von geringeren Substanz- und Verbrauchsteuern in Höhe von 23 Mio. Euro (2007: 16 Mio. Euro) gemindert.

10 – Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten

Die Vertriebskosten betragen 4.047 Mio. Euro (2007: 4.284 Mio. Euro). Sie enthalten vor allem Aufwendungen für Marketing, Werbung und Vertriebspersonal.

Die allgemeinen Verwaltungskosten betragen 1.322 Mio. Euro (2007: 970 Mio. Euro). Sie enthalten Aufwendungen

der Verwaltung, die weder der Entwicklung noch der Produktion oder dem Vertrieb zuzuordnen sind. Hier wird der überwiegende Teil der Aufwendungen für den Personalabbau ausgewiesen.

11 – Forschungs- und Entwicklungskosten

In den Forschungs- und Entwicklungskosten in Höhe von 2.825 Mio. Euro (2007: 2.920 Mio. Euro) sind neben den Forschungs- und nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten auch die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 1.185 Mio. Euro (2007: 1.109 Mio. Euro) enthalten.

Die gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen, welche die Forschungs- und die nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten sowie die Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten umfassen, haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. Euro	2008	2007
Forschungs- und Entwicklungskosten	2.825	2.920
Abschreibungen	-1.185	-1.109
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	1.224	1.333
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2.864	3.144

12 – Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

in Mio. Euro	2008	2007
Erträge aus Währungsgeschäften	827	204
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	278	90
Erträge aus der Auflösung von Wertminderungen	8	38
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	50	229
Übrige betriebliche Erträge	265	169
Sonstige betriebliche Erträge	1.428	730
Aufwendungen aus Währungsgeschäften	748	231
Aufwendungen aus der Dotierung von Rückstellungen	113	64
Aufwendungen aus Wertminderungen	52	25
Übrige betriebliche Aufwendungen	274	210
Sonstige betriebliche Aufwendungen	1.187	530
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	241	200

In den Übrigen betrieblichen Erträgen sind Aufwandszuschüsse öffentlicher Institutionen in Höhe von 32 Mio. Euro (2007: 36 Mio. Euro) enthalten.

13 – Ergebnis aus Equity-Bewertung

Das Ergebnis aus Equity-Bewertung in Höhe von 26 Mio. Euro (2007: 11 Mio. Euro) enthält das Ergebnis des Joint Ventures BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, so-

wie das Ergebnis der letzten drei Monate des abgelaufenen Geschäftsjahres aus der verbliebenen Beteiligung an der Cirquent GmbH, München.

14 – Zinsergebnis

in Mio. Euro	2008	2007
Erwarteter Vermögensertrag der Pensionsfonds	360	358
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge* — davon aus verbundenen Unternehmen 10 Mio. Euro (2007: 12 Mio. Euro)	325	287
Zinsen und ähnliche Erträge	685	645
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen	-550	-537
Aufwendungen aus der Aufzinsung sonstiger langfristiger Rückstellungen	-96	-86
Abschreibungen auf Wertpapiere	-123	-49
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen* — davon an verbundene Unternehmen 1 Mio. Euro (2007: 1 Mio. Euro)	-161	-225
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-930	-897
Zinsergebnis	-245	-252

* Zinserträge und -aufwendungen aus alleinstehenden Derivaten werden im Zinsergebnis verrechnet. In den Zinsaufwendungen sind verbleibende Netto-Zinsaufwendungen aus alleinstehenden Derivaten in Höhe von 102 Mio. Euro (2007: Netto-Zinserträge von 70 Mio. Euro) enthalten.

15 – Übriges Finanzergebnis

in Mio. Euro	2008	2007
Erträge aus Beteiligungen — davon aus verbundenen Unternehmen 4 Mio. Euro (2007: 1 Mio. Euro)	4	3
Aufwendungen aus Verlustübernahme — davon aus verbundenen Unternehmen -1 Mio. Euro (2007: -)	-1	-
Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	-6	-6
Beteiligungsergebnis	-3	-3
Aufwendungen und Erträge aus Finanzinstrumenten	-348	-95
Sonstiges Finanzergebnis	-348	-95
Übriges Finanzergebnis	-351	-98

Das Sonstige Finanzergebnis enthält Belastungen aus derivativen Finanzinstrumenten, insbesondere aus alleinstehenden Zinsderivaten. Aufgrund der veränderten

Zinsstruktur haben sich die Marktwerte dieser Finanzinstrumente negativ entwickelt.

16 – Ertragsteuern

Die Ertragsteuern der BMW Group gliedern sich nach ihrer Herkunft wie folgt:

in Mio. Euro	2008	2007
Laufende Steueraufwendungen	75	1.002
Latente Steueraufwendungen	-54	-263
Ertragsteuern	21	739

72	Konzernabschluss
72	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

Latente Steuern werden bei temporären Bewertungsunterschieden zwischen den Steuer- und IFRS-Bilanzwerten angesetzt. Die Latenten Steuern werden auf Basis der Steuersätze ermittelt, die nach der derzeitigen Rechtslage in den einzelnen Ländern zum Realisationszeitpunkt gelten bzw. erwartet werden. Seit dem Geschäftsjahr 2008 gilt in Deutschland ein einheitlicher Körperschaftsteuersatz von 15,0%. Unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Gewerbesteuer-Hebesatzes in Höhe von 410,0% sowie des Solidaritätszuschlags von 5,5% ermittelt sich für inländische Unternehmen ein Ertragsteuersatz in Höhe von 30,2% (2007: 38,9%). Zur Bewertung der Latenten Steuern wurde dieser Ertragsteuersatz bereits im Geschäftsjahr 2007 herangezogen. Die Nichtabzugsfähigkeit der Gewerbesteuer von der Körperschaftsteuerlichen Bemessungs-

grundlage ab dem Geschäftsjahr 2008 wurde berücksichtigt. Die Steuersätze im Ausland liegen zwischen 12,5% (2007: 12,5%) und 46,9% (2007: 40,7%). Eine Abwertung auf Aktive Latente Steuern wird vorgenommen, wenn hinsichtlich der Realisierbarkeit Unsicherheiten bestehen. Zur Bestimmung dieser Abwertung werden alle positiven und negativen Einflussfaktoren auf die steuerlichen Ergebnisse der Zukunft berücksichtigt. Die dabei vorzunehmende Einschätzung kann in Abhängigkeit von künftigen Entwicklungen Änderungen unterliegen.

Der Bestand an Aktiven und Passiven Latenten Steuern nach Bilanzpositionen ergibt sich zum 31. Dezember aus der nachfolgenden Aufstellung:

in Mio. Euro	Aktive Latente Steuern		Passive Latente Steuern	
	2008	2007	2008	2007
Immaterielle Vermögenswerte	1	1	1.541	1.528
Sachanlagen	43	43	454	428
Vermietete Gegenstände	573	558	4.137	3.205
Finanzanlagen	3	2	5	1
Übrige Vermögenswerte	1.796	1.110	3.196	3.767
Steuerliche Verlustvorräte	1.438	1.072	-	-
Rückstellungen	1.197	1.145	75	51
Verbindlichkeiten	2.945	3.084	1.296	690
Konsolidierungen	1.736	1.661	406	329
	9.732	8.676	11.110	9.999
Abwertung	-513	-671	-	-
Saldierung	-8.353	-7.285	-8.353	-7.285
Latente Ertragsteuern	866	720	2.757	2.714

Die Saldierung umfasst die Aktiven und Passiven Latenten Steuern der jeweiligen Gesellschaften bzw. der jeweiligen steuerlichen Einheiten.

Aktive Latente Steuern auf Verlustvorräte und Veräußerungsverluste (capital losses) haben sich unter Berücksichtigung der ausgewiesenen Abwertung erhöht. Aktive Latente Steuern auf Verlustvorräte in Höhe von 3,8 Mrd. Euro (2007: 1,8 Mrd. Euro), die im Wesentlichen unbegrenzt nutzbar sind, wurden im Berichtsjahr in Höhe von 30 Mio. Euro (2007: 43 Mio. Euro) wertberichtigt. Veräußerungsverluste in Großbritannien reduzierten sich wechselkursbedingt im Geschäftsjahr 2008 auf 1,7 Mrd. Euro (2007: 2,2 Mrd. Euro). Diese Verlustvorräte wurden, wie auch in den Vorjahren, vollständig in Höhe von 483 Mio. Euro (2007: 628 Mio. Euro) abgewertet, da diese nur bei Gewinnen aus Veräußerungen genutzt werden können. „Capital losses“ stehen nicht im Zusammenhang mit der operativen Geschäftstätigkeit.

Im aktuellen Geschäftsjahr wurden für Gesellschaften, die in der laufenden Periode oder in der Vorperiode einen steuerlichen Verlust erlitten haben, latente Steuerforde-

rungen ausgewiesen die die latenten Steuerverbindlichkeiten um 185 Mio. Euro (2007: 325 Mio. Euro) übersteigen. Grundlage für den Ansatz der Latenten Steuern ist die Einschätzung des Managements, dass es wahrscheinlich ist, dass die jeweiligen Gesellschaften zu versteuernde Ergebnisse erzielen werden, mit denen die abzugsfähigen temporären Differenzen verrechnet werden können.

Die erfolgsneutral im Eigenkapital verrechneten Latenten Steuern belaufen sich auf 303 Mio. Euro (2007: 116 Mio. Euro). Die Erhöhung von 187 Mio. Euro setzt sich zusammen aus im Eigenkapital verrechneten Gewinnen und Verlusten aus Wertpapieren (-11 Mio. Euro), aus derivativen Finanzinstrumenten (+231 Mio. Euro) und aus versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten aus leistungsorientierten Pensionszusagen (-33 Mio. Euro). In dieser Veränderung ist eine Verminderung Latenter Steuern aus der Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen in Höhe von 39 Mio. Euro bereits enthalten.

Latente Steuern auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochtergesellschaften in Höhe von 15.641 Mio. Euro

(2007: 13.925 Mio. Euro) werden nicht berechnet, da vorgesehen ist, diese Gewinne zum Zwecke der Substanzerhaltung und Ausweitung des Geschäftsvolumens in den Unternehmen einzusetzen. Von einer Ermittlung der potenziellen steuerlichen Auswirkungen wurde wegen unverhältnismäßig hohen Aufwands abgesehen.

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 den Erfahrungen aus der Ver-

gangenheit – sind, soweit ersichtlich, in ausreichendem Umfang Vorsorgen für zukünftig mögliche Steuerverpflichtungen gebildet.

Der ausgewiesene Ertragsteueraufwand im Geschäftsjahr 2008 in Höhe von 21 Mio. Euro (2007: 739 Mio. Euro) ist um 85 Mio. Euro (2007: 767 Mio. Euro) niedriger als der erwartete Ertragsteueraufwand in Höhe von 106 Mio. Euro (2007: 1.506 Mio. Euro), der sich theoretisch bei Anwendung des inländischen Steuersatzes von 30,2 % (2007: 38,9 %) auf Konzernebene ergeben würde. Der Unterschied zwischen dem erwarteten und dem ausgewiesenen Ertragsteueraufwand ist auf folgende Ursachen zurückzuführen:

in Mio. Euro	2008	2007
Erwarteter Ertragsteueraufwand	106	1.506
Steuersatzbedingte Abweichungen	24	- 731
Steuererminderungen (-)/Steuererhöhungen (+) aufgrund steuerfreier Erträge bzw. steuerlich nicht abzugsfähiger Aufwendungen	-49	4
Steuernachzahlungen (+)/Steuererstattungen (-) für Vorjahre	-60	-4
Sonstige Abweichungen	-	-36
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	21	739

In den steuerfreien Erträgen sind unter anderem die Effekte aus dem Verkauf der Cirquent GmbH, München, enthalten. Bei inländischen Gesellschaften wirkt sich die EuGH-Rechtsprechung zum deutschen Steuerrecht positiv aus. Dieser Effekt ist in der Position Steuernachzahlungen/Steuererstattungen für Vorjahre enthalten. In den steuersatzbedingten Abweichungen ist ein Steueraufwand aus der Umbewertung Latenter Steuern aufgrund geänderter Steuersätze in Höhe von 18 Mio. Euro enthalten (2007: Steuerertrag in Höhe von 491 Mio. Euro).

Der Effekt aus der Minderung des Steueraufwands durch die Nutzung von Verlustvorträgen, für die bislang keine

aktiven Latenten Steuern angesetzt sind, beträgt 4 Mio. Euro (2007: 12 Mio. Euro). Des Weiteren wird der Steueraufwand durch den Ansatz von bisher unberücksichtigten temporären Differenzen in Höhe von 9 Mio. Euro gemindert (2007: 2 Mio. Euro). Der Steueraufwand aus der Abwertung von Aktiven Latenten Steuern auf Verlustvorträge und temporäre Differenzen beträgt 21 Mio. Euro (2007: 4 Mio. Euro). Der Steuerertrag aus der Aufhebung von früheren Abwertungen beträgt 21 Mio. Euro (2007: 67 Mio. Euro). Auf das Entstehen bzw. die Umkehrung temporärer Differenzen entfällt ein Steuerertrag in Höhe von 63 Mio. Euro (2007: Steueraufwand in Höhe von 293 Mio. Euro).

72	Konzernabschluss
72	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

17 – Ergebnis je Aktie

	2008	2007
Jahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	Mio. Euro 324,3	3.125,9
Ergebnisanteil der Stammaktien	Mio. Euro 297,9	2.878,4
Ergebnisanteil der Vorzugsaktien	Mio. Euro 26,4	247,5
Durchschnittliche Anzahl der umlaufenden Stammaktien	Stück 601.995.196	601.995.196
Durchschnittliche Anzahl der umlaufenden Vorzugsaktien	Stück 51.296.162	51.535.857
Ergebnis je Stammaktie	Euro 0,49	4,78
Ergebnis je Vorzugsaktie	Euro 0,51	4,80
Dividende je Stammaktie	Euro 0,30	1,06
Dividende je Vorzugsaktie	Euro 0,32	1,08

Beim Ergebnis je Vorzugsaktie wurden nur die für das jeweilige Geschäftsjahr dividendenberechtigten Vorzugs-

aktien berücksichtigt. Ein verwässertes Ergebnis je Aktie ergibt sich weder im Berichtsjahr noch im Vorjahr.

18 – Sonstige Angaben zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung

In den Kostenpositionen sind folgende Personalaufwendungen enthalten:

in Mio. Euro	2008	2007
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	5.991	6.268
Soziale Abgaben, Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung — davon für Altersversorgung: 811 Mio. Euro (2007: 761 Mio. Euro)	1.245	1.243
	7.236	7.511

Der Personalaufwand beinhaltet 455 Mio. Euro an Aufwendungen für den Personalabbau. Die durchschnittliche Zahl

der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer gliedert sich wie folgt:

	2008	2007
Mitarbeiter	95.699	97.922
Auszubildende und Praktikanten	6.034	6.480
Durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter	101.733	104.402

Für die Mitarbeiterzahlen zum Jahresende wird auf die Seiten 29f. im Konzernlagebericht verwiesen.

gesellschaft und deren verbundene Unternehmen, erfasste Honoraraufwand nach § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB beträgt 7 Mio. Euro (2007: 5 Mio. Euro) und gliedert sich wie folgt:

Der im Geschäftsjahr 2008 für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses, KPMG AG Wirtschaftsprüfungs-

in Mio. Euro	2008 ¹	2007 ²
Abschlussprüfungen	3	2
Prüfungsnahе Leistungen	1	-
Steuerberatungsleistungen	3	3
	7	5

¹ Honorare der KPMG Europe LLP

² Honorare der KPMG Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

In der Position Abschlussprüfungen ist das gesamte Honorar für die Jahresabschlussprüfung der BMW AG sowie die Konzernabschlussprüfung und die Prüfungen der

Jahresabschlüsse der inländischen Tochtergesellschaften sowie der Tochtergesellschaften in Großbritannien, in der Schweiz und in Spanien erfasst.

BMW Group
Konzernanhang
Erläuterungen zur Bilanz

19 – Entwicklung des Konzernanlagevermögens 2008

in Mio. Euro	1. 1. 2008 ¹	Anschaffungs- und Herstellungskosten					31. 12. 2008
		Kurs- differenzen	Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge		
Entwicklungskosten	8.479	-	1.224	-	848	8.855	
Übrige Immaterielle Vermögenswerte	1.020	-11	115	-13	175	962	
Immaterielle Vermögenswerte	9.499	-11	1.339	13	1.023	9.817	
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	6.623	-127	255	266	142	6.875	
Technische Anlagen und Maschinen	20.430	-330	1.535	471	440	21.666	
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.062	-22	179	32	182	2.069	
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.019	5	896	-782	17	1.121	
Sachanlagen	30.134	-474	2.865	-13	781	31.731	
Vermietete Gegenstände	20.860	-22	12.376	-	7.807	25.407	
At-Equity bewertete Beteiligungen	63	-	48	-	-	111	
Anteile an verbundenen Unternehmen	261	-1	158	-	43	375	
Beteiligungen	8	-	-	-	-	8	
Wertpapiere des Anlagevermögens	21	-5	7	-	-	23	
Sonstige Finanzanlagen	290	-6	165	-	43	406	

¹ einschließlich Brutto-Vorträge während des Geschäftsjahres erstmals konsolidierter Gesellschaften

² darin Wertminderungen von 3 Mio. Euro

³ darin Anlagen im Bau von 727 Mio. Euro

Entwicklung des Konzernanlagevermögens 2007

in Mio. Euro	1. 1. 2007 ¹	Anschaffungs- und Herstellungskosten					31. 12. 2007
		Kurs- differenzen	Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge		
Entwicklungskosten	7.684	-	1.333	-	538	8.479	
Übrige Immaterielle Vermögenswerte	813	-11	250	-	43	1.009	
Immaterielle Vermögenswerte	8.497	-11	1.583	-	581	9.488	
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	6.425	-118	248	231	220	6.566	
Technische Anlagen und Maschinen	19.640	-315	1.444	264	618	20.415	
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.055	-44	184	6	147	2.054	
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	740	-23	808	-501	5	1.019	
Sachanlagen	28.860	-500	2.684	-	990	30.054	
Vermietete Gegenstände	17.628	-1.219	11.038	-	6.587	20.860	
At-Equity bewertete Beteiligungen	82	-	18	-	37	63	
Anteile an verbundenen Unternehmen	272	-1	54	-	64	261	
Beteiligungen	195	-	-	-	187	8	
Wertpapiere des Anlagevermögens	14	-1	8	-	-	21	
Sonstige Finanzanlagen	481	-2	62	-	251	290	

¹ einschließlich Brutto-Vorträge während des Geschäftsjahres erstmals konsolidierter Gesellschaften

² darin Wertminderungen von 12 Mio. Euro

³ darin Wertminderungen von 5 Mio. Euro

72	Konzernabschluss
72	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

1.1.2008 ¹	Abschreibungen				Buchwerte	
	Kurs- differenzen	lfd. Jahr	Abgänge	31.12.2008	31.12.2008	31.12.2007
3.445	-2	1.185	846	3.782	5.073	5.034
378	-2	110	92	394	568	636
3.823	-4	1.295	938	4.176	5.641	5.670
2.626	-58	202	52	2.718	4.157	3.945
14.783	-214	2.002	423	16.148	5.518	5.635
1.549	-18	171	130	1.572	497	510
1	-	-	-	1	1.120³	1.018
18.959	-290	2.375²	605	20.439	11.292	11.108
3.847	28	3.975	1.967	5.883	19.524	17.013
-	-	-	-	-	111	63
-76	-	6	3	-79	296	185
5	-	-	-	5	3	3
-	-	-	-	-	23	21
81	-	6	3	84	322	209

1.1.2007 ¹	Abschreibungen				Buchwerte	
	Kurs- differenzen	lfd. Jahr	Abgänge	31.12.2007	31.12.2007	31.12.2006
2.874	-	1.109	538	3.445	5.034	4.810
310	-4	103	36	373	636	502
3.184	-4	1.212²	574	3.818	5.670	5.312
2.529	-48	201	61	2.621	3.945	3.896
13.525	-200	2.057	602	14.780	5.635	6.115
1.515	-43	213	141	1.544	510	535
1	-	-	-	1	1.018	739
17.570	-291	2.471³	804	18.946	11.108	11.285
3.289	-247	2.475	1.670	3.847	17.013	13.642
22	-	-	22	-	63	60
-70	-	6	-	-76	185	197
5	-	-	-	5	3	190
-	-	-	-	-	21	14
75	-	6	-	81	209	401

20 – Immaterielle Vermögenswerte

Unter den Immateriellen Vermögenswerten werden hauptsächlich die aktivierten Entwicklungskosten für Fahrzeug- und Motorenprojekte sowie Zuschüsse für Werkzeugkosten, Lizenzen, erworbene Entwicklungsleistungen und Software ausgewiesen. Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte sind unter den Umsatzkosten, den allgemeinen Verwaltungskosten, den Forschungs- und Entwicklungskosten sowie den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Des Weiteren sind in den Immateriellen Vermögenswerten ein Markenrecht in Höhe von 37 Mio. Euro (2007: 49 Mio. Euro) und ein aktivierter Goodwill in Höhe von 111 Mio. Euro (2007: 163 Mio. Euro) mit einer unbegrenzten Nutzungsdauer enthalten. Dieser besteht aus dem Erwerb der DEKRA

SüdLeasing Services GmbH, Stuttgart, und deren Tochtergesellschaften sowie aus dem Erwerb der SimeLease (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur, und deren Tochtergesellschaft SimeCredit (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur. Ein gesonderter Ausweis in der Bilanz der BMW Group wird nicht vorgenommen, da der Betrag sowohl in Relation zur Bilanzsumme als auch zur Summe der Immateriellen Vermögenswerte nicht wesentlich ist.

Wertaufholungen bei den Immateriellen Vermögenswerten sind wie im Vorjahr nicht vorgenommen worden.

Hinsichtlich der Entwicklung der Immateriellen Vermögenswerte wird auf den Anlagespiegel, der auf den Seiten 94 bis 95 dargestellt ist, verwiesen.

21 – Sachanlagen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Positionen des Sachanlagevermögens sowie ihre Entwicklung im Berichtsjahr sind im Anlagespiegel auf den Seiten 94 bis 95 enthalten.

Im Sachanlagevermögen sind in Höhe von insgesamt 68 Mio. Euro (2007: 102 Mio. Euro) neben Betriebsgebäuden der BMW AG auch gemietete Technische Anlagen und Maschinen sowie Andere Anlagen im Wesentlichen für die Produktionsstätten in Oxford und Hams Hall enthalten, die wegen der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge (finance leases) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zuzurechnen sind. Die Leasingverträge bezüglich der Betriebsgebäude mit einem Restbuchwert in Höhe von 50 Mio. Euro (2007: 60 Mio. Euro) haben Laufzeiten bis maximal 2028. Für die Verträge bestehen teilweise Verlängerungs- und Kaufoptionen. Die Leasingverträge bezüglich Technischer Anlagen und Maschinen sowie Anderer Anlagen, Betriebs- und Geschäfts-

ausstattung mit einem Restbuchwert in Höhe von 6 Mio. Euro (2007: 19 Mio. Euro) für die Produktionsstätte in Oxford haben Laufzeiten bis maximal 2011. Für jeden einzelnen Vertrag bestehen wiederkehrende Verlängerungsoptionen um jeweils ein Jahr. Eine Kaufoption wurde nicht vereinbart. Der Leasingvertrag bezüglich Technischer Anlagen und Maschinen sowie Anderer Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung mit einem Restbuchwert in Höhe von 10 Mio. Euro (2007: 17 Mio. Euro) für die Produktionsstätte in Hams Hall hat eine Laufzeit bis 2018 und kann jeweils um ein Jahr verlängert werden. Eine Kaufoption wurde nicht vereinbart.

Die Abgänge bei den Grundstücken, grundstücksgleichen Rechten und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken betreffen im Wesentlichen mehrere Immobilienobjekte, die veräußert und bis auf weiteres zurückermietet wurden.

Die Details zu den Mindestleasingzahlungen der betreffenden Leasingverträge ergeben sich insgesamt wie folgt:

in Mio. Euro	31.12.2008	31.12.2007
Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen		
— Fällig innerhalb eines Jahres	67	85
— Fällig zwischen einem und fünf Jahren	202	318
— Fällig nach mehr als fünf Jahren	157	201
	426	604
In den künftigen Mindestleasingzahlungen enthaltener Zinsanteil		
— Fällig innerhalb eines Jahres	9	16
— Fällig zwischen einem und fünf Jahren	27	48
— Fällig nach mehr als fünf Jahren	49	73
	85	137
Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen		
— Fällig innerhalb eines Jahres	58	69
— Fällig zwischen einem und fünf Jahren	175	270
— Fällig nach mehr als fünf Jahren	108	128
	341	467

72	Konzernabschluss
72	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

22 – Vermietete Gegenstände

Die BMW Group vermietet als Leasinggeber vor allem eigene Produkte im Rahmen des Finanzdienstleistungs-

geschäfts. Für die Mindestleasingzahlungen aus nicht kündbaren Operating Leases in Höhe von 8.515 Mio. Euro (2007: 7.419 Mio. Euro) ergeben sich folgende Fälligkeiten:

in Mio. Euro	31.12.2008	31.12.2007
Innerhalb eines Jahres	4.589	3.902
Zwischen einem und fünf Jahren	3.925	3.516
Nach mehr als fünf Jahren	1	1
Vermietete Gegenstände	8.515	7.419

An bedingten Leasingzahlungen, vor allem in Abhängigkeit von der Fahrleistung, wurden 30 Mio. Euro (2007: 10 Mio. Euro) vereinnahmt. Die Verträge beinhalten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln.

Hinsichtlich der Entwicklung der Vermieteten Gegenstände wird auf den Anlagespiegel, der auf den Seiten 94 bis 95 dargestellt ist, verwiesen.

23 – At-Equity bewertete Beteiligungen und Sonstige Finanzanlagen

Die At-Equity bewerteten Beteiligungen umfassen die Anteile am Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, sowie im Jahr 2008 erstmals die Beteiligung an

der Cirquent GmbH, München. Die Angaben zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung enthalten die Erträge und Aufwendungen seit der Entkonsolidierung der Cirquent GmbH, München. Kumuliert hat der Konzern folgende Anteile:

in Mio. Euro	31.12.2008	31.12.2007
Angaben zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung		
Erträge	627	627
Aufwendungen	603	615
Angaben zur Bilanz		
Langfristige Vermögenswerte	139	106
Kurzfristige Vermögenswerte	234	259
Eigenkapital	126	80
Langfristige Schulden	31	41
Kurzfristige Schulden	216	244

In den Sonstigen Finanzanlagen sind im Wesentlichen Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen, Beteiligungen sowie Wertpapiere des Anlagevermögens enthalten.

Die Zugänge bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen betreffen die Gründung der BMW Bank OOO, Moskau, und eine Kapitalerhöhung bei Husqvarna Motorcycles S. r. l., Cassinetta di Biandronno.

Die Abgänge bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen ergeben sich im Wesentlichen aus der Erstkonsoli-

dierung der BMW Lease (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur, der BMW Roma S. r. l., Rom, und der BMW de Argentina S. A., Buenos Aires.

Die Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen betreffen die BMW Philippines Corp., Manila.

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Positionen der Sonstigen Finanzanlagen sowie ihre Entwicklung im Berichtsjahr sind im Anlagespiegel auf den Seiten 94 bis 95 enthalten.

24 – Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 38.063 Mio. Euro (2007: 34.244 Mio. Euro) resultieren zum einen in Höhe von 29.470 Mio. Euro (2007: 26.181 Mio. Euro)

aus Kreditfinanzierung für Kunden und Händler sowie zum anderen in Höhe von 8.593 Mio. Euro (2007: 8.063 Mio. Euro) aus Finance Leases. Den Finance Leases liegen folgende Details zugrunde:

in Mio. Euro	31.12.2008	31.12.2007
Bruttoinvestitionen in Finance Leases		
— Fällig innerhalb eines Jahres	3.315	3.215
— Fällig zwischen einem und fünf Jahren	6.357	6.013
— Fällig nach mehr als fünf Jahren	29	1
	9.701	9.229
Barwert der ausstehenden Mindestleasingzahlungen		
— Fällig innerhalb eines Jahres	2.932	2.886
— Fällig zwischen einem und fünf Jahren	5.634	5.176
— Fällig nach mehr als fünf Jahren	27	1
	8.593	8.063
Noch nicht realisierter Finanzertrag	1.108	1.166

Die Höhe der vor allem von der Fahrleistung abhängigen bedingten Leasingzahlungen beträgt 5 Mio. Euro (2007: 12 Mio. Euro). Für Finance Leases wurden Wertminderungen, die sich nach dem individuellen Ausfallrisiko richten, in Höhe von 52 Mio. Euro (2007: 52 Mio. Euro) berücksichtigt.

Vom Gesamtbestand der Forderungen aus Finanzdienstleistungen entfällt ein Teilbetrag in Höhe von 22.192 Mio. Euro (2007: 20.248 Mio. Euro) auf eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

Wertberichtigungen und Kreditrisiko

in Mio. Euro	31.12.2008	31.12.2007
Bruttobuchwert	39.116	35.036
Wertberichtigungen	1.053	792
Nettobuchwert	38.063	34.244

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen entwickelten sich wie folgt:

2008 in Mio. Euro	Wertberichtigungen auf		Gesamt
	Einzelbasis	Gruppenbasis	
Anfangsbestand 1. Januar*	672	125	797
Zuführungen / Auflösungen	543	10	553
Inanspruchnahme	-262	-14	-276
Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen	-15	-6	-21
Endbestand 31. Dezember	938	115	1.053
<hr/>			
2007 in Mio. Euro	Wertberichtigungen auf		Gesamt
	Einzelbasis	Gruppenbasis	
Anfangsbestand 1. Januar*	590	149	739
Zuführungen / Auflösungen	277	-3	274
Inanspruchnahme	-184	-17	-201
Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen	-16	-4	-20
Endbestand 31. Dezember	667	125	792

* einschließlich während des Geschäftsjahres erstmals konsolidierter Gesellschaften

72	— Konzernabschluss
72	— Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	— Bilanzen
76	— Kapitalflussrechnungen
78	— Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	— Konzernanhang
79	— Grundsätze
88	— Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	— Erläuterungen zur Bilanz
115	— Sonstige Angaben
129	— Segmentinformationen

Zum Bilanzstichtag bestehen 115 Mio. Euro (2007: 125 Mio. Euro) an Wertberichtigungen auf Gruppenbasis für Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Bruttobuchwert in Höhe von 17.274 Mio. Euro (2007: 18.979 Mio. Euro). Für Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 7.755 Mio. Euro (2007: 5.493 Mio. Euro) bestehen zum 31. Dezember 2008 Wertberichtigungen auf Einzelbasis in Höhe von 938 Mio. Euro (2007: 667 Mio. Euro).

Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 14.087 Mio. Euro (2007: 10.564 Mio. Euro) sind zum Bilanzstichtag weder überfällig noch wertberichtigt.

Der geschätzte Marktwert der Sicherheiten, die für wertberichtigte Forderungen gehalten werden, beträgt zum Bilanzstichtag 14.570 Mio. Euro (2007: 14.617 Mio. Euro). Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Fahrzeuge. Der Bilanzansatz der Vermögenswerte, die als Sicherheiten gehalten und aufgrund eines Zahlungsausfalls in Anspruch genommen wurden, beträgt 44 Mio. Euro (2007: 36 Mio. Euro).

Am Bilanzstichtag bestehen wie im Vorjahr keinerlei Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die neu verhandelt wurden und andernfalls überfällig oder wertberichtigt wären.

25 – Finanzforderungen

Die Finanzforderungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2008	31.12.2007
Zins- und Währungsderivate	3.449	1.980
Wertpapiere und Investmentanteile	653	1.959
Ausleihungen an Dritte	13	28
Forderungen aus dem Kreditkartengeschäft	253	260
Sonstige	746	568
Finanzforderungen	5.114	4.795
davon langfristig	1.808	1.173
davon kurzfristig	3.306	3.622

Die Veränderung in der Position Zins- und Währungsderivate beruht im Wesentlichen auf veränderten Wechselkursrelationen sowie auf der veränderten Zinsstruktur.

Der Rückgang der Wertpapiere und Investmentanteile beruht im Wesentlichen auf der Übertragung von Wertpapieren auf den neu gegründeten BMW Trust e.V., München,

im Rahmen der Ausfinanzierung von Pensionsverpflichtungen.

Die Wertpapiere und Investmentanteile umfassen kurzfristig zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte und beinhalten:

in Mio. Euro	31.12.2008	31.12.2007
Aktien	32	452
Investmentanteile	-	415
Festverzinsliche Wertpapiere	620	1.082
Übrige Wertpapiere	1	10
Wertpapiere und Investmentanteile	653	1.959

Die vertraglichen Restlaufzeiten des Bestands an Schuldtiteln ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle:

in Mio. Euro	31.12.2008	31.12.2007
Festverzinsliche Wertpapiere		
— Fällig innerhalb von drei Monaten	-	-
— Fällig nach mehr als drei Monaten	620	1.082
Übrige Wertpapiere		
— Fällig innerhalb von drei Monaten	1	1
— Fällig nach mehr als drei Monaten	-	9
Schuldtitel	621	1.092

Die Absicherung von Verpflichtungen aus Altersteilzeitverhältnissen über die Deutsche Treuinvest Stiftung, Frankfurt am Main, wurde durch die Übertragung von Investmentanteilen im Rahmen eines Contractual Trust Arrangement (CTA) auf den neu gegründeten BMW Trust e.V., München,

ersetzt. Der die Altersteilzeitverpflichtung (Erfüllungsrückstand) übersteigende Wert der Investmentanteile von 35 Mio. Euro wird unter den sonstigen Finanzforderungen ausgewiesen.

Wertberichtigungen und Kreditrisiko

Die Forderungen aus dem Kreditkartengeschäft setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2008	31.12.2007
Bruttobuchwert	268	267
Wertberichtigungen	15	7
Nettobuchwert	253	260

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus dem Kreditkartengeschäft entwickelten sich wie folgt:

2008 in Mio. Euro	Wertberichtigungen auf		Gesamt
	Einzelbasis	Gruppenbasis	
Anfangsbestand 1. Januar	1	6	7
Zuführungen/Auflösungen	28	-5	23
Inanspruchnahme	-15	-1	-16
Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen	1	-	1
Endbestand 31. Dezember	15	-	15

2007 in Mio. Euro	Wertberichtigungen auf		Gesamt
	Einzelbasis	Gruppenbasis	
Anfangsbestand 1. Januar	1	4	5
Zuführungen/Auflösungen	-	12	12
Inanspruchnahme	-	-9	-9
Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen	-	-1	-1
Endbestand 31. Dezember	1	6	7

72	— Konzernabschluss
72	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	— Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	— Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

26 – **Ertragsteueransprüche**

Den Ertragsteueransprüchen liegen folgende Sachverhalte zugrunde:

31. Dezember 2008 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein Jahr	Gesamt
Latente Ertragsteuern	-	866	866
Laufende Ertragsteuern	498	104	602
Ertragsteueransprüche	498	970	1.468

31. Dezember 2007 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein Jahr	Gesamt
Latente Ertragsteuern	-	720	720
Laufende Ertragsteuern	118	119	237
Ertragsteueransprüche	118	839	957

27 – **Sonstige Vermögenswerte**

Die Sonstigen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2008	31.12.2007
Sonstige Steuern	373	554
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	425	641
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	103	104
Aktive Rechnungsabgrenzungen	848	729
Sicherheitsleistungen	291	135
Übrige	462	361
Sonstige Vermögenswerte	2.502	2.524
davon langfristig	660	415
davon kurzfristig	1.842	2.109

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten in Höhe von 139 Mio. Euro (2007: 96 Mio. Euro) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie in Höhe von 286 Mio. Euro (2007: 545 Mio. Euro) Finanzforderungen. Sie weisen mit einem Teilbetrag in Höhe von 43 Mio. Euro (2007: 25 Mio. Euro) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sind wie im Vorjahr in voller Höhe innerhalb eines Jahres fällig.

Aktive Rechnungsabgrenzungen in Höhe von 848 Mio. Euro (2007: 729 Mio. Euro) ergeben sich im Wesentlichen durch Vorauszahlungen für Zinsen und nicht aktivierungsfähige Entwicklungsleistungen sowie Versicherungsprämien und Mieten. Vom ausgewiesenen Betrag sind 483 Mio. Euro (2007: 494 Mio. Euro) innerhalb eines Jahres fällig.

Die Sicherheitsleistungen umfassen im Wesentlichen geschäftsübliche Sicherheiten für den Verkauf von Forderungen.

28 – **Vorräte**

Der ausgewiesene Vorratsbestand setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2008	31.12.2007
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	596	632
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	803	871
Fertige Erzeugnisse und Waren	5.891	5.846
Vorräte	7.290	7.349

Von dem Gesamtbetrag der zum 31. Dezember 2008 bilanzierten Vorräte in Höhe von 7.290 Mio. Euro (2007: 7.349 Mio. Euro) sind 426 Mio. Euro (2007: 473 Mio. Euro) zu ihrem

Nettoveräußerungswert bilanziert. Die im Geschäftsjahr 2008 erfassten Wertminderungen auf den Nettoveräußerungswert betragen 47 Mio. Euro (2007: 40 Mio. Euro).

29 – **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von insgesamt 2.305 Mio. Euro (2007: 2.672 Mio.

Euro) entfällt ein Teilbetrag in Höhe von 40 Mio. Euro auf eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr (2007: 3 Mio. Euro).

Wertberichtigungen und Kreditrisiko

in Mio. Euro	31.12.2008	31.12.2007
Bruttobuchwert	2.373	2.717
Wertberichtigungen	68	45
Nettobuchwert	2.305	2.672

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entwickelten sich wie folgt:

2008 in Mio. Euro	Wertberichtigungen auf		Gesamt
	Einzelbasis	Gruppenbasis	
Anfangsbestand 1. Januar	38	7	45
Zuführungen/Auflösungen	32	2	34
Inanspruchnahme	-8	-2	-10
Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen	-	-1	-1
Endbestand 31. Dezember	62	6	68

2007 in Mio. Euro	Wertberichtigungen auf		Gesamt
	Einzelbasis	Gruppenbasis	
Anfangsbestand 1. Januar	68	9	77
Zuführungen/Auflösungen	-11	2	-9
Inanspruchnahme	-18	-4	-22
Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen	-1	-	-1
Endbestand 31. Dezember	38	7	45

Am Bilanzstichtag bestehen wie im Vorjahr keine Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die neu

verhandelt wurden und andernfalls überfällig oder wertberichtigt wären.

72	—	Konzernabschluss
72		Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74		Bilanzen
76		Kapitalflussrechnungen
78		Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	—	Konzernanhang
79		Grundsätze
88		Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	—	Erläuterungen zur Bilanz
115		Sonstige Angaben
129		Segmentinformationen

Des Weiteren bestehen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die überfällig, aber nicht wertberichtigt

sind. Die Überfälligkeiten gliedern sich in die folgenden Zeitbänder:

in Mio. Euro	31.12.2008	31.12.2007
1–30 Tage überfällig	301	327
31–60 Tage überfällig	81	63
61–90 Tage überfällig	3	24
91–120 Tage überfällig	6	14
Über 120 Tage überfällig	43	46
	434	474

Bei den Forderungen, die im Zeitraum zwischen 1 und 30 Tagen überfällig sind, treten in der Regel keine Zahlungsausfälle ein, da die Überfälligkeiten im Wesentlichen auf zeitlichen Buchungsunterschieden beruhen. Für Forderungen

aus Lieferungen und Leistungen werden generell Sicherheiten in Form von einbehaltenen Fahrzeugdokumenten und Bankbürgschaften gehalten, so dass das Ausfallrisiko sehr begrenzt ist.

30 – Flüssige Mittel

Bei den Flüssigen Mitteln in Höhe von 7.454 Mio. Euro (2007: 2.393 Mio. Euro) handelt es sich um Kassenbestände

sowie Guthaben bei Kreditinstituten mit einer Fälligkeit innerhalb von drei Monaten.

31 – Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals der BMW Group stellt sich im Berichtsjahr wie folgt dar:

in Mio. Euro	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Kumuliertes übriges Eigenkapital				Eigene Anteile	Anteile anderer Gesellschafter	Gesamt
				Unterschiede aus Währungsumrechnung	Wertpapiere	Derivative Finanzinstrumente	Pensionszusagen			
31. Dezember 2006	654	1.911	18.121	-837	214	178	-1.115	-	4	19.130
Dividendenzahlungen	-	-	-458	-	-	-	-	-	-	-458
Währungsveränderungen	-	-	-	-422	-	7	31	-	-1	-385
Finanzinstrumente	-	-	-	-	-183	366	-	-	-	183
Versicherungsmathematische Veränderungen aus Pensionszusagen	-	-	-	-	-	-	528	-	-	528
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Transaktionen	-	-	-	-	4	-113	-279	-	-	-388
Jahresüberschuss 2007	-	-	3.126	-	-	-	-	-	8	3.134
31. Dezember 2007	654	1.911	20.789	-1.259	35	438	-835	-	11	21.744
Erwerb von eigenen Anteilen	-	-	-	-	-	-	-	-10	-	-10
Dividendenzahlungen	-	-	-694	-	-	-	-	-	-	-694
Währungsveränderungen	-	-	-	-806	-	-16	111	-	-1	-712
Finanzinstrumente	-	-	-	-	-7	-601	-	-	-	-608
Versicherungsmathematische Veränderungen aus Pensionszusagen	-	-	-	-	-	-	5	-	-	5
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Transaktionen	-	-	-	-	-11	-224	-13	-	-	-226
Jahresüberschuss 2008	-	-	324	-	-	-	-	-	6	330
Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-8	-8
31. Dezember 2008	654	1.911	20.419	-2.065	17	45	-706	-10	8	20.273

Zahl der ausgegebenen Aktien

Die Zahl der am 31. Dezember 2008 von der BMW AG ausgegebenen Stammaktien im Nennwert von einem Euro beträgt 601.995.196 Stück, die Zahl der Vorzugsaktien im Nennwert von einem Euro, die im Gegensatz zu den Stammaktien ohne Stimmrecht ausgestattet sind, beträgt unverändert zum Vorjahr 52.196.162 Stück. Sämtliche Aktien lauten auf den Inhaber. Die Vorzugsaktien sind mit einem Vorabgewinn (Mehrdividende) in Höhe von 0,02 Euro je Aktie ausgestattet.

Im Geschäftsjahr 2008 erwarb die BMW AG 900.000 eigene Vorzugsaktien zum Durchschnittskurs von 28,54 Euro je Aktie, von denen im Rahmen eines Belegschaftsaktienprogramms an die Mitarbeiter 536.870 Stück zu einem Vorzugskurs von 13,77 Euro je Aktie veräußert wurden. Diese sind erst für das Geschäftsjahr 2009 dividendenberechtigt. Die verbleibenden 363.130 Vorzugsaktien befanden sich am 31. Dezember 2008 im Bestand der BMW AG. Dabei beträgt das Grundkapital, soweit es auf die Vorzugsaktien entfällt, im Berichtsjahr unverändert 52 Mio. Euro. Die Auswirkungen der Anwendung von IFRS 2 (Share-Based Payments) auf das Belegschaftsaktienprogramm sind für den Konzern von untergeordneter Bedeutung.

Die Hauptversammlung der BMW AG hat den Vorstand am 8. Mai 2008 erneut ermächtigt, über die Börse eigene Aktien bis zu insgesamt 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und ohne weiteren Beschluss der Hauptversammlung einzuziehen. Gleichzeitig wurde die bis zu diesem Zeitpunkt bestehende Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien vom 15. Mai 2007 aufgehoben. Die Ermächtigung vom 8. Mai 2008 gilt bis zum 6. November 2009. Die Ermächtigung wurde im Jahr 2008 nicht in Anspruch genommen. Ob und in welchem Umfang die Ermächtigung zukünftig verwendet wird, ist noch nicht entschieden.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält Aufgelder aus der Ausgabe von Aktien und beträgt unverändert zum Vorjahr 1.911 Mio. Euro.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen enthalten die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden. Des Weiteren erfolgten in den Gewinnrücklagen die Verrechnungen aktiver und passiver Unterschiedsbeträge aus der Kapitalkonsolidierung der bis zum 31. Dezember 1994 konsolidierten Tochtergesellschaften.

Die Gewinnrücklagen sind gegenüber Vorjahr leicht auf 20.419 Mio. Euro zurückgegangen. Sie erhöhten sich im

Geschäftsjahr 2008 um den Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG in Höhe von 324 Mio. Euro und verminderten sich durch die Auszahlung der Dividende für 2007 in Höhe von 694 Mio. Euro.

Der der Hauptversammlung zur Ausschüttung vorgeschlagene Bilanzgewinn des Jahres 2008 der BMW AG beträgt 197 Mio. Euro. Die vorgeschlagene Ausschüttung muss von den Aktionären auf der Hauptversammlung genehmigt werden. Sie 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, die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus leistungsorientierten Pensionszusagen und ähnlichen Verpflichtungen sowie erfolgsneutral erfasste Latente Steuern ausgewiesen.

Anteile anderer Gesellschafter am Kapital

Die Anteile anderer Gesellschafter am Kapital betragen 8 Mio. Euro (2007: 11 Mio. Euro). Darin enthalten ist das anteilige Periodenergebnis in Höhe von 6 Mio. Euro (2007: 8 Mio. Euro).

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 dahingehend gesteuert, dass sie den Änderungen der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Risiken aus den zugrunde liegenden Vermögenswerten Rechnung trägt.

Als Instrumente zur Kapitalsteuerung dienen unter anderem Dividendenzahlungen an Anteilseigner und Aktienrückkäufe.

Des Weiteren verfügt die BMW Group über ein aktives Fremdkapitalmanagement. Im Rahmen dessen wird die Fremdkapitalbeschaffung anhand einer Ziel-Fremdkapitalstruktur (Target Debt Ratio) gesteuert. Bei der Auswahl der Finanzinstrumente steht eine fristenkonforme Finanzierung im Vordergrund, die über die Steuerung der Laufzeiten erreicht wird. Um unsystematische Risiken zu reduzieren, verfügt die BMW Group über eine optimale Diversifikation von Finanzinstrumenten an den weltweiten Kapitalmärkten.

72	— Konzernabschluss
72	Gewinn- und -Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	— Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
94	— Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

Die Kapitalstruktur stellt sich zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

in Mio. Euro	31.12.2008	31.12.2007
Eigenkapitalanteil der Aktionäre der BMW AG	20.275	21.733
— Anteil am Gesamtkapital	25,1 %	33,1 %
— Langfristige Finanzverbindlichkeiten	30.497	21.428
— Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	29.887	22.493
Finanzverbindlichkeiten gesamt	60.384	43.921
— Anteil am Gesamtkapital	74,9 %	66,9 %
Gesamtkapital	80.659	65.654

Der Eigenkapitalanteil der Aktionäre der BMW AG ging im Geschäftsjahr um 6,7 % zurück. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf höhere Unterschiedsbeträge aus der Währungsumrechnung verschiedener Positionen im Eigenkapital zurückzuführen. Die Verringerung des prozentualen Eigenkapitalanteils der Aktionäre der BMW AG am Gesamtkapital resultiert aus dem erhöhten Refinanzierungsbedarf im Finanzdienstleistungsgeschäft.

Die BMW Group wird durch die international tätigen Rating-Agenturen Standard & Poor's und Moody's offiziell

bewertet. Die im September 2005 von Standard & Poor's und Moody's veröffentlichten Langfristratings bestehen weiterhin. Im November 2008 vergab Moody's ein A2 mit negativem Ausblick, und Standard & Poor's stufte die BMW Group mit A, stabilem Ausblick, ein. Am 18. Februar 2009 hat Moody's das Rating auf „under review for possible downgrade“ gestuft. Durch die gute Bonität der BMW Group, die sich auch in den seit Jahren erstklassigen Kurzfristratings bei Moody's (P-1) bzw. Standard & Poor's (A-1) zeigt, können auch im Kurzfristbereich wettbewerbsfähige Refinanzierungskonditionen erreicht werden.

	Moody's	Standard & Poor's
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	A2	A
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	P-1	A-1
Ausblick	under review*	stabil

* Rating under review for possible downgrade

32 – Rückstellungen für Pensionen

Pensionsrückstellungen werden für Verpflichtungen aus Anwartschaften und aus laufenden Leistungen an berechnete aktive und ehemalige Mitarbeiter der BMW Group sowie deren Hinterbliebene gebildet. Je nach rechtlichen, wirtschaftlichen und steuerlichen Gegebenheiten des jeweiligen Landes bestehen dabei unterschiedliche Systeme der Alterssicherung, die in der Regel auf Beschäftigungsdauer sowie Vergütungshöhe und -struktur der Mitarbeiter basieren. Aufgrund ihres Versorgungscharakters werden die Verpflichtungen der US-Konzerngesellschaften und der BMW (South Africa) (Pty) Ltd., Pretoria, für die medizinische Versorgung der Mitarbeiter nach deren Eintritt in den Ruhestand ebenfalls unter den Pensionsrückstellungen ausgewiesen. Die Rückstellung für diese pensionsähnlichen Verpflichtungen in Höhe von 66 Mio. Euro (2007: 55 Mio. Euro) wird ebenso wie die für Pensionsverpflichtungen nach IAS 19 ermittelt. Für die medizinische Versorgung wird dabei eine langfristige Kostensteigerung von unverändert 6 % p. a. berücksichtigt. Der Aufwand des laufenden Geschäftsjahres für die Verpflichtungen aus Gesundheitsfürsorge beläuft sich auf 7 Mio. Euro (2007: 6 Mio. Euro).

Bei der betrieblichen Altersversorgung ist zwischen beitrags- und leistungsorientierten Versorgungssystemen zu differenzieren. Bei beitragsorientierten Versorgungsplänen (Defined Contribution Plans) geht das Unternehmen über die Entrichtung von Beitragszahlungen an zweckgebundene Fonds hinaus keine weiteren Verpflichtungen ein. Die Summe aller beitragsorientierten Pensionsaufwendungen beträgt 412 Mio. Euro (2007: 442 Mio. Euro). Darin enthalten sind Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung in Höhe von 376 Mio. Euro (2007: 406 Mio. Euro).

Bei leistungsorientierten Versorgungsplänen besteht die Verpflichtung des Unternehmens darin, die zugesagten Leistungen an aktive und ehemalige Mitarbeiter zu erfüllen (Defined Benefit Plans), wobei zwischen rückstellungs- und fondsgedeckten Versorgungssystemen unterschieden wird. In Deutschland betrifft der überwiegende Teil der Versorgungszusagen die BMW AG. In 2008 haben die BMW AG sowie einige deutsche Tochtergesellschaften einen Teil ihrer Pensionsverpflichtungen im Rahmen eines Contractual Trust Arrangement (CTA) auf den neu gegründeten BMW Trust e.V., München, ausfinanziert. Darüber

hinaus wurde das bestehende Persönliche Vorsorgekapital, das durch Beiträge der Mitarbeiter aufgebaut wird (Entgeltumwandlung), vollständig auf den BMW Trust e. V., München, übertragen. Verpflichtungen, die das ausfinanzierte Vermögen übersteigen, werden durch Dotierung von Rückstellungen gedeckt. Des Weiteren bestehen fondsgedeckte Versorgungspläne insbesondere in den Ländern Großbritannien, USA, Schweiz, Niederlande, Belgien und Japan.

Die Höhe der Pensionsverpflichtung (Anwartschaftsbarwert der Versorgungszusagen bzw. Defined Benefit Obligation) wird nach versicherungsmathematischen Methoden berechnet, für die Schätzungen unumgänglich sind. Dabei spielen neben den Annahmen zur Lebenserwartung die folgenden Prämissen eine Rolle, die von der wirtschaftlichen Situation des jeweiligen Landes abhängen, wobei in Großbritannien und in den übrigen Ländern gewichtete Durchschnitte angegeben sind:

31. Dezember in %	Deutschland		Großbritannien		Übrige	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Abzinsungsfaktor	6,00	5,50	6,01	5,53	5,44	5,78
Gehaltstrend	3,25	3,25	4,01	4,39	3,58	3,36
Rententrend	2,25	1,75	3,11	3,38	1,86	1,90

Der Gehaltstrend umfasst erwartete zukünftige Gehaltssteigerungen, die unter anderem in Abhängigkeit von der Inflation und der Karriereentwicklung im Unternehmen jährlich geschätzt werden.

Die sich nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren ergebende Pensionsverpflichtung wird bei einem fondsgedeckten Versorgungssystem mit dem zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Fondsvermögen saldiert. Übersteigt das Fondsvermögen die Verpflichtung aus der Pensionszusage und hat das Unternehmen einen Anspruch auf Rückerstattung oder Minderung künftiger Beitragszahlungen an den Fonds, so wird nach IAS 19 ein Aktivposten unter den Sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen. Ein Passivposten wird bei fondsgedeckten Versorgungssystemen durch Pensionsrückstellungen ausgewiesen, soweit die Verpflichtung aus der Pensionszusage das Fondsvermögen übersteigt.

Aus Erhöhungen oder Verminderungen entweder des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtung oder des beizulegenden Zeitwerts des Fondsvermögens können versicherungsmathematische Gewinne und Verluste entstehen, deren Ursachen unter anderem Änderungen der Berechnungsparameter, Schätzungsänderungen bezüglich des Risikoverlaufs der Pensionsverpflichtungen und Abweichungen zwischen dem tatsächlichen und dem erwarteten Ertrag aus dem Fondsvermögen sein können. Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand entsteht, wenn ein Unternehmen der BMW Group einen leistungsorientierten Plan einführt oder Leistungen aus einem bestehenden Plan ändert.

Unter Berücksichtigung der Berechnungsgrundlagen nach IAS 19 resultiert folgender **Finanzierungsstatus** der Pensionszusagen:

in Mio. Euro	Deutschland		Großbritannien		Übrige		Gesamt	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Barwerte der rückstellungsfinanzierten Versorgungsansprüche	31	3.849	-	-	131	119	162	3.968
Barwerte der fondsfinanzierten Versorgungsansprüche	3.817	-	-4.403	-6.327	406	336	-8.626	-6.663
Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen (Defined Benefit Obligations)	3.848	3.849	-4.403	-6.327	537	455	-8.788	-10.631
Fondsvermögen zu Marktwerten	1.155	-	-4.059	-5.686	277	343	-5.491	-6.029
Nettoverpflichtungen	2.693	3.849	344	641	260	112	-3.297	-4.602
Anpassungsbeträge aufgrund nachzuverrechnender Dienstzeitaufwendungen	-	-	-	-	4	-2	4	-2
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.58 nicht als Vermögenswert erfasster Betrag	-	-	1	6	9	17	10	23
Bilanzwerte zum 31. Dezember	2.693	3.849	345	647	273	127	3.311	4.623
davon Pensionsrückstellungen	2.693	3.849	345	651	276	127	-3.314	-4.627
davon Vermögenswerte (-)	-	-	-	-4	-3	-	-3	-4

72	Konzernabschluss
72	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

Von den Pensionsrückstellungen der übrigen Länder in Höhe von 276 Mio. Euro (2007: 127 Mio. Euro) entfallen 145 Mio. Euro (2007: 8 Mio. Euro) auf fondsfinanzierte Versorgungspläne.

Die Veränderung der Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen ergibt sich insbesondere aus den der versicherungsmathematischen Berechnung zugrunde liegenden Änderungen der Abzinsungssätze. Ferner hatten Wechselkursänderungen, insbesondere durch die Abwer-

tung des Britischen Pfunds, erhebliche Auswirkungen auf die Bewertung der Anwartschaftsbarwerte sowie der Fondsvermögen.

Die bilanzielle Entwicklung der Pensionsrückstellungen und die als aktive Vermögenswerte ausgewiesenen Ansprüche auf Rückerstattung oder Minderung künftiger Beitragszahlungen an den Fonds lassen sich wie folgt herleiten:

	Deutschland		Großbritannien		Übrige		Gesamt	
in Mio. Euro	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Bilanzwerte zum 1. Januar	3.849	4.414	647	439	127	164	4.623	5.017
Entkonsolidierungseffekte	-4	-	4	-	-	-	-	-
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	293	239	76	52	30	28	399	319
Geleistete Rentenzahlungen bzw. Fondsdotierungen	-1.471	-80	-98	-47	-14	-67	-1.583	-194
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) auf Versorgungszusagen	-271	-776	-647	211	-1	8	-919	-557
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) auf Fondsvermögen	278	-	486	42	104	2	868	44
Veränderung Persönliches Vorsorgekapital	20	52	-	-	-	-	20	52
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	-1	-	-123	-50	27	-8	-97	-58
Bilanzwerte zum 31. Dezember	2.693	3.849	345	647	273	127	3.311	4.623
davon Pensionsrückstellungen	2.693	3.849	345	651	276	127	3.314	4.627
davon Vermögenswerte (-)	-	-	-	-4	-3	-	-3	-4

Aus den leistungsorientierten Versorgungssystemen ergeben sich in der BMW Group **Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen** in Höhe von 399 Mio. Euro (2007:

319 Mio. Euro), die sich aus folgenden Komponenten zusammensetzen:

	Deutschland		Großbritannien		Übrige		Gesamt	
in Mio. Euro	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Aufwendungen für im Berichtsjahr erdiente Pensionsansprüche	117	150	59	64	31	29	207	243
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen	209	192	316	323	25	22	550	537
Nachzuverrechnende Dienstaufwendungen	-1	-103	4	-	-1	-	2	-103
Erwarteter Vermögensertrag der Pensionsfonds (-)	-32	-	-303	-335	-25	-23	-360	-358
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	293	239	76	52	30	28	399	319

Die Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen sowie die erwarteten Vermögenserträge aus den Pensionsfonds werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Alle übrigen Komponenten der Pensionsaufwendungen werden unter den Funktionskosten bilanziert.

Die Mittelanlage der Pensionsfonds orientiert sich an der Risikostruktur der Pensionsverpflichtungen und erfolgt in verschiedenen Anlageklassen. Der überwiegende Teil des Vermögens ist in Schuldverschreibungen investiert.

Ferner kommen Eigenkapitalinstrumente, Immobilien und alternative Investments, wie beispielsweise Infrastrukturfonds, in Betracht. Auf Basis der Anlagestrategien der jeweiligen Pensionsfonds ergibt sich der erwartete Vermögensertrag. Dieser wird durch die Renditen der einzelnen Anlageklassen unter Berücksichtigung von Kosten und ungeplanten Risiken festgelegt. Diese Vorgehensweise führte zu den folgenden Renditeerwartungen für das Planvermögen, die jeweils als gewichteter Durchschnitt angegeben sind.

	Deutschland		Großbritannien		Übrige	
in %	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Renditeerwartung Planvermögen	5,43	-	5,93	5,75	6,99	7,25

Abweichend von den erwarteten Erträgen in Höhe von 360 Mio. Euro (2007: 358 Mio. Euro) ergab sich im Geschäftsjahr 2008 eine tatsächliche Minderung des Fondsvermögens von 508 Mio. Euro (2007: Vermögensanstieg von 314 Mio. Euro). Hieraus resultieren versicherungsmathematische Verluste auf Fondsvermögen in Höhe von 868 Mio. Euro (2007: 44 Mio. Euro). Diesen versicherungsmathematischen Verlusten beim Fondsvermögen stehen allerdings versicherungsmathematische Gewinne in Höhe von 919 Mio. Euro (2007: 557 Mio. Euro) bei den Versorgungszusagen gegenüber. Dieser Kompensationseffekt beruht im Wesentlichen auf der an den Versorgungszusagen orientierten Anlagestrategie der Pensionsfonds.

In Abhängigkeit von den Rentensystemen der einzelnen Länder sind die Pensionsverpflichtungen unterschiedlich hoch ausgeprägt. Da in Großbritannien nur eine minimale Grundversorgung auf Basis eines Festbetrags durch den Staat gewährleistet wird, erfolgt die Altersabsicherung weitgehend über eine betriebliche Rente sowie über Eigenvorsorge. Die Versorgungsansprüche in Großbritannien enthalten daher auch Eigenbeiträge der Arbeitnehmer.

Die **Nettoverpflichtung aus den Versorgungszusagen** in Deutschland, Großbritannien und den übrigen Ländern hat sich folgendermaßen entwickelt:

Deutschland		Anwartschaftsbarwerte		Fondsvermögen		Nettoverpflichtung	
in Mio. Euro	2008	2007	2008	2007	2008	2007	
1. Januar	3.849	4.414	-	-	3.849	4.414	
Entkonsolidierungseffekte	-4	-	-	-	-4	-	
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	325	239	-32	-	293	239	
Geleistete Fondsdotierungen	-	-	-1.375	-	-1.375	-	
Mitarbeiterbeiträge (PVK)	49	52	-29	-	20	52	
Geleistete Auszahlungen und Rentenzahlungen	-99	-80	3	-	-96	-80	
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	-271	-776	278	-	7	-776	
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	-1	-	-	-	-1	-	
31. Dezember	3.848	3.849	-1.155	-	2.693	3.849	

Großbritannien		Anwartschaftsbarwerte		Fondsvermögen		Nettoverpflichtung	
in Mio. Euro	2008	2007	2008	2007	2008	2007	
1. Januar	6.327	6.568	-5.686	-6.134	641	434	
Entkonsolidierungseffekte	-24	-	28	-	4	-	
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	379	387	-303	-335	76	52	
Geleistete Fondsdotierungen	-	-	-98	-47	-98	-47	
Mitarbeiterbeiträge	13	15	-13	-15	-	-	
Geleistete Rentenzahlungen	-285	-293	285	293	-	-	
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	-647	211	486	42	-161	253	
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	-1.360	-561	1.242	510	-118	-51	
31. Dezember	4.403	6.327	-4.059	-5.686	344	641	

72	Konzernabschluss
72	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

Übrige	Anwartschaftsbarwerte		Fondsvermögen		Nettoverpflichtung	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007
in Mio. Euro						
1. Januar	455	450	-343	-298	112	152
Erstkonsolidierungseffekte	-1	-	-	-	-1	-
Entkonsolidierungseffekte	-1	-	-	-	-1	-
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	55	51	-25	-23	30	28
Geleistete Fondsdotierungen	-	-	-8	-57	-8	-57
Mitarbeiterbeiträge	-1	1	-1	-1	-	-
Geleistete Rentenzahlungen	-17	-16	11	6	-6	-10
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	-1	8	104	2	103	10
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	44	-39	-15	28	29	-11
31. Dezember	537	455	-277	-343	260	112

Das **Fondsvermögen** in Deutschland, Großbritannien und den übrigen Ländern setzt sich wie folgt zusammen:

Bestandteile des Fondsvermögens	Deutschland		Großbritannien		Übrige		Summe	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
in Mio. Euro								
Eigenkapitalinstrumente	379	-	642	1.266	151	205	1.172	1.471
Schuldverschreibungen	641	-	2.620	3.135	101	111	3.362	3.246
Immobilien	-	-	278	487	7	6	285	493
Übrige	135	-	519	798	18	21	672	819
31. Dezember	1.155	-	4.059	5.686	277	343	5.491	6.029

In Deutschland werden die Versorgungsansprüche seit diesem Geschäftsjahr neben den Rückstellungen für Pensionen erstmals auch durch Fondsvermögen finanziert. In Deutschland und Großbritannien ist zur Minimierung der Auswirkungen von Kapitalmarktschwankungen auf die Nettoverpflichtung ein wesentlicher Teil des Fondsvermögens in Schuldverschreibungen investiert. Andere Anlageklassen, wie beispielsweise Aktien, dienen zur Erwirtschaftung höherer Renditen. Diese sind erforderlich, um

in den versicherungsmathematischen Prämissen nicht berücksichtigte Risiken, wie beispielsweise eine Verlängerung der Lebenserwartung, abdecken zu können.

In den letzten vier Jahren stellten sich die Entwicklung der Anwartschaftsbarwerte und des Fondsvermögens sowie die versicherungsmathematischen Anpassungen dieser beiden Größen wie folgt dar:

in Mio. Euro	2008	2007	2006	2005
Anwartschaftsbarwert	8.788	10.631	11.430	11.237
Fondsvermögen zu Marktwerten	5.491	6.029	6.432	6.017
Nettoverpflichtung	3.297	4.602	4.998	5.220
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) auf Versorgungszusagen	-919	-557	-400	1.131
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) auf Fondsvermögen	868	44	-117	-424

Auf die Angabe erfahrungsbedingter Anpassungen bei Versorgungszusagen wird aufgrund der Unwesentlichkeit des Betrags verzichtet. Die versicherungsmathematischen

Gewinne auf Fondsvermögen sind im Wesentlichen auf erfahrungsbedingte Anpassungen zurückzuführen.

33 – **Sonstige Rückstellungen**

Die Sonstigen Rückstellungen entfallen auf folgende Positionen:

in Mio. Euro	31.12.2008		31.12.2007	
	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	1.241	603	1.559	1.062
Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb	2.790	1.081	2.818	1.129
Andere Verpflichtungen	851	441	1.125	635
Sonstige Rückstellungen	4.882	2.125	5.502	2.826

In den Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich sind im Wesentlichen Verpflichtungen für erfolgsabhängige Entgeltbestandteile, für Altersteilzeit sowie Jubiläumsaufwendungen enthalten.

Die Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb enthalten überwiegend Vorsorgen für Gewährleistungsverpflichtungen.

Die Rückstellungen für Andere Verpflichtungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken und ungewisser Verpflichtungen.

Die Sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. Euro	Stand 1.1.2008 ¹	Kurs-differenzen	Zu-führung	Auf-zinsung	Ver-brauch ²	Auf-lösung	Stand 31.12.2008
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	1.562	-7	659	14	-950	-37	1.241
Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb	2.836	-51	1.173	74	-1.197	-45	2.790
Andere Verpflichtungen	1.129	-28	414	8	-213	-459	851
	5.527	-86	2.246	96	-2.360	-541	4.882

¹ einschließlich während des Geschäftsjahres erstmals konsolidierter Gesellschaften

² einschließlich während des Geschäftsjahres entkonsolidierter Gesellschaften

Von der Auflösung werden 263 Mio. Euro in den Funktionskosten ausgewiesen.

34 – **Ertragsteuerverpflichtungen**

31. Dezember 2008	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein Jahr	Gesamt
in Mio. Euro			
Latente Ertragsteuern	-	2.757	2.757
Laufende Ertragsteuern	265	368	633
Ertragsteuerverpflichtungen	265	3.125	3.390

31. Dezember 2007	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein Jahr	Gesamt
in Mio. Euro			
Latente Ertragsteuern	-	2.714	2.714
Laufende Ertragsteuern	378	430	808
Ertragsteuerverpflichtungen	378	3.144	3.522

72	Konzernabschluss
72	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

Von den laufenden Ertragsteuern in Höhe von 633 Mio. Euro (2007: 808 Mio. Euro) entfallen 97 Mio. Euro (2007: 161 Mio. Euro) auf Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern und 536 Mio. Euro (2007: 647 Mio. Euro) auf Rückstellungen für Ertrag-

steuern. Im Berichtszeitraum wurden Rückstellungen für Ertragsteuern in Höhe von 141 Mio. Euro (2007: 8 Mio. Euro) aufgelöst.

35 – Finanzverbindlichkeiten

Unter den Finanzverbindlichkeiten werden sämtliche Verpflichtungen der BMW Group aus dem Finanzverkehr aus-

gewiesen, die zum jeweiligen Bilanzstichtag bestanden. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

31. Dezember 2008 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Anleihen	6.685	11.787	5.687	24.159
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6.365	3.879	900	11.144
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	6.402	1.785	22	8.209
Commercial Paper	5.471	-	-	5.471
Asset-Backed-Finanzierungen	3.439	5.263	-	8.702
Zins- und Währungsderivate	762	796	63	1.621
Sonstige	763	207	108	1.078
Finanzverbindlichkeiten	29.887	23.717	6.780	60.384

31. Dezember 2007 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Anleihen	5.230	8.945	4.208	18.383
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.548	1.450	503	6.501
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	5.030	702	-	5.732
Commercial Paper	5.445	-	-	5.445
Asset-Backed-Finanzierungen	1.638	4.708	-	6.346
Zins- und Währungsderivate	105	472	39	616
Sonstige	497	273	128	898
Finanzverbindlichkeiten	22.493	16.550	4.878	43.921

Die Anleihen setzen sich wie folgt zusammen:

Emittent	Zinsen	Emissionsvolumen in jeweiliger Währung (ISO-Code)	Durchschnittliche gewichtete Laufzeit (in Jahren)	Durchschnittlicher gewichteter Effek- tivzinssatz (in %)
BMW Finance N.V., Den Haag	Variabel	16.500 Mio. JPY	1,6	1,2
	Variabel	768 Mio. SKK	3,0	4,5
	Variabel	2.698 Mio. EUR	2,6	5,1
	Variabel	111 Mio. USD	2,5	2,7
	Festverzinslich	98.700 Mio. JPY	4,3	1,2
	Festverzinslich	7.740 Mio. EUR	6,6	5,0
	Festverzinslich	1.250 Mio. USD	4,4	4,9
	Festverzinslich	400 Mio. GBP	6,0	5,2
	Festverzinslich	1.300 Mio. SEK	1,3	4,6
	Festverzinslich	735 Mio. CZK	1,0	4,4
BMW (UK) Capital plc, Bracknell	Variabel	67.100 Mio. JPY	3,3	0,8
	Variabel	200 Mio. EUR	1,5	2,9
	Variabel	12 Mio. GBP	1,0	2,8
	Variabel	1.080 Mio. CZK	3,0	3,4
	Variabel	690 Mio. SEK	1,5	2,4
	Festverzinslich	267 Mio. EUR	1,0	5,1
BMW US Capital, LLC, Wilmington, Del.	Festverzinslich	300 Mio. GBP	5,2	6,4
	Festverzinslich	39.000 Mio. JPY	3,5	1,6
BMW US Capital, LLC, Wilmington, Del.	Variabel	10.000 Mio. JPY	2,0	1,0
	Variabel	261 Mio. USD	3,4	1,8
	Variabel	100 Mio. EUR	3,0	2,9
	Variabel	100 Mio. CAD	3,0	2,3
	Variabel	405 Mio. MXN	5,0	8,7
	Festverzinslich	2.200 Mio. JPY	3,0	1,1
	Festverzinslich	4.250 Mio. EUR	7,1	4,4
	Festverzinslich	1.212 Mio. USD	8,1	5,3
	Festverzinslich	1.725 Mio. MXN	4,4	7,8
	Festverzinslich	1.150 Mio. CHF	4,4	2,9
Rolls-Royce Motor Cars Ltd., Bracknell	Variabel	46 Mio. GBP	-*	3,0
Sonstige	Variabel	22.200 Mio. JPY	2,6	1,2
	Variabel	660 Mio. EUR	1,9	4,3
	Variabel	800 Mio. SEK	2,0	4,4
	Variabel	320 Mio. USD	4,1	2,8
	Festverzinslich	111.700 Mio. JPY	10,7	2,0
	Festverzinslich	500 Mio. CHF	4,5	2,3
	Festverzinslich	400 Mio. SEK	1,5	2,5

* unbegrenzt

72	Konzernabschluss
72	Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

Den Commercial Paper liegen folgende Details zugrunde:

Emittent	Emissionsvolumen in jeweiliger Währung (ISO-Code)	Durchschnittliche gewichtete Rest- laufzeit (in Tagen)	Durchschnittlicher gewichteter Nomi- nalzinssatz (in %)
BMW AG, München	760 Mio. EUR	24,8	5,1
BMW Finance N.V., Den Haag	1.895 Mio. EUR	40,2	4,7
BMW (UK) Capital plc, Bracknell	275 Mio. GBP	30,7	5,2
BMW US Capital, LLC, Wilmington, Del.	3.580 Mio. USD	25,0	2,4

36 – Sonstige Verbindlichkeiten

Die Sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten folgende Themen:

31. Dezember 2008 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Sonstige Steuern	335	-	-	335
Soziale Sicherheit	30	8	6	44
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	327	19	-	346
Erhaltene Kautionen	88	177	-	265
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	44	1	-	45
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	28	-	-	28
Passive Rechnungsabgrenzungen	1.262	1.675	244	3.181
Übrige	1.966	29	42	2.037
Sonstige Verbindlichkeiten	4.080	1.909	292	6.281

31. Dezember 2007 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Sonstige Steuern	537	-	-	537
Soziale Sicherheit	46	-	-	46
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	367	15	-	382
Erhaltene Kautionen	56	90	-	146
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	75	-	-	75
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-	-	-
Passive Rechnungsabgrenzungen	1.002	1.651	191	2.844
Übrige	2.023	36	41	2.100
Sonstige Verbindlichkeiten	4.106	1.792	232	6.130

Die Passiven Rechnungsabgrenzungen entfallen auf folgende Themen:

in Mio. Euro	31.12.2008		31.12.2007	
	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres
Abgrenzungen aus Leasingfinanzierung	1.068	654	977	580
Abgrenzungen aus Serviceverträgen	1.615	485	1.433	317
Zuschüsse	303	56	358	49
Sonstige Abgrenzungen	195	67	76	56
Passive Rechnungsabgrenzungen	3.181	1.262	2.844	1.002

In den Abgrenzungen aus Serviceverträgen werden Service- und Reparaturleistungen, die bei dem Verkauf eines Fahrzeugs als Nebenleistung vereinbart werden, bilanziert (Mehrkomponentenverträge). Die Zuschüsse umfassen zum Großteil öffentliche Mittel zur Strukturförderung, die in den Aufbau der Produktionsstätte in Leipzig investiert

sind. Sie werden in Anwendung von IAS 20 über die Nutzungsdauer der geförderten Anlagegegenstände ertragswirksam aufgelöst. In den sonstigen Abgrenzungen sind vor allem Effekte aus der Zugangsbewertung von Finanzinstrumenten enthalten.

37 – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

31. Dezember 2008 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über über fünf Jahre	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.525	37	-	2.562

31. Dezember 2007 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über über fünf Jahre	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.516	35	-	3.551

Der Gesamtbetrag aus Finanzverbindlichkeiten, Sonstigen Verbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Lieferungen

und Leistungen mit einer Restlaufzeit von über fünf Jahren beträgt 7.072 Mio. Euro (2007: 5.110 Mio. Euro).

72	Konzernabschluss
72	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

BMW Group
Konzernanhang
Sonstige Angaben

38 – **Eventualverbindlichkeiten und Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Haftungsverhältnisse

Für die nachfolgenden, zu Nominalwerten angesetzten Eventualverbindlichkeiten wurden keine Rückstellungen gebildet, weil der Eintritt des Risikos als wenig wahrscheinlich eingeschätzt wird:

in Mio. Euro	31.12.2008	31.12.2007
Bürgschaften	83	132
Gewährleistungen	8	13
Wechselobligo	-	2
Sonstige	60	78
Eventualverbindlichkeiten	151	225

Die Haftungsverhältnisse entfallen im Wesentlichen auf Dritte. Bei den Bürgschaften entfallen 5 Mio. Euro (2007: -) auf verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen.

Aus Beteiligungen an offenen Handelsgesellschaften besteht gesamtschuldnerische Haftung.

Für Verpflichtungen aus der Veräußerung der Rover Cars und Land Rover Aktivitäten bestehen handelsübliche Garantien.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Neben Verbindlichkeiten, Rückstellungen und Haftungsverhältnissen bestehen Sonstige finanzielle Verpflichtun-

gen, insbesondere aus Miet- und Leasingverträgen für Gebäude, Grundstücke, Maschinen, Werkzeuge, Büro- und sonstige Einrichtungen. Die Verträge haben Laufzeiten von einem bis zu 94 Jahren und beinhalten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Im Jahr 2008 wurde für Sonstige finanzielle Verpflichtungen ein Betrag in Höhe von 230 Mio. Euro (2007: 169 Mio. Euro) aufwandswirksam erfasst.

Die Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Mietverträgen und Operating Leases setzt sich nach Fälligkeiten wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2008	31.12.2007
Nominale Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen		
— Fällig innerhalb eines Jahres	222	212
— Fällig zwischen einem und fünf Jahren	619	575
— Fällig nach mehr als fünf Jahren	695	683
Sonstige finanzielle Verpflichtungen	1.536	1.470

Hiervon entfallen auf verbundene Unternehmen 7 Mio. Euro (2007: 3 Mio. Euro) und auf durchgereichte Leasingverträge 1 Mio. Euro (2007: 7 Mio. Euro).

Verpflichtungen zum Erwerb von Sachanlagen bestehen in Höhe von 1.891 Mio. Euro (2007: 1.925 Mio. Euro).

Weitere finanzielle Verpflichtungen bestehen in Höhe von 158 Mio. Euro (2007: 161 Mio. Euro).

39 – **Finanzinstrumente**

Die Buch- und Marktwerte von Finanzinstrumenten sind in der nachfolgenden Darstellung den IAS 39 Kategorien, den Barmitteln, dem Cash Flow Hedging oder dem Fair Value Hedging zugeordnet:

31. Dezember 2008		Barmittel		Kredite und Forderungen	
in Mio. Euro					
		Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert
Aktiva					
Sonstige Finanzanlagen	-	-	-	-	-
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-	-	-	37.839	38.063
Finanzforderungen					
— Derivate	-	-	-	-	-
— Wertpapiere und Investmentanteile	-	-	-	-	-
— Ausleihungen an Dritte	-	-	-	13	13
— Forderungen aus dem Kreditkartengeschäft	-	-	-	253	253
— Sonstige Finanzforderungen	-	-	-	711	711
Flüssige Mittel	7.454	7.454	-	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	-	-	2.305	2.305
Sonstige Vermögenswerte					
— Forderungen gegen verbundene Unternehmen	-	-	-	425	425
— Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-	-	103	103
— Sicherheitsleistungen	291	291	-	-	-
— Übrige	-	-	-	186	186
Passiva					
Finanzverbindlichkeiten					
— Anleihen	-	-	-	-	-
— Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-	-	-	-	-
— Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	-	-	-	-	-
— Commercial Paper	-	-	-	-	-
— Asset-Backed-Finanzierungen	-	-	-	-	-
— Derivate	-	-	-	-	-
— Sonstige Finanzverbindlichkeiten	-	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	-	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten					
— Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	-	-	-	-	-
— Übrige	-	-	-	-	-

* Der Buchwert entspricht dem Marktwert.

72	— Konzernabschluss
72	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	— Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	— Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

31. Dezember 2007 in Mio. Euro		Barmittel		Kredite und Forderungen	
		Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert
Aktiva					
Sonstige Finanzanlagen					
		-	-	-	-
Forderungen aus Finanzdienstleistungen		-	-	33.490	34.244
Finanzforderungen					
— Derivate					
		-	-	-	-
— Wertpapiere und Investmentanteile					
		-	-	-	-
— Ausleihungen an Dritte					
		-	-	27	28
— Forderungen aus dem Kreditkartengeschäft					
		-	-	260	260
— Sonstige Finanzforderungen					
		-	-	568	568
Flüssige Mittel		2.393	2.393	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		-	-	2.672	2.672
Sonstige Vermögenswerte					
— Forderungen gegen verbundene Unternehmen					
		-	-	641	641
— Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht					
		-	-	104	104
— Sicherheitsleistungen					
		135	135	-	-
— Übrige					
		1	1	78	78
Passiva					
Finanzverbindlichkeiten					
— Anleihen					
		-	-	-	-
— Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten					
		-	-	-	-
— Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft					
		-	-	-	-
— Commercial Paper					
		-	-	-	-
— Asset-Backed-Finanzierungen					
		-	-	-	-
— Derivate					
		-	-	-	-
— Sonstige Finanzverbindlichkeiten					
		-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen					
		-	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten					
— Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen					
		-	-	-	-
— Übrige					
		-	-	-	-

* Der Buchwert entspricht dem Marktwert.

72	— Konzernabschluss
72	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	— Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	— Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

Marktwertbewertung von Finanzinstrumenten

Die dargestellten Marktwerte werden anhand der am Bilanzstichtag vorhandenen Marktinformationen, auf Basis quotierter Preise der Kontrahenten oder anhand geeig-

netter Bewertungsverfahren, beispielsweise Discounted-Cashflow-Methoden, ermittelt. Der Diskontierung zum 31. Dezember 2008 lag folgende Zinsstruktur zugrunde:

ISO-Code in %	EUR	USD	GBP	JPY
Zins für sechs Monate	2,1	1,8	3,0	1,0
Zins für ein Jahr	2,0	2,0	3,1	1,1
Zins für fünf Jahre	3,3	2,1	3,2	0,9
Zins für zehn Jahre	3,8	2,5	3,5	1,2

Falls notwendig, wurden die Zinssätze der Zinsstrukturkurve entsprechend Bonität und Risiko des zugrunde liegenden Finanzinstruments angepasst.

Aufgrund der Auswirkungen der Finanzmarktkrise enthalten einige Zinssätze, die für die Fair-Value-Bewertung von Derivaten genutzt werden, teilweise erhöhte Credit und Liquidity Spreads. Daher besteht die Möglichkeit, dass ermittelte Fair Values derzeit nicht am Markt handelbar sind.

Hintergrund der Finanzkrise kann es – anders als in der Vergangenheit – zu Marktwertunterschieden durch die Anwendung unterschiedlicher Bewertungsmodelle (beispielsweise der Par-Methode) kommen.

Hierdurch könnten sich bei Glattstellung der Positionen Ergebniseffekte ergeben. Da die Geschäfte zu Sicherungszwecken abgeschlossen werden, sollen sie aber bis zur Endfälligkeit gehalten werden.

Gewinne und Verluste aus Finanzinstrumenten

Die folgende Tabelle enthält die aus den verwendeten Kategorien von Finanzinstrumenten gemäß IAS 39 resultierenden Nettogewinne und -verluste:

in Mio. Euro	2008	2007
Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading)		
— Ergebnis aus dem Einsatz von Derivaten	-208	-39
Zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale)		
— Veräußerungs- und Bewertungsergebnis aus dem zur Veräußerung verfügbaren Wertpapierbestand einschließlich der zu Anschaffungskosten bewerteten Beteiligungen	-195	49
— Erträge aus Beteiligungen	4	3
— Kumuliertes übriges Eigenkapital		
— Anfangsbestand 1. Januar	35	214
— Gesamtveränderung in der Berichtsperiode	-18	-179
— davon in der Berichtsperiode erfolgswirksam realisiert	20	-168
— Endbestand 31. Dezember	17	35
Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)		
— Wertberichtigungen / Wertaufholungen	-610	-277
— Sonstige Erträge / Aufwendungen	-41	-12
Sonstige Verbindlichkeiten (Other Liabilities)		
— Erträge / Aufwendungen	-109	168

Das Ergebnis aus dem Einsatz von Derivaten enthält im Wesentlichen Marktwertänderungen von alleinstehenden Derivaten.

Aus erfolgsneutral abgegrenzten, zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren ergeben sich im Geschäftsjahr ergebniswirksame Abschreibungen auf Wertpapiere in Höhe von 123 Mio. Euro (2007: 49 Mio. Euro) sowie ergebnisneutrale

Wertaufholungen auf Wertpapiere in Höhe von 5 Mio. Euro (2007: 2 Mio. Euro).

Die Offenlegung von kalkulatorischen Zinserträgen aus der Aufzinsung zukünftig erwarteter Zahlungseingänge kommt lediglich zur Anwendung, wenn im Rahmen der Wertberichtigungsbildung der finanziellen Vermögenswerte abgezinst wurde. Aufgrund der Annahme, dass der Großteil der Ver-

72	Konzernabschluss
72	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

wertungserlöse in der Regel innerhalb eines Jahres realisiert wird, wird bei der Bemessung der Wertberichtigungen aus Wesentlichkeitsgründen auf die Abzinsung verzichtet.

Cash Flow Hedges

Die Effekte im Kumulierten übrigen Eigenkapital aus Cash Flow Hedges stellen sich wie folgt dar:

in Mio. Euro	2008	2007
Anfangsbestand 1. Januar	438	178
Gesamtveränderung im Berichtszeitraum	-393	260
— davon in der Berichtsperiode erfolgswirksam realisiert	-627	-260
Endbestand 31. Dezember	45	438

In der Berichtsperiode wurden Effekte aus „forecast errors“ und daraus resultierenden Übersicherungen in Höhe von 32 Mio. Euro (2007: 4 Mio. Euro) in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst.

Zum 31. Dezember 2008 hat die BMW Group derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 48 Monaten (2007: 41 Monaten) im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern. Voraussichtlich werden während des nächsten Geschäftsjahres 258 Mio. Euro Nettogewinne, die zum Stichtag im Eigenkapital ausgewiesen werden, in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert.

Zum 31. Dezember 2008 hat die BMW Group derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 96 Monaten

(2007: 108 Monaten) im Bestand, um Zinsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern. Voraussichtlich werden während des nächsten Geschäftsjahres 27 Mio. Euro Nettoverluste, die zum Stichtag im Eigenkapital ausgewiesen werden, in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert.

Cash Flow Hedges werden zur Sicherung der Zahlungsströme aus Fahrzeuglieferungen an Tochtergesellschaften eingesetzt.

Fair Value Hedges

Folgende Tabelle enthält die Ergebnisse aus Fair Value Hedge Beziehungen für die Sicherungsinstrumente und die zugrunde liegenden Grundgeschäfte:

in Mio. Euro	31.12.2008	31.12.2007
Ergebnis aus Sicherungsinstrumenten in einer Fair-Value-Hedge-Beziehung	386	272
Ergebnis aus gesicherten Grundgeschäften	-405	-271
	-19	1

Die Abweichungen zwischen den Ergebnissen aus Sicherungsinstrumenten und den Ergebnissen aus den gesicherten Grundgeschäften resultieren aus Ineffektivitäten im Rahmen des Fair Value Hedge Accounting.

Mit Fair Value Hedges werden im Wesentlichen Anleihen und sonstige Finanzverbindlichkeiten abgesichert.

Ausfallrisiko

Ungeachtet bestehender Sicherheiten berücksichtigt die bilanzierte Höhe der finanziellen Vermögenswerte grundsätzlich das maximale Ausfallrisiko für den Fall, dass Kontrahenten ihren vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen können. Des Weiteren besteht ein maximales Ausfallrisiko aus unwiderruflichen Kreditzusagen in Höhe von 1.570 Mio. Euro (2007: 2.082 Mio. Euro), die aus dem Kreditkartengeschäft resultieren, sowie aus unwiderruflichen Kreditzusagen in Höhe von 12.490 Mio. Euro (2007: 12.043 Mio. Euro), die aus dem Bereich der Händlerfinanzierung resultieren.

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.

Im Finanzdienstleistungsgeschäft dienen im Einzelkunden- und Händlerbereich die finanzierten Gegenstände, wie beispielsweise Fahrzeuge, Einrichtung 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. Wird ein vorher als Sicherheit gehaltener Vermögensgegenstand erworben, so durchläuft dieser einen mehrstufigen Prozess zur Sicherstellung und Verwertung in Abhängigkeit der rechtlichen Rahmenbedingungen in den einzelnen Märkten. Da es sich bei diesen Vermögens-

gegenständen im Wesentlichen um Fahrzeuge handelt, sind diese über die Handelsorganisation jederzeit in flüssige Mittel umwandelbar.

Soweit bei den einzelnen finanziellen Vermögenswerten Ausfallrisiken erkennbar sind, werden diese Risiken durch Wertminderungen erfasst. Dabei wird eine speziell entwickelte Wertberichtigungsmethodik angewendet. Für detaillierte Informationen zu dieser Methodik wird auf die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze verwiesen.

Durch die Anwendung umfassender Rating- und Scoringverfahren sowie Kreditmonitoringverfahren wird die Werthaltigkeit der weder überfälligen noch wertgeminderten Forderungen aus Finanzdienstleistungen sichergestellt.

Das im Zusammenhang mit derivativen Finanzinstrumenten bestehende Kreditrisiko wird dadurch minimiert, dass

Geschäfte grundsätzlich nur mit Vertragspartnern erstklassiger Bonität abgeschlossen werden. Aus diesem Grund wird das allgemeine Kreditrisiko aus den eingesetzten derivativen Finanzinstrumenten nicht für wesentlich gehalten. Eine Konzentration von Ausfallrisiken aus Geschäftsbeziehungen zu einzelnen Schuldern bzw. Schuldnergruppen ist nicht erkennbar. Vor dem Hintergrund des aktuellen Finanzumfelds muss mit Anpassungen der Bonität einzelner Vertragspartner gerechnet werden.

Für weitere Angaben zum Ausfallrisiko, speziell im Hinblick auf vorgenommene Wertberichtigungen, wird auf die Erläuterungen zu den entsprechenden Forderungen auf den Seiten 98, 100 und 102 verwiesen.

Liquiditätsrisiko

Die folgende Tabelle zeigt die Fälligkeitsstruktur der vertraglichen, undiskontierten Zahlungsströme aus finanziellen Verbindlichkeiten:

72	Konzernabschluss
72	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

31. Dezember 2008 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Anleihen	-7.755	-13.690	-5.900	-27.345
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-6.434	-4.236	-945	-11.615
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	-6.639	-1.866	-26	-8.531
Commercial Paper	-5.504	-	-	-5.504
Asset-Backed-Finanzierungen	-3.670	-5.405	-	-9.075
Zins- und Währungsderivate	349	383	-106	626
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-2.525	-37	-	-2.562
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	-766	-218	-145	-1.129
	-32.944	-25.069	-7.122	-65.135

31. Dezember 2007 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Anleihen	-5.947	-10.627	-4.920	-21.494
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-4.736	-1.630	-551	-6.917
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	-5.193	-774	-	-5.967
Commercial Paper	-5.474	-	-	-5.474
Asset-Backed-Finanzierungen	-1.854	-5.043	-	-6.897
Zins- und Währungsderivate	63	234	-132	429
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-3.516	-35	-	-3.551
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	-497	-273	-128	-898
	-27.154	-18.148	-5.467	-50.769

Die Zahlungsströme bestehen aus den Tilgungszahlungen und den entsprechenden Zinsen. In der Position Zins- und Währungsderivate sind zusätzlich zu den Zahlungsströmen aus den Derivaten, die zum Bilanzstichtag einen negativen Marktwert aufweisen, auch die Zahlungsströme aus denjenigen enthalten, die zum Bilanzstichtag einen positiven Marktwert haben, aber in einer Hedge-Beziehung zu einer Finanzverbindlichkeit stehen.

Zur Gewährleistung der jederzeitigen Zahlungsfähigkeit erfolgt die Steuerung und Überwachung der Liquiditätssituation im Rahmen einer rollierenden Kapitalbedarfsplanung. Der daraus resultierende Kapitalbedarf wird im Sinne der Risikominimierung überwiegend durch fristenkongruente Finanzierung und in Abhängigkeit einer dynamischen Ziel-Fremdkapitalstruktur über verschiedene Instrumente an den weltweiten Finanzmärkten sichergestellt. Die von Standard & Poor's und Moody's veröffentlichten Langfristratings von A bzw. A2 sichern hierbei die Finanzierung zu wettbewerbsfähigen Konditionen. Aufgrund der aktuellen Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise und den daraus resultierenden Auswirkungen auf die Automobilkonjunktur hat Moody's am 18. Februar 2009 das Rating auf „under review for possible downgrade“ gestuft. Die BMW Group wird auch unter Berücksichtigung von kommenden Ratinganpassungen die ausreichende Refinanzierung des Unternehmens sicherstellen.

Die kurzfristige Steuerung der Liquidität erfolgt vorzugsweise durch Emissionen von Geldmarktpapieren (Commercial Paper). Durch die gute Bonität der BMW Group, die sich durch erstklassige Kurzfristratings bei Moody's (P-1) bzw. Standard & Poor's (A-1) zeigt, können auch hier wettbewerbsfähige Konditionen erreicht werden.

Darüber hinaus stehen der BMW Group zur weiteren Risikominimierung gesicherte und ungesicherte Kreditlinien bei erstklassigen internationalen Banken zur Verfügung. Konzerninterne Zahlungsstromschwankungen werden durch ein tägliches Cash Pooling ausgeglichen.

Marktrisiken

Die wesentlichen Marktrisiken, denen die BMW Group ausgesetzt ist, sind das Währungsrisiko und das Zinsänderungsrisiko.

Eine Absicherung gegen die genannten Risiken ergibt sich zunächst aufgrund natürlich geschlossener Positio-

nen, 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. Der Einsatz derivativer Finanzinstrumente erfolgt ausschließlich zur Absicherung bestehender Grundgeschäfte oder geplanter Transaktionen.

Der Handlungsrahmen, die Verantwortlichkeiten, die finanzwirtschaftliche Berichterstattung und die Kontrollmechanismen für Finanzinstrumente sind in konzerninternen Richtlinien detailliert festgelegt. Insbesondere gehört hierzu eine klare Funktionstrennung zwischen Handel und Abwicklung. Die Währungs- und Zinsänderungsrisiken der BMW Group werden zentral gesteuert.

Für weitere Angaben zum Risikomanagement wird auf die Ausführungen im Konzernlagebericht verwiesen.

Währungsrisiko

Die BMW Group schließt als weltweit tätiger Konzern Geschäfte in verschiedenen Währungen ab, woraus sich Währungsrisiken ergeben. Da ein wesentlicher Anteil der Konzernumsätze außerhalb des Euro-Währungsraums anfällt und die Beschaffung des Produktionsmaterials und der Finanzmittel ebenfalls weltweit erfolgt, hat das Währungsrisiko eine erhebliche Bedeutung für das Unternehmensergebnis.

Zur Absicherung der Währungsrisiken bestehen zum 31. Dezember 2008 Derivatgeschäfte insbesondere für die Währungen US-Dollar, Britisches Pfund, Kanadischer Dollar und Japanischer Yen. Die Währungssicherungsverträge bestehen im Wesentlichen aus Options- und Devisentermingeschäften.

Das Management dieses Risikos wird im Konzernlagebericht auf der Seite 62 beschrieben. Zur Messung der Währungsrisiken verwendet die BMW Group ein Cash-flow-at-Risk-Modell.

Die Ausgangsbasis für die Analyse des Währungsrisikos in diesem Modell stellen die geplanten Fremdwährungstransaktionen, die so genannten Exposures, dar. Diese stellen sich zum Bilanzstichtag für das darauffolgende Geschäftsjahr wie folgt dar:

in Mio. Euro	31.12.2008	31.12.2007
Euro/US-Dollar	3.631	6.140
Euro/Britisches Pfund	2.291	3.484
Euro/Japanischer Yen	835	1.263

Gegen diese Exposures 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 Währungsschwankungen auf die operativen Cashflows als Wahrscheinlichkeitsverteilungen dargestellt. Dabei dienen die Volatilitäten und Korrelationen als Inputfaktoren zur Schätzung der jeweiligen Wahrscheinlichkeitsverteilung.

Die potenziellen negativen Effekte auf das Ergebnis werden auf Basis der jeweiligen aktuellen Kurse und Exposures

für die laufende Periode mit einem Konfidenzniveau von 95 % für die Währungen ermittelt. Bei der anschließenden Aggregation entstehen risikomindernde Effekte, die auf Korrelationen zwischen den einzelnen Portfolios zurückzuführen sind.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die mit dem Cashflow-at-Risk-Ansatz ermittelten möglichen negativen Effekte für die BMW Group aufgrund negativer Wechselkursbewegungen für die drei Hauptwährungen zum Bilanzstichtag:

in Mio. Euro	31.12.2008	31.12.2007
Euro/US-Dollar	39	33
Euro/Britisches Pfund	56	14
Euro/Japanischer Yen	54	56

Auf die drei genannten Währungen konzentriert sich das Währungsrisiko der BMW Group.

Zinsrisiko

Im Rahmen des Finanzmanagements werden gängige originäre Finanzinstrumente, wie beispielsweise kurzfristige Geldanlagen, Anlagen in variablen und festverzinslichen Wertpapieren sowie Wertpapierfonds genutzt. Damit ist die BMW Group auch Risiken aus der Änderung von Zinssätzen ausgesetzt.

Zinsänderungsrisiken entstehen durch Geldaufnahmen und Geldanlagen mit unterschiedlichen Zinsbindungsfristen und unterschiedlichen Laufzeiten. Dem Zinsänderungsrisiko unterliegen bei der BMW Group sämtliche verzinslichen Positionen. Zinsänderungsrisiken sind nicht auf eine Bilanzseite beschränkt, sondern können sowohl die Aktiv- als auch die Passivseite betreffen.

Die Marktwerte der Zinsportfolien in den drei Hauptwährungen stellen sich zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

in Mio. Euro	31.12.2008	31.12.2007
Euro	6.241	6.930
US-Dollar	5.646	6.012
Britisches Pfund	1.860	2.278

Die Zinsrisiken lassen sich durch den Einsatz von Zinsderivaten steuern. Die zur Sicherung eingesetzten Zinssicherungskontrakte enthalten im Wesentlichen Swapgeschäfte, welche in Abhängigkeit vom Sicherungszweck als Fair Value Hedge oder Cash Flow Hedge bilanziert sind. Das Management des Zinsrisikos wird im Konzernlagebericht auf der Seite 63 beschrieben.

Wie bereits dort erwähnt, verwendet die BMW Group zur internen Berichterstattung und zum Management der

Zinsrisiken einen Value-at-Risk-Ansatz basierend auf einer modernen historischen Simulation, bei dem die potenziellen künftigen Marktwertverluste der Zinsportfolien gegenüber dem Erwartungswert auf Basis einer Haltedauer von drei Monaten und einem Konfidenzniveau von 99 % konzernweit gemessen werden. Bei dieser Aggregation werden risikomindernde Effekte identifiziert, die auf Korrelationen zwischen den einzelnen Portfolios zurückzuführen sind.

72	— Konzernabschluss
72	Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	— Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	— Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

Die nachfolgende Tabelle zeigt die mit dem Value-at-Risk-Ansatz ermittelten möglichen Marktwertschwankungen

gegenüber dem Erwartungswert für die zinssensitiven Positionen der BMW Group für die drei Hauptwährungen:

in Mio. Euro	31.12.2008	31.12.2007
Euro	52	76
US-Dollar	119	109
Britisches Pfund	7	10

Sonstige Risiken

Das Unternehmen ist Rohstoffpreis-Risiken ausgesetzt. Das Management dieses Risikos wird im Konzernlagebericht auf Seite 62f. beschrieben. In geringem Umfang werden derivative Finanzinstrumente eingesetzt, um diese Risiken vornehmlich aus dem Bezug von Edelmetallen zu reduzieren. Das Risiko aus diesen Derivaten war in den Jahren 2008 und 2007 und ist auch gegenwärtig für den Konzern von untergeordneter Bedeutung. Deswegen wird auf einen Ausweis einer Sensitivitätsanalyse zu diesen Derivaten verzichtet.

Des Weiteren ist das Unternehmen einem Restwertrisiko aus der Vermarktung der Fahrzeuge, die nach Ablauf des Finanzierungsleasingvertrags im Konzern verbleiben, ausgesetzt. Das hiervon aus Finanzinstrumenten resultierende Risiko ist zum Bilanzstichtag und war auch in der Vergangenheit für den Konzern nicht materiell. Das Management dieses Risikos wird im Konzernlagebericht auf Seite 62f. beschrieben. Für das Restwertrisiko aus Operating Leases wird auf die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verwiesen.

40 – Erläuterungen zu den Kapitalflussrechnungen

Die Kapitalflussrechnungen zeigen, wie sich die Flüssigen Mittel der BMW Group, der Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen durch Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse im Laufe des Berichtsjahres verändert haben. Entsprechend IAS 7 (Cash Flow Statements) wird zwischen Zahlungsströmen aus laufender Geschäftstätigkeit und aus Investitions- und Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Kapitalflussrechnungen der BMW Group sind auf den Seiten 76 und 77 dargestellt.

Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelfonds umfasst alle in der Bilanz ausgewiesenen Flüssigen Mittel, d.h. Kassenbestände, Schecks und Guthaben bei Kreditinstituten, soweit sie innerhalb von drei Monaten ohne nennenswerte Wertschwankungen verfügbar sind. Die Einflüsse aus wechselkursbedingten Änderungen der Flüssigen Mittel betragen im Konzern –44 Mio. Euro (2007: –47 Mio. Euro).

Die Cashflows aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden zahlungsbezogen ermittelt. Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit wird demgegenüber ausgehend vom Konzernjahresüberschuss indirekt abgeleitet. Im Rahmen der indirekten Ermittlung werden die berücksichtigten Veränderungen von Bilanzpositionen im Zusammenhang mit der laufenden Geschäftstätigkeit um Effekte aus der Währungsumrechnung und aus Konsolidierungskreisänderungen bereinigt. Die Veränderungen der betreffenden Bilanzpositionen können daher nicht mit den entsprechenden Werten auf der Grundlage der veröffent-

lichten Konzern- und Segmentbilanzen abgestimmt werden.

Ist die BMW Group Leasinggeber bei einem Finance Lease, so wird dies in der Kapitalflussrechnung innerhalb der Investitionstätigkeit gezeigt. Ist die BMW Group Leasingnehmer, so wird ein Finance Lease in der laufenden Geschäftstätigkeit und in der Investitionstätigkeit dargestellt.

Ein Operating Lease Geschäft, bei dem die BMW Group Leasinggeber ist, wird in der Kapitalflussrechnung in der Investitionstätigkeit gezeigt. Die BMW Group als Leasingnehmer eines Operating Leases zeigt dies in der Kapitalflussrechnung in der laufenden Geschäftstätigkeit.

Im Geschäftsjahr 2008 wurde die Cirquent GmbH, München, anteilig an die NTT Data Corporation, Tokio, verkauft. Der Zufluss von Zahlungsmitteln aus dem Verkaufspreis betrug 153 Mio. Euro und wurde aus Gründen der Wesentlichkeit nicht in einer eigenen Zeile im Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit in der Kapitalflussrechnung gezeigt. Durch den Verkauf der Cirquent GmbH, München, hat ein Abfluss von Zahlungsmitteln in Höhe von 21 Mio. Euro stattgefunden. Auf den Ausweis der nach Hauptgruppen gegliederten Vermögenswerte und Schulden der Cirquent GmbH, München, gemäß IAS 7.40 (d) wurde aufgrund von Unwesentlichkeit verzichtet.

Gemäß IAS 7.31 und IAS 7.35 sind Auszahlungen für Steuern und Einzahlungen für Zinsen im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit gezeigt. Auszahlungen aus Zinsen sind

als eigene Position im Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit dargestellt.

41 – **Beziehungen zu nahe stehenden Personen**

Nach IAS 24 (Related Party Disclosures) müssen Personen oder Unternehmen, die die BMW Group beherrschen oder von ihr beherrscht werden, angegeben werden, soweit sie nicht bereits als konsolidiertes Unternehmen in den Konzernabschluss der BMW Group einbezogen werden. Beherrschung liegt hierbei vor, wenn ein Aktionär mehr als die Hälfte der Stimmrechte an der BMW AG hält oder kraft Satzungsbestimmungen oder vertraglicher Vereinbarungen die Möglichkeit besitzt, die Finanz- und Geschäftspolitik des Managements der BMW Group zu steuern.

Darüber hinaus erstreckt sich die Angabepflicht nach IAS 24 auf Geschäfte mit Beteiligungen, Joint Ventures sowie mit Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der BMW Group ausüben, einschließlich naher Familienangehöriger oder zwischen-geschalteter Unternehmen. Ein maßgeblicher Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der BMW Group kann hierbei auf einem Anteilsbesitz an der BMW AG von 20 % oder mehr oder einem Sitz im Vorstand oder Aufsichtsrat der BMW AG beruhen.

Die BMW Group ist im Geschäftsjahr 2008 von den Angabepflichten des IAS 24 in Bezug auf die Geschäftsbeziehungen zu verbundenen, nicht konsolidierten Tochtergesellschaften, zu Joint Ventures und Beteiligungen sowie zu den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats der BMW AG betroffen.

Die BMW Group unterhält zu verbundenen, nicht konsolidierten Tochtergesellschaften geschäftsübliche Beziehungen. Die Transaktionen mit diesen Gesellschaften sind von geringem Umfang, resultieren aus dem normalen Geschäftsverkehr und wurden zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen.

Die Transaktionen der Konzernunternehmen mit dem Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, sind ausnahmslos der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der jeweils beteiligten Gesellschaften zuzurechnen und wurden zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen. Die von den Konzernunternehmen für BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, erbrachten Lieferungen und Leistungen betragen im Berichtsjahr 406 Mio. Euro (2007: 293 Mio. Euro). Zum 31. Dezember 2008 beträgt der offene Saldo der Forderungen der Konzernunternehmen gegenüber BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, 102 Mio. Euro (2007: 103 Mio. Euro). Wie im Vorjahr bestehen keine offenen

Die erhaltenen Ausschüttungen betragen 4 Mio. Euro (2007: 3 Mio. Euro).

Verbindlichkeiten der Konzernunternehmen gegenüber BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang.

Die Geschäftsbeziehungen der BMW Group mit Beteiligungen sind ausnahmslos der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der jeweils beteiligten Gesellschaften zuzurechnen und wurden zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen. Mit Ausnahme der Geschäftsbeziehungen zur Cirquent GmbH, München, sind diese von geringem Umfang. Von den Konzernunternehmen wurden im vierten Quartal 2008 keine Leistungen für die Cirquent GmbH, München, erbracht. Die von den Konzernunternehmen empfangenen Lieferungen und Leistungen der Cirquent GmbH, München, betragen in den letzten drei Monaten des abgelaufenen Geschäftsjahres 45 Mio. Euro. Zum 31. Dezember 2008 beträgt der offene Saldo der Forderungen der Konzernunternehmen gegenüber der Cirquent GmbH, München, 1 Mio. Euro. Der offene Saldo an Verbindlichkeiten der Konzernunternehmen gegenüber der Cirquent GmbH, München, beläuft sich auf 28 Mio. Euro.

Herr Stefan Quandt ist Aktionär und stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der BMW AG. Er ist darüber hinaus alleiniger Gesellschafter und Vorsitzender des Aufsichtsrats der DELTON AG, Bad Homburg v.d.H., die im Geschäftsjahr 2008 gegenüber der BMW Group Dienstleistungen im Bereich der Logistik über ihre Tochtergesellschaften erbracht hat. Außerdem haben die Unternehmen der DELTON-Gruppe von der BMW Group Fahrzeuge erworben. Die vorbenannten Dienstleistungs- und Kaufverträge sind für die BMW Group von untergeordneter Bedeutung, resultieren aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit und wurden ausnahmslos zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen.

Frau Susanne Klatten 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 2008 von der BMW Group Fahrzeuge bezogen. Die entsprechenden Kaufverträge sind für die BMW Group von untergeordneter Bedeutung, resultieren aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit und wurden ausnahmslos zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen.

Darüber hinaus haben Unternehmen der BMW Group mit Mitgliedern des Vorstands oder des Aufsichtsrats der BMW AG keine wesentlichen Geschäfte vorgenommen. Dies gilt auch für nahe Familienangehörige dieses Personenkreises.

72	— Konzernabschluss
72	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	— Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	— Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

42 – **Erklärung zum Corporate Governance Kodex**

Der Vorstand und Aufsichtsrat der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft haben die nach § 161 AktG vorgeschriebene Entsprechenserklärung abgegeben. Sie

ist auf Seite 147 zu finden und wurde darüber hinaus den Aktionären auf der Homepage unter www.bmwgroup.com/ir dauerhaft zugänglich gemacht.

43 – **Aktienbesitz von Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats**

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der BMW AG halten in Summe 27,70 % der Stamm- und Vorzugsaktien. Auf Herrn Stefan Quandt, Bad Homburg v. d. H., entfallen 16,12 % und

auf Frau Susanne Klatten, München, 11,58 %. Der Aktienbesitz der Mitglieder des Vorstands der BMW AG beläuft sich insgesamt auf weniger als 1 % der ausgegebenen Aktien.

44 – **Vergütung für Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats**

Die Vergütung für die aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats beträgt insgesamt 13,3 Mio. Euro (2007: 18,7 Mio. Euro) und gliedert sich wie folgt:

in Mio. Euro	2008	2007
Kurzfristig fällige Leistungen	12,5	18,0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,8	0,7
Vergütung	13,3	18,7

Die Bezüge für die Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2008 betragen 10,9 Mio. Euro (2007: 15,2 Mio. Euro). Davon entfallen auf fixe Bestandteile 3,1 Mio. Euro (2007: 2,7 Mio. Euro) und auf variable Bestandteile 7,8 Mio. Euro (2007: 12,5 Mio. Euro).

Ferner sind für aktive Mitglieder des Vorstands Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses in Höhe von 0,8 Mio. Euro (2007: 0,7 Mio. Euro) vorgesehen. Hierbei handelt es sich um Aufwendungen für die Dotierung von Pensionsrückstellungen.

Die Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats beträgt für das Geschäftsjahr 2008 1,6 Mio. Euro (2007: 2,8 Mio. Euro). Dieser Betrag beinhaltet nur fixe Bestandteile (2007: 0,1 Mio. Euro fixe Bestandteile, 2,7 Mio. Euro variable Bestandteile).

Die Vergütungssysteme für Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats enthalten keine Aktienoptionen, Wertzuwachsrechte, die Aktienoptionen nachgebildet sind, und keine anderen aktienbasierten Vergütungskomponenten.

Weitere Einzelheiten zu den Bezügen der aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats finden sich im Vergütungsbericht auf den Seiten 141 bis 146. Der Vergütungsbericht stellt einen Teil des Lageberichts dar.

Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen 3,1 Mio. Euro (2007: 4,3 Mio. Euro).

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen sind nach IAS 19 mit 44,3 Mio. Euro (2007: 38,3 Mio. Euro) zurückgestellt.

Soweit einzelne Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2008 eine Kreditkarte der BMW Bank GmbH, München, besaßen, verfügten sie über einen Kreditrahmen von maximal 7.500 Euro (2007: 25.565 Euro). Die Kreditkartennutzung hat sich ausnahmslos innerhalb der vereinbarten Limits bewegt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind auf den Seiten 134 bis 137 genannt.

45 – **Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 bzw. des § 264 b HGB**

Einige Kapitalgesellschaften und Personenhandelsgesellschaften gemäß § 264 a HGB, die verbundene, konsolidierte Unternehmen der BMW AG sind und für die der Konzernabschluss der BMW AG der befreiende Konzernabschluss ist, nehmen die Befreiungsmöglichkeit des § 264 Abs. 3 bzw. des § 264 b HGB hinsichtlich der Erstellung eines Lageberichts in Anspruch:

- Bavaria Wirtschaftsagentur GmbH, München
- BMW Fahrzeugtechnik GmbH, Eisenach
- BMW Fuhrparkmanagement Beteiligungs GmbH, Stuttgart
- BMW Hams Hall Motoren GmbH, München
- BMW Ingenieur-Zentrum GmbH + Co., Dingolfing
- BMW M GmbH Gesellschaft für individuelle Automobile, München
- BMW Vertriebs GmbH & Co. oHG, Dingolfing
- Rolls-Royce Motor Cars GmbH, München

Darüber hinaus nehmen die folgenden Gesellschaften die Befreiungsmöglichkeit des § 264 Abs. 3 bzw. des § 264 b HGB hinsichtlich der Offenlegung in Anspruch:

- Bavaria Wirtschaftsagentur GmbH, München
- BMW Fuhrparkmanagement Beteiligungs GmbH, Stuttgart
- BMW Hams Hall Motoren GmbH, München
- BMW Ingenieur-Zentrum GmbH + Co., Dingolfing
- BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München
- BMW Vertriebs GmbH & Co. oHG, Dingolfing
- Rolls-Royce Motor Cars GmbH, München

72	— Konzernabschluss
72	Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	— Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	— Sonstige Angaben
129	— Segmentinformationen

BMW Group Konzernanhang Segmentinformationen

46 – Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Informationen zu den berichtspflichtigen Segmenten

Im Rahmen der Segmentberichterstattung werden die Aktivitäten der BMW Group gemäß den Regeln von IFRS 8 (Operating Segments) nach Geschäftssegmenten abgegrenzt. Diese 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 und Zubehör. Der Vertrieb von Produkten der Marken BMW und MINI erfolgt in Deutschland durch die Niederlassungen der BMW AG und rechtlich selbständige Vertragshändler. Der Auslandsvertrieb wird überwiegend von Tochterunternehmen und in einigen Märkten von unabhängigen Importeuren besorgt. Der Vertrieb der Marke Rolls-Royce erfolgt in den USA über ein Tochterunternehmen, in den übrigen Märkten durch selbständige Vertragshändler.

Im Segment Motorräder sind die Entwicklung, Fertigung, Montage und der Vertrieb von Motorrädern der Marke BMW einschließlich des Ersatzteil- und Zubehörgeschäfts ausgewiesen.

Das Segment Finanzdienstleistungen befasst sich im Wesentlichen mit dem Leasing von Automobilen, dem Flottengeschäft, der Kreditfinanzierung für Kunden und Händler, dem Einlagengeschäft sowie dem Versicherungsgeschäft.

Im Segment Sonstige Gesellschaften werden die Holding- und Konzernfinanzierungsgesellschaften ausgewiesen. Ferner sind in diesem Segment die operativen, nicht den übrigen Segmenten zugeordneten Gesellschaften BMW Services Ltd., Bracknell, und BMW (UK) Investments Ltd., Bracknell, enthalten. Des Weiteren sind die in den ersten neun Monaten des Jahres 2008 realisierten Umsätze,

Kosten, Erträge und Aufwendungen der Cirquent Gruppe berücksichtigt.

Die Konsolidierungen umfassen die Konsolidierungen der Geschäftsbeziehungen zwischen den Geschäftssegmenten.

Interne Steuerung und Berichterstattung

Den Segmentinformationen liegen grundsätzlich die gleichen Ausweis-, Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wie dem Konzernabschluss zugrunde. Es gibt keine Änderungen der Bewertungsmethoden im Vergleich zu früheren Perioden. Forderungen und Verbindlichkeiten, Rückstellungen, Erträge und Aufwendungen sowie Ergebnisse zwischen den Segmenten werden in den Konsolidierungen eliminiert. Konzerninterne Umsätze erfolgen zu marktüblichen Preisen.

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 des Ergebnisses vor Finanzergebnis gesteuert. Als korrespondierende Vermögensgröße zur Beurteilung der Ressourcenallokation dient das eingesetzte Kapital. Das eingesetzte Kapital setzt sich aus den operativen lang- und kurzfristigen Vermögenswerten des Segments zusammen und ermittelt sich aus dem eingesetzten Vermögen bereinigt um das Abzugskapital. Das Abzugskapital umfasst Kapitalanteile, die dem operativen Geschäft zinslos zur Verfügung stehen.

Im Segment Finanzdienstleistungen wird der Erfolg anhand des Ergebnisses vor Steuern gemessen. Basis für die Beurteilung der Ressourcenallokation stellt das Nettovermögen dar. Das Nettovermögen umfasst sämtliche Vermögenswerte abzüglich der Gesamtschulden.

Der Erfolg des Segments Sonstige Gesellschaften wird nach dem Ergebnis vor Steuern beurteilt. Der korrespondierende Vermögenswert zur Steuerung der Sonstigen Gesellschaften sind die Aktiva abzüglich der Steuerforderungen und der Finanzanlagen.

Die Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern stellen sich wie folgt dar:

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern

in Mio. Euro	Automobile		Motorräder	
	2008	2007	2008	2007
Umsätze mit Fremden	37.877	42.435	1.222	1.223
Umsätze mit anderen Segmenten	10.905	11.383	8	5
Umsätze gesamt	48.782	53.818	1.230	1.228
Segmentergebnis	690	3.450	60	80
Segmentvermögenswerte	14.367	15.108	423	440
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	4.467	4.462	55	45
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	3.567	3.566	70*	86*

* darin Wertminderung von 3 Mio. Euro (2007: 17 Mio. Euro)

Die Zinsen und ähnlichen Erträge des Segments Finanzdienstleistungen sind Bestandteil des Segmentergebnisses und betragen im abgelaufenen Geschäftsjahr 2 Mio. Euro (2007: 2 Mio. Euro). Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen des Segments Finanzdienstleistungen belaufen sich auf 8 Mio. Euro (2007: 2 Mio. Euro). Im Segmentergebnis des Segments Sonstige Gesellschaften sind Zinsen und ähnliche Erträge in Höhe von 2.102 Mio. Euro (2007: 1.768 Mio. Euro) und Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von 1.927 Mio. Euro (2007: 1.591 Mio. Euro) enthalten.

Das Ergebnis des Segments Sonstige Gesellschaften wird vor allem durch den anteiligen Verkauf der Cirquent Gruppe und die Auflösung einer nicht mehr benötigten Rückstellung

beeinflusst. Das Ergebnis aus Equity-Bewertung des Segments Sonstige Gesellschaften ist Bestandteil des Segmentergebnisses und beläuft sich für das abgelaufene Geschäftsjahr auf 1 Mio. Euro. Im Vorjahr ist kein Ergebnis aus der Equity-Bewertung im Segment Sonstige Gesellschaften angefallen. Im Segmentvermögen des Segments Sonstige Gesellschaften sind At-Equity bewertete Beteiligungen in Höhe von 29 Mio. Euro enthalten (2007: –). Die Angaben zu den Investitionen und Abschreibungen beziehen sich auf die langfristigen Vermögenswerte Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte und Vermietete Gegenstände.

Die Überleitungen der Summe der Segmentgrößen auf die entsprechenden Konzerngrößen stellen sich wie folgt dar:

in Mio. Euro	2008	2007
Überleitung Segmentergebnis		
— Summe der Segmente	753	4.441
— Finanzergebnis Automobile und Motorräder	-381	-227
— Segmentübergreifende Konsolidierungen	-21	-341
Ergebnis vor Steuern Konzern	351	3.873
Überleitung Segmentvermögenswerte		
— Summe der Segmente	57.090	53.106
— Nicht operative Aktiva Sonstige Gesellschaften	5.616	5.482
— Operative Schulden Finanzdienstleistungen	66.040	55.517
— Verzinsliche Aktiva Automobile	24.849	23.899
— Abzugskapital Automobile und Motorräder	14.174	13.637
— Segmentübergreifende Konsolidierungen	-66.683	-62.644
Summe Aktiva Konzern	101.086	88.997
Überleitung Investitionen in langfristige Vermögenswerte		
— Summe der Segmente	19.368	17.528
— Segmentübergreifende Konsolidierungen	-2.788	-2.223
Investitionen in langfristige Vermögenswerte Konzern	16.580	15.305
Überleitung Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte		
— Summe der Segmente	9.989	7.787
— Segmentübergreifende Konsolidierungen	-2.344	-1.629
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte Konzern	7.645	6.158

72	Konzernabschluss
72	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Überleitung auf Konzernwert		Konzern	
2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
13.952	12.146	146	214	-	-	53.197	56.018
1.773	1.794	45	76	-12.731	-13.258	-	-
15.725	13.940	191	290	-12.731	-13.258	53.197	56.018
-292	743	295	168	-402	-568	351	3.873
3.752	4.139	38.548	33.419	43.996	35.891	101.086	88.997
14.842	13.012	4	9	-2.788	-2.223	16.580	15.305
6.339	4.124	13	11	-2.344	-1.629	7.645	6.158

Bei den Informationen nach Regionen richten sich die Außenumsätze nach dem Sitz der Kunden. Umsätze mit Großkunden sind nicht wesentlich. Die Angaben zu den langfristigen Vermögenswerten beziehen sich auf

die Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte und Vermietete Gegenstände. Konsolidierungen bei den langfristigen Vermögenswerten betreffen Vermietete Gegenstände.

Informationen nach Regionen

in Mio. Euro	Außenumsätze		Langfristige Vermögenswerte	
	2008	2007	2008	2007
Deutschland	10.739	11.918	21.916	18.111
USA	11.349	11.110	11.081	11.549
Großbritannien	4.913	5.945	1.739	2.302
Übriges Europa	15.780	16.450	3.337	3.101
Afrika/Asien/Ozeanien	8.471	8.691	549	498
Übriges Amerika	1.945	1.904	1.169	1.382
Konsolidierungen	-	-	-3.334	-3.152
Konzern	53.197	56.018	36.457	33.791

IFRS 8 wurde ab dem 1. Januar 2008 frühzeitig angewendet. Die Vergleichswerte 2007 wurden entsprechend angepasst.

München, den 18. Februar 2009

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Erklärung gemäß § 37y Nr. 1 WpHG i. V. m. §§ 297 Abs. 2 Satz 3 und 315 Abs. 1 Satz 6 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 18. Februar 2009

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Der Vorstand

72	— Konzernabschluss
72	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
79	Konzernanhang
79	Grundsätze
88	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
94	Erläuterungen zur Bilanz
115	Sonstige Angaben
129	Segmentinformationen

BMW Group Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang – sowie ihren Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2008 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die

Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

München, den 27. Februar 2009

KPMG AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
(vormals KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft)

Dr. Schindler
Wirtschaftsprüfer

Pastor
Wirtschaftsprüfer

Corporate Governance

Mitglieder des Aufsichtsrats

**Prof. Dr.-Ing. Dr. h. c. Dr.-Ing. E. h.
Joachim Milberg**
Vorsitzender
ehem. Vorsitzender des Vorstands der BMW AG

Vorsitzender des Präsidiums sowie des Personal- und Nominierungsausschusses,
Mitglied des Prüfungs- und Vermittlungsausschusses

Mandate

- Bertelsmann AG
- FESTO AG
- SAP AG
- ZF Friedrichshafen AG (seit 15.04.2008)
- Deere & Company

Manfred Schoch*
stellv. Vorsitzender
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
Dipl.-Wirtschaftsingenieur

Mitglied des Präsidiums sowie des Personal-, Prüfungs- und Vermittlungsausschusses

Stefan Quandt
stellv. Vorsitzender
Dipl.-Wirtschaftsingenieur

Mitglied des Präsidiums sowie des Personal-, Prüfungs-, Nominierungs- und Vermittlungsausschusses

Mandate

- DELTON AG (Vorsitzender)
- DataCard Corp.

Stefan Schmid*
stellv. Vorsitzender
Vorsitzender des Betriebsrats Standort Dingolfing

Mitglied des Präsidiums sowie des Personal-, Prüfungs- und Vermittlungsausschusses

Konrad Gottinger*
(bis 15.02.2008)
stellv. Vorsitzender
Mitglied des Betriebsrats Standort Dingolfing

Mitglied des Präsidiums sowie des Personal-, Prüfungs- und Vermittlungsausschusses

Prof. Dr. Jürgen Strube
stellv. Vorsitzender
Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF SE

Vorsitzender des Prüfungsausschusses,
Mitglied des Präsidiums sowie des Personal- und Nominierungsausschusses

Mandate

- Allianz Deutschland AG
- BASF SE (Vorsitzender)
- Bertelsmann AG (stellv. Vorsitzender)
- Commerzbank AG (bis 15.05.2008)
- Fuchs Petrolub AG (Vorsitzender)
- Hapag-Lloyd AG
- Linde AG (bis 03.06.2008)

Dr. Hans-Dietrich Winkhaus
(bis 08.05.2008)
stellv. Vorsitzender
ehem. Vorsitzender der Geschäftsführung der Henkel AG & Co. KGaA

Mitglied des Präsidiums sowie des Personal-, Prüfungs- und Nominierungsausschusses

Mandate

- Deutsche Lufthansa AG (bis 29.04.2008)
- ERGO Versicherungsgruppe AG (bis 05.05.2008)
- Henkel AG & Co. KGaA (bis 14.04.2008)

134	— Corporate Governance
134	— Mitglieder des Aufsichtsrats
137	Mitglieder des Vorstands
138	Corporate Governance in der BMW Group
140	Compliance in der BMW Group
141	Vergütungsbericht
147	Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG

*Arbeitnehmersvertreter
— Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
— Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Ulrich Eckelmann*

Leiter des Bereichs Wirtschaft-Technologie-Umwelt
IG Metall Vorstandsverwaltung

Mandate

- VOITH AG (seit 11. 03. 2008)

Bertin Eichler*

geschäftsführendes Vorstandsmitglied der IG Metall

Mandate

- ThyssenKrupp AG (stellv. Vorsitzender)
- BGAG Beteiligungsgesellschaft der Gewerkschaften GmbH (Vorsitzender)

Franz Haniel

Dipl.-Ingenieur, MBA

Mandate

- DELTON AG (stellv. Vorsitzender)
- Franz Haniel & Cie. GmbH (Vorsitzender)
- Heraeus Holding GmbH
- Metro AG (Vorsitzender)
- secunet Security Networks AG
- Giesecke & Devrient GmbH

Prof. Dr. rer. nat. Dr. h. c. Reinhard Hüttl

(seit 08. 05. 2008)

Vorsitzender des Vorstands des Helmholtz-Zentrum
Potsdam Deutsches GeoForschungsZentrum – GFZ
Universitätsprofessor

Arthur L. Kelly

(bis 08. 05. 2008)

geschäftsführender Gesellschafter der
KEL Enterprises L.P.

Mandate

- BASF SE (bis 14. 01. 2008)
- DataCard Corp. (bis 30. 06. 2008)
- Deere & Company
- Northern Trust Corp.
- Robert Bosch Corp.
- Snap-on Inc.

Susanne Klatten

Betriebswirtin, MBA

Senatorin e. h. der Technischen Universität München

Mandate

- ALTANA AG (stellv. Vorsitzende)
- UnternehmerTUM GmbH (Vorsitzende)

Dr. jur. Karl-Ludwig Kley

(seit 08. 05. 2008)

Vorsitzender der Geschäftsleitung der Merck KGaA

Mandate

- Bertelsmann AG
- WestLB AG (bis 31. 12. 2008)

Prof. Dr. rer. pol. Renate Köcher

(seit 08. 05. 2008)

Geschäftsführerin des Instituts für Demoskopie
Allensbach Gesellschaft zum Studium der
öffentlichen Meinung mbH

Mandate

- Allianz SE
- BASF SE (bis 14. 01. 2008)
- Infineon Technologies AG
- MAN AG

Willibald Löw*

Vorsitzender des Betriebsrats Standort Landshut

Prof. Dr. rer. nat. Drs. h. c. mult. Hubert Markl

ehem. Präsident der Max-Planck-Gesellschaft
zur Förderung der Wissenschaften e. V.

Professor für Biologie i. R.

Mandate

- Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG
- Georg von Holtzbrinck GmbH
- Sanofi-Aventis S. A. (bis 14. 05. 2008)

Wolfgang Mayrhuber

Vorsitzender des Vorstands der
Deutsche Lufthansa AG

Mandate

- Eurowings Luftverkehrs AG (bis 31. 12. 2008)
- Fraport AG
- LSG Lufthansa Service Holding AG (bis 30. 09. 2008)
- Lufthansa Cargo AG (bis 30. 09. 2008)
- Lufthansa Technik AG
- Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG
- HEICO Corp.
- SWISS International Air Lines AG

Heinz-Joachim Neubürger

(bis 08. 05. 2008)

Senior Advisor der Kohlberg Kravis Roberts & Co.
Managing Director der Kohlberg Kravis Roberts &
Co. Ltd.

Exportkaufmann, MBA

Mandate

- Allianz Versicherungs-AG (bis 24. 04. 2008)
- ProSiebenSat.1 Media AG (bis 05. 09. 2008)

Werner Neugebauer*

Bezirksleiter der IG Metall Bayern

Mandate

- ZF Sachs AG (seit 11. 09. 2008)

Franz Oberländer*

Mitglied des Betriebsrats Standort München

Anton Ruf*

Leiter Fahrzeug Produktlinie L7

Maria Schmidt*

(seit 25. 03. 2008)

Mitglied des Betriebsrats Standort Dingolfing

Werner Zierer*

Vorsitzender des Betriebsrats Standort Regensburg

134 — Corporate Governance

134 — Mitglieder des Aufsichtsrats

137 — Mitglieder des Vorstands

138 Corporate Governance in
der BMW Group

140 Compliance in der BMW Group

141 Vergütungsbericht

147 Erklärung des Vorstands
und des Aufsichtsrats gemäß
§ 161 AktG

*Arbeitnehmersvertreter

— Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

— Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Mitglieder des Vorstands

Dr.-Ing. Norbert Reithofer
Vorsitzender

Frank-Peter Arndt
Produktion

Mandate

- BMW Motoren GmbH (Vorsitzender)
- BMW (South Africa) (Pty) Ltd. (Vorsitzender)
- Leipziger Messe GmbH

Ernst Baumann
(bis 30. 11. 2008)
Personal- und Sozialwesen, Arbeitsdirektor

Mandate

- Krones AG

Dr.-Ing. Herbert Diess
Einkauf und Lieferantennetzwerk

Dr.-Ing. Klaus Draeger
Entwicklung

Dr. Friedrich Eichiner
Konzern- und Markenentwicklung (bis 02. 12. 2008)
Finanzen (seit 02. 12. 2008)

Mandate

- Allianz Deutschland AG (seit 25. 04. 2008)
- BMW Brilliance Automotive Ltd. (stellv. Vorsitzender)
- BMW (US) Holding Corp.

Dr. Michael Ganai
(† 04. 12. 2008)
Finanzen (bis 02. 12. 2008)

Stefan Krause
(bis 13. 03. 2008)
Vertrieb und Marketing

Mandate

- Allianz Deutschland AG (bis 25. 04. 2008)

Harald Krüger
(seit 01. 12. 2008)
Personal- und Sozialwesen, Arbeitsdirektor

Mandate

- BMW Brilliance Automotive Ltd.

Ian Robertson
(seit 13. 03. 2008)
Vertrieb und Marketing

Mandate

- Rolls-Royce Motor Cars Limited (Vorsitzender)

Chefsyndikus:
Dr. Dieter Löchel

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.

Grundlegendes zur Unternehmensverfassung

Die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) ist eine Aktiengesellschaft gemäß deutschem Aktiengesetz. Sie hat drei Organe: Hauptversammlung, Aufsichtsrat und Vorstand. Deren Aufgaben und Befugnisse ergeben sich aus dem Aktiengesetz und der Satzung der BMW AG, die auf der Internetseite der BMW Group im Volltext veröffentlicht ist. Die Aktionäre als die Eigentümer des Unternehmens üben ihre Rechte in der Hauptversammlung aus. 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. 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.

Gemäß den Regelungen des deutschen Mitbestimmungsgesetzes besteht der Aufsichtsrat der BMW AG jeweils aus zehn von der Hauptversammlung gewählten Vertretern der Aktionäre und zehn von den Mitarbeitern gewählten Vertretern der Arbeitnehmer. Das enge Zusammenspiel zwischen Vorstand und Aufsichtsrat zum Wohl des Unternehmens wird auch als duales Führungssystem (Two-Tier Board Structure) bezeichnet. Die Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat und der vom Aufsichtsrat gebildeten Ausschüsse ist ab Seite 134 ff. dieses Geschäftsberichts nachzulesen.

Grundüberzeugungen

Innerhalb der BMW Group richten Vorstand, Aufsichtsrat und Mitarbeiter ihr Handeln an zwölf Grundüberzeugungen aus, in denen die Basis für den Erfolg der BMW Group liegt:

Kundenorientierung

Unsere Kunden entscheiden über den Erfolg unseres Unternehmens. Bei all unserem Handeln steht der Kunde im Zentrum, und die Ergebnisse unseres Handelns müssen unter dem Blickwinkel des Kundennutzens bewertet werden.

Höchstleistung

Unser Ziel ist es, die Besten zu sein. Diesem Anspruch muss sich jeder stellen, und dies bedeutet, dass jeder Mitarbeiter und jede Mitarbeiterin bereit ist, Höchstleistung zu bringen. Wir streben an, zu einer Elite zu gehören, ohne dabei arrogant zu sein. Denn das Unternehmen und seine Produkte stehen im Vordergrund, niemand sonst.

Verantwortung

Jeder Mitarbeiter und jede Mitarbeiterin in der BMW Group trägt persönliche Verantwortung für den Erfolg des Unternehmens. Dies gilt auch im Team, wo jeder Einzelne zu seiner Verantwortung stehen muss. Hierbei sind wir uns bewusst, dass wir alle gemeinsam an den Unternehmenszielen arbeiten. Daher stehen wir auch im Interesse des Unternehmens füreinander ein.

Wirksamkeit

Für das Unternehmen zählen nur nachhaltig wirksame Ergebnisse. Bei der Beurteilung von Führung zählt die Wirksamkeit der Leistung auf die Ergebnisse.

Wandlungsfähigkeit

Um dauerhaft erfolgreich zu sein, müssen wir uns schnell und flexibel an neue Anforderungen anpassen. Veränderung verstehen wir daher als Chance und Veränderungsfähigkeit als Voraussetzung, diese Chance zu nutzen.

Dissens

Im Wettstreit um die beste Lösung hat jeder die Pflicht, einen Dissens offenzulegen. Die gefundenen Lösungen werden von allen Beteiligten konsequent umgesetzt.

Respekt, Vertrauen, Fairness

Wir begegnen einander mit Respekt. Führung basiert auf gegenseitigem Vertrauen, Vertrauen basiert auf Berechenbarkeit und Fairness.

- 134 — Corporate Governance
- 134 Mitglieder des Aufsichtsrats
- 137 Mitglieder des Vorstands
- 138 — Corporate Governance in der BMW Group
- 140 Compliance in der BMW Group
- 141 Vergütungsbericht
- 147 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG

Mitarbeiter

Unternehmen werden von Menschen gemacht. Mitarbeiter sind unser stärkster Erfolgsfaktor. Deshalb gehören Personalentscheidungen zu den wichtigsten Entscheidungen.

Vorbildfunktion

Jede Führungskraft hat eine Vorbildfunktion.

Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit bedeutet für uns einen dauerhaft positiven Beitrag zum ökonomischen Erfolg des Unternehmens. Diese ist die Basis für die Wahrnehmung der ökologischen und sozialen Verantwortung.

Gesellschaft

Die Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung gehört für uns untrennbar zu unserem unternehmerischen Selbstverständnis.

Unabhängigkeit

Die unternehmerische Unabhängigkeit der BMW Group gewährleisten wir durch nachhaltiges profitables Wachstum.

Entsprechenserklärung und BMW Group Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat einer in Deutschland börsennotierten Gesellschaft sind gesetzlich verpflichtet (§ 161 AktG), einmal jährlich zu erklären, ob den amtlich veröffentlichten und zum Erklärungszeitpunkt maßgeblichen Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex entsprochen wurde und wird. Die Unternehmen sind außerdem verpflichtet, zu erklären, welche Empfehlungen des Kodex nicht angewendet wurden oder werden.

Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG sehen in den Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) einen Beitrag, den Finanzplatz Deutschland insbesondere auch für ausländische Investoren attraktiver zu gestalten. In ihrer gemeinsamen Sitzung im Dezember 2008 haben Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG die Entsprechenserklärung zu der seit dem 8. August 2008 gültigen Neufassung des Deutschen Corporate Governance Kodex verabschiedet und auf der Internetseite des Unternehmens zugänglich gemacht. Sie ist im Volltext mit Erläuterungen nochmals auf Seite 147 dieses Geschäftsberichts abgedruckt. Auch künftig entspricht die BMW AG den Empfehlungen des DCGK bis auf lediglich eine Ausnahme: Der Aufsichtsrat hat die Festlegung der Vergütung einschließlich des Vergütungssystems und der wesentlichen Vertragselemente sowie die regelmäßige Überprüfung der Vergütung des Vorstands auf

den Personalausschuss übertragen. Das Aufsichtsratsplenum wird jedoch regelmäßig und sehr ausführlich über die Arbeit des Personalausschusses informiert. Diese Aufgabenaufteilung hat sich aus Sicht des Aufsichtsrats bewährt und dient der Effizienz der Aufsichtsratsarbeit. Alle anderen Empfehlungen werden erfüllt. Darüber hinaus haben Vorstand und Aufsichtsrat auf der Basis des DCGK bereits in den vergangenen Jahren einen eigenen Corporate Governance Kodex für die BMW Group erarbeitet, um den Aktionären und sonstigen Stakeholdern ein umfassendes und abgeschlossenes Dokument zu der bei der BMW Group praktizierten Corporate Governance zur Verfügung zu stellen. Im Zusammenhang mit der Neufassung des DCGK wurde auch der Corporate Governance Kodex für die BMW Group überarbeitet. Der Corporate Governance Kodex für die BMW Group ist zusammen mit weiteren Informationen für Aktionäre auf der Internetseite der BMW Group abrufbar.

Ein Koordinator für alle mit dem Thema Corporate Governance zusammenhängenden Fragen berichtet direkt und regelmäßig an Vorstand und Aufsichtsrat.

Meldepflichtige Wertpapiergeschäfte (Directors' Dealings)

Gemäß § 15 a Wertpapierhandelsgesetz müssen insbesondere Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats und Personen, die mit ihnen in einer engen Beziehung stehen, Geschäfte mit BMW Aktien oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten der BMW AG melden, wenn die Gesamtsumme der Geschäfte in einem Kalenderjahr einen Betrag von 5.000 Euro erreicht oder übersteigt. Die BMW AG veröffentlicht die ihr gemeldeten Geschäfte auf ihrer Internetseite unter www.bmwgroup.com/ir und in ihrem jährlichen Dokument nach § 10 Abs. 1 Wertpapierprospektgesetz.

Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der BMW AG halten in Summe 27,70 % der Stamm- und Vorzugsaktien der Gesellschaft. Auf Herrn Stefan Quandt, Bad Homburg v. d. H., entfallen 16,12 % und auf Frau Susanne Klatten, München, 11,58 %. Der Aktienbesitz der Mitglieder des Vorstands beläuft sich auf insgesamt weniger als 1 % der Aktien.

Compliance in der BMW Group

Verantwortungsvolles und rechtmäßiges Handeln ist eine der Grundvoraussetzungen für den unternehmerischen Erfolg der BMW Group. Es ist fester Bestandteil der Unternehmenskultur und bildet die Basis für das Vertrauen, das Kunden, Aktionäre, Geschäftspartner und auch die Öffentlichkeit der BMW Group entgegenbringen. Der Vorstand und alle Mitarbeiter in der BMW Group sind zu verantwortungsbewusstem Verhalten und zur Einhaltung geltender Vorschriften verpflichtet.

Dieses Prinzip ist bereits seit vielen Jahren in internen Verhaltensregeln verankert. Zur Einhaltung rechtlicher Bestimmungen wurden den verantwortlichen Fachstellen Ansprechpartner aus der Rechts- und Patentabteilung, der Konzernrevision und der Konzernsicherheit unterstützend zur Seite gestellt.

Um die Vermeidung von Rechts- und Reputationsrisiken noch besser abzusichern, hat der Vorstand im Jahr 2007 ein Compliance Committee eingerichtet und damit beauftragt, in der BMW Group weltweit eine Compliance Organisation einzurichten.

Das BMW Group Compliance Committee besteht aus den Leitern der Bereiche Recht und Patente, Konzernkommunikation und Politik, Konzernrevision, Konzernberichts-wesen, Organisation/Inhouse-Consulting sowie Konzernpersonal- und -sozialwesen. Es steuert und überwacht die erforderlichen Aktivitäten zur Vermeidung von Rechtsverstößen (Legal Compliance). Hierzu gehören Trainings-, Informations- und Kommunikationsmaßnahmen, die Verfolgung von Rechtsverstößen und die Umsetzung von Compliance Anforderungen.

Das Compliance Committee berichtet dem Vorstand regelmäßig über alle Compliance relevanten Themen. Neben den Fortschritten beim Aufbau der Compliance Organisation sind das etwa durchgeführte Untersuchungen, bekannt gewordene Verstöße und deren Sanktion sowie Korrektur- und Präventionsmaßnahmen. Das BMW Group Compliance Committee wird durch ein neu eingerichtetes Compliance Committee Office tätig, das organisatorisch dem Ressort des Vorstandsvorsitzenden zugeordnet ist.

Der Vorstand berichtet dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats regelmäßig und auch fallbezogen über den aktuellen Stand der Compliance Aktivitäten in der BMW Group.

Die Implementierung der BMW Group Compliance Organisation erfolgte im Jahr 2008 für die BMW AG und eine Reihe von deutschen Tochtergesellschaften. Die internationale Einführung folgt im Jahr 2009. Die Compliance Organisation wird ergänzt durch eine ebenfalls im Jahr 2008

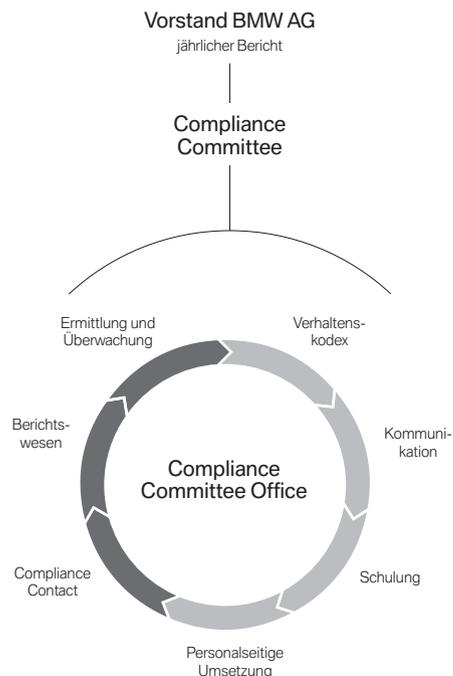
eingeführte neue Regelungslandschaft aus internen Grundsätzen, Richtlinien und Anweisungen, die teilweise die geltenden rechtlichen Vorschriften konkretisieren.

Die BMW Group Compliance Organisation ist die Gesamtheit aller Maßnahmen, rechtmäßiges Handeln der BMW Group, ihrer Organe, Führungskräfte und Mitarbeiter sicherzustellen. Die einzelnen Bestandteile sind im Schaubild auf dieser Seite dargestellt und gelten konzernweit. Soweit in einzelnen Ländern oder Geschäftsbereichen zusätzliche Compliance Anforderungen bestehen, wird diesen durch ergänzende lokale Compliance Maßnahmen Rechnung getragen.

Kernstück der Compliance Organisation ist der BMW Group Verhaltenskodex – Grundsätze für rechtmäßiges Handeln (Legal Compliance Code, LCC). Der Verhaltenskodex erläutert die Bedeutung von Legal Compliance und gibt einen Überblick über die für die BMW Group relevanten rechtlichen Themenbereiche. Er steht allen Mitarbeitern in Deutsch und Englisch als Broschüre und zum Download zur Verfügung. Ab 2009 werden Übersetzungen in sieben weiteren Sprachen angeboten.

Bei der Vermeidung von Rechtsverstößen kommt den Führungskräften eine besondere Verantwortung und Vorbildfunktion zu. Jede Führungskraft ist verpflichtet, ihre

Compliance Committee



- 134 — Corporate Governance
- 134 Mitglieder des Aufsichtsrats
- 137 Mitglieder des Vorstands
- 138 Corporate Governance in der BMW Group
- 140 — Compliance in der BMW Group
- 141 — Vergütungsbericht
- 147 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG

Mitarbeiter über Inhalt und Bedeutung des Verhaltenskodexes zu informieren und auf Rechtsrisiken hinzuweisen. Die Führungskräfte haben aus eigener Initiative regelmäßig die Beachtung des geltenden Rechts zu überprüfen und suchen dazu das Gespräch mit ihren Mitarbeitern. Bei Anhaltspunkten für Rechtsverstöße ist diesen konsequent nachzugehen.

Im Zuge der ersten Implementierungsstufe wurden im Jahr 2008 über 4.500 Führungskräfte zu den Compliance-Grundlagen geschult. Die Schulung ist für alle Führungskräfte der BMW Group verpflichtend und wird als webbasiertes Training in Deutsch und Englisch angeboten. Der erfolgreiche Abschluss des Trainings wird durch ein Zertifikat dokumentiert. Die Grundlagenschulung wird durch zielgruppenspezifische Trainings zu bestimmten Compliance Themen ergänzt.

Um Rechtsrisiken zu vermeiden, können sich alle Mitarbeiter mit Fragen an ihre Führungskräfte und an die zuständigen Fachstellen der BMW Group wenden, insbesondere an die Rechtsabteilung, die Konzernrevision und die Konzernsicherheit. Ergänzend hierzu wurde im Jahr 2008 der BMW Group Compliance Contact als weitere Anlaufstelle eingerichtet, an die sich Mitarbeiter und Externe telefonisch oder per E-Mail mit Compliance relevanten Fragen wenden können. Das Gleiche gilt, wenn Schwachstellen oder sonstige Umstände bemerkt werden, die zu Rechtsverstößen führen können. Auf Wunsch kann dies auch anonym geschehen.

Compliance Anfragen und Hinweise werden im Büro des BMW Group Compliance Committee dokumentiert und bearbeitet, erforderlichenfalls mit Unterstützung der Konzernrevision, der Konzernsicherheit und der rechtsberatenden Fachstellen.

Als Teil der Compliance Organisation wird ein Berichtswesen aufgebaut, in dem alle Unternehmensbereiche das Compliance Committee regelmäßig und, erforderlichenfalls ad hoc, über Compliance relevante Themen informieren. Gegenstand der Berichterstattung sind u. a. der Stand und die Fortschritte beim Aufbau der Compliance Organisation, etwa festgestellte Rechtsrisiken oder -verstöße sowie ergriffene Korrektur- oder Präventivmaßnahmen.

Die Beachtung und Umsetzung des Verhaltenskodexes ist Gegenstand regelmäßiger Prüfungen der Konzernrevision und der Konzernsicherheit. Hierzu wird die Konzernrevision auch vor Ort Prüfungen durchführen und Mitarbeiter befragen.

Es ist unerlässlich, dass die Mitarbeiter der BMW Group die für sie relevanten Rechtspflichten kennen und einhal-

ten. Die BMW Group nimmt Rechtsverstöße ihrer Mitarbeiter nicht hin. Schuldhaftige Rechtsverletzungen können arbeitsrechtliche Sanktionen nach sich ziehen und eine persönliche Haftung des Mitarbeiters zur Folge haben.

Um dies zu vermeiden, werden die Mitarbeiter der BMW Group über verschiedene interne Medien umfassend über die Instrumente und Maßnahmen der Compliance Organisation informiert. Zentrales Kommunikationsmittel ist die Compliance Homepage im BMW Group Intranet, auf der die Mitarbeiter der BMW Group alle Informationen und Trainingsangebote in Deutsch und Englisch finden. Dort können die Mitarbeiter auch auf die häufigsten Fragen und dazugehörigen Antworten zum Thema Compliance zugreifen.

Zum Schutz der Anleger und um unternehmensintern einen gesetzeskonformen Umgang mit möglichen Insiderinformationen zu gewährleisten, wurde bereits 1994 durch den Vorstand ein Ad-hoc-Gremium eingesetzt, in dem Vertreter verschiedener Fachbereiche Sachverhalte auf ihre Ad-hoc-Relevanz überprüfen. Sämtliche Personen, die für das Unternehmen tätig sind und bestimmungsgemäß Zugang zu Insiderinformationen haben, wurden und werden in ein regelmäßig aktualisiertes Insiderverzeichnis aufgenommen und über die sich aus dem Insiderrecht ergebenden Pflichten belehrt.

Vergütungsbericht

Die BMW Group unterstützt die Bestrebungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK), die Transparenz hinsichtlich der Vergütungsbestandteile zu erhöhen. Es werden deshalb die Prinzipien beschrieben, die für die Vergütung des Vorstands gelten, sowie die Festlegungen der Satzung für die Vergütung des Aufsichtsrats. Neben der Struktur der Vergütung wird auch das Verhältnis der Vergütungsbestandteile in Zahlen erläutert. Gemäß den Empfehlungen des DCGK wird die Vergütung jedes Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieds anschließend individualisiert und nach Bestandteilen aufgegliedert ausgewiesen.

1. Vergütung des Vorstands; Zuständigkeit

Die Festlegung und Überprüfung der Vorstandsvergütung wurden auf den Personalausschuss des Aufsichtsrats übertragen, um die Effizienz der Aufsichtsratsarbeit in Personalangelegenheiten zu erhöhen. Der Aufsichtsrat wird regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Personalausschusses unterrichtet.

Zielsetzungen

Das Vergütungsmodell für den Vorstand soll im Wettbewerb um hochqualifizierte Führungspersonlichkeiten attraktiv sein. Der variable Teil der Vergütung soll, in Abhängigkeit

vom wirtschaftlichen Erfolg der BMW Group, Anreize für besondere Leistungen setzen. Die Vergütungsstruktur für den Vorstand soll außerdem Parallelen aufweisen zum Vergütungssystem der Mitarbeiter und Führungskräfte.

Vergütungselemente

Die Vergütung des Vorstands enthält als Elemente feste und variable Bezüge. Ferner ist ein Altersruhegeld zugesagt. Unter bestimmten Voraussetzungen wird bis zum Eintritt in den Ruhestand ein Übergangsgeld gewährt. Für die Gesamtvergütung der aktiven Vorstandsmitglieder legt der Personalausschuss unter Berücksichtigung der Situation und der Planungen der BMW Group einen Einkommensrahmen mit einem hohen Anteil der Tantieme fest.

In regelmäßigen Abständen überprüft der Personalausschuss das Vergütungssystem hinsichtlich Struktur und Höhe der Vorstandsvergütung. Die festen Bezüge setzen sich aus einer Grundvergütung, die monatlich als Gehalt ausgezahlt wird, sowie aus sonstigen Bezügen zusammen. Die sonstigen Bezüge bestehen im Wesentlichen aus der Nutzung von Dienstfahrzeugen, aus Versicherungsprämien, Zuschüssen bei Wohnsitzwechsel und Sicherheitseinrichtungen.

Als Messgrößen für die Berechnung des variablen Vergütungsanteils dienen der jeweilige Konzernjahresüberschuss der BMW Group, die Dividende, die Umsatzrendite und das durch den Personalausschuss des Aufsichtsrats bewertete Leistungsniveau der Vorstandsmitglieder. Für alle Mitglieder des Vorstands sind Obergrenzen festgelegt.

Das Vergütungssystem enthält keine Aktienoptionen, keine Wertzuwachsrechte, die Aktienoptionen nachgebildet sind, keine anderen aktienbasierten Vergütungskomponenten und keine anderen Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung. Es sind mit den Mitgliedern des Vorstands auch keine Entschädigungsvereinbarungen für den Fall eines Übernahmeangebots getroffen worden. Auch hat kein Mitglied des Vorstands im abgelaufenen Geschäftsjahr Leistungen oder entsprechende Zusagen von Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied erhalten.

Für den Fall der Beendigung des Mandatsverhältnisses bestehen Ruhegeldzusagen. Ruhegelder werden an frühere Vorstandsmitglieder gezahlt, die entweder das 65. Lebensjahr oder, sofern ihr Mandat früher geendet hat und nicht verlängert wurde, das 60. Lebensjahr vollendet haben, die dauerhaft infolge Krankheit oder Unfall dienstunfähig geworden sind oder die aufgrund einer besonderen Vereinbarung vorzeitig in den Ruhestand getreten sind. Die Höhe des Ruhegeldes setzt sich unverändert zum Vorjahr aus einem monatlichen Grundbetrag von 10.000 Euro

bzw. 15.000 Euro (Vorstandsvorsitzender) und einem Festbetrag zusammen. Der Festbetrag beträgt für jedes volle Jahr der Betriebszugehörigkeit vor der Vorstandstätigkeit rund 75 Euro und für jedes volle Jahr bis maximal 15. Jahr der Vorstandstätigkeit 153 bis 600 Euro. Die laufenden Ruhegeldzahlungen werden in Anlehnung an die Anpassung der Beamtenpensionen bei Veränderungen der Besoldungsstufe B6 (ohne Zuschläge) um mehr als 5% bzw. entsprechend dem Betriebsrentengesetz angepasst.

Kommt es zu einer vorzeitigen Beendigung des Mandatsverhältnisses, bevor das Vorstandsmitglied das 60. Lebensjahr vollendet hat, so kann ein Übergangsgeld i. H. v. 2/3 des bis dato erdienten fiktiven Ruhegelds bis zum Beginn der Ruhegeldberechtigung zahlbar werden, wenn dies nach einer mindestens dreijährigen Tätigkeit als Vorstand unter Berücksichtigung aller Umstände objektiv angemessen ist. Es bestehen Vereinbarungen über die Anrechnung anderweitiger Einkünfte auf Ruhe- und Übergangsgelder.

Es bestehen für den Fall der Mandatsbeendigung keine erfolgsabhängigen Zusagen und keine Abfindungszusagen.

Die unten individualisiert dargestellte jährliche Zuführung zu den Pensionsrückstellungen beinhaltet die so genannten Dienstzeitaufwendungen (service cost).

Soweit einzelne Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2008 eine Kreditkarte der BMW Bank GmbH besaßen, verfügten sie über einen Kreditrahmen von maximal 7.500 Euro (2007: 25.565 Euro). Die Kreditkartennutzung hat sich ausnahmslos innerhalb der vereinbarten Limits bewegt.

Vorstandsvergütung für das Geschäftsjahr 2008 insgesamt

Die Bezüge für die aktiven Mitglieder des Vorstands der BMW AG betragen für das Geschäftsjahr 2008 insgesamt 10,9 Mio. Euro (2007: 15,2 Mio. Euro). Davon entfallen auf fixe Bestandteile einschließlich der sonstigen Bezüge 3,1 Mio. Euro (2007: 2,7 Mio. Euro) und auf variable Bestandteile 7,8 Mio. Euro (2007: 12,5 Mio. Euro).

in Mio. Euro	2008		2007	
	Höhe	Anteil in %	Höhe	Anteil in %
Feste Bezüge	3,1	28,4	2,7	17,8
Variable Bezüge	7,8	71,6	12,5*	82,2
Bezüge	10,9	100,0	15,2	100,0

* Berechnung auf Basis einer vereinbarten Begrenzung

- 134 — Corporate Governance
- 134 Mitglieder des Aufsichtsrats
- 137 Mitglieder des Vorstands
- 138 Corporate Governance in der BMW Group
- 140 — Compliance in der BMW Group
- 141 — Vergütungsbericht
- 147 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG

Die fixen Gehälter der Mitglieder des Vorstands blieben im Geschäftsjahr 2008 unverändert. Die Steigerung bei der Gesamtsumme der festen Bezüge aller Vorstandsmitglieder ist im Wesentlichen damit zu erklären, dass der Vorstand im Geschäftsjahr 2008 fast durchgängig aus acht Mitgliedern bestand, während dies im Geschäftsjahr 2007 nur während des vierten Quartals der Fall war.

Ferner sind für aktive Mitglieder des Vorstands Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses in Höhe von

0,8 Mio. Euro (2007: 0,7 Mio. Euro) angefallen. Hierbei handelt es sich um Aufwendungen für die Dotierung von Pensionsrückstellungen (service cost).

Die laufenden Zahlungen an frühere Mitglieder des Vorstands und deren Hinterbliebene betragen insgesamt 3,1 Mio. Euro (2007: 4,3 Mio. Euro). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen sind nach IAS 19 mit 44,3 Mio. Euro (2007: 38,3 Mio. Euro) zurückgestellt.

Vorstandsvergütung für das Geschäftsjahr 2008 (2007), individualisiert

in Euro	Feste Bezüge		Variable Bezüge	Bezüge gesamt	Jährliche Zuführung zu den Pensionsrückstellungen	
	Gehalt	Sonstige Bezüge				Gesamt
Norbert Reithofer	600.000 (600.000)	16.271 (15.222)	616.271 (615.222)	1.650.000 (3.139.200)	2.266.271 (3.754.422)	124.912 (161.124)
Frank-Peter Arndt	300.000 (300.000)	19.708 (98.199)	319.708 (398.199)	825.000 (1.569.600)	1.144.708 (1.967.799)	69.327 (84.851)
Ernst Baumann ¹	330.000 (360.000)	17.725 (15.737)	347.725 (375.737)	882.292 (1.818.300)	1.230.017 (2.194.037)	86.079 (95.394)
Herbert Diess	300.000 (75.000)	29.762 (9.662)	329.762 (84.662)	825.000 (392.400)	1.154.762 (477.062)	89.930 (28.909)
Klaus Draeger	300.000 (300.000)	26.276 (55.900)	326.276 (355.900)	825.000 (1.569.600)	1.151.276 (1.925.500)	70.871 (85.602)
Friedrich Eichiner	300.000 (75.000)	23.516 (11.068)	323.516 (86.068)	825.000 (392.400)	1.148.516 (478.468)	81.547 (25.157)
Michael Ganal ²	333.871 (360.000)	61.464 (14.220)	395.335 (374.220)	892.641 (1.818.300)	1.287.976 (2.192.520)	102.093 (122.013)
Stefan Krause ³	72.581 (360.000)	3.697 (16.222)	76.278 (376.222)	360.000 (1.818.300)	436.278 (2.194.522)	56.423 (72.557)
Harald Krüger ⁴	25.000 (-)	2.777 (-)	27.777 (-)	68.750 (-)	96.527 (-)	4.616 (-)
Ian Robertson ⁵	240.323 (-)	102.938 (-)	343.261 (-)	660.887 (-)	1.004.148 (-)	133.533 (-)
Gesamt	2.801.775 (2.430.000)	304.134 (236.230)	3.105.909 (2.666.230)	7.814.570 (12.518.100)	10.920.479 (15.184.330)	819.331 (675.607)

¹ Mitglied des Vorstands bis 30. November 2008

² Mitglied des Vorstands bis 4. Dezember 2008

³ Mitglied des Vorstands bis 13. März 2008

⁴ Mitglied des Vorstands seit 1. Dezember 2008

⁵ Mitglied des Vorstands seit 13. März 2008

2. Vergütung des Aufsichtsrats, Zuständigkeit, Satzungsregelung

Die Vergütung des Aufsichtsrats wird durch Beschluss der Aktionäre in der Hauptversammlung bestimmt. Die für das Geschäftsjahr 2008 anwendbare Vergütungsregelung ist Ergebnis der Beschlüsse der Hauptversammlung am 8. Mai 2008 und in § 15 der Satzung niedergelegt. Die Satzung der BMW AG ist im Internet verfügbar.

Vergütungselemente

Entsprechend den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (Ziff. 5.4.6 Abs. 2 DCGK) enthält die

Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder feste Bezüge und einen erfolgsorientierten Vergütungsbestandteil.

Jedes Aufsichtsratsmitglied der BMW AG erhält neben dem Ersatz seiner Auslagen eine feste, nach Ablauf des Geschäftsjahres zahlbare Vergütung von 55.000 Euro sowie eine nach der ordentlichen Hauptversammlung des Folgejahres zahlbare erfolgsorientierte Vergütung von 220 Euro je volle 0,01 Euro, um die das im Konzernabschluss für das jeweilige Geschäftsjahr (Vergütungsjahr) ausgewiesene Ergebnis je Stammaktie (Earnings per Share, EPS) einen Mindestbetrag von 2,30 Euro (Mindest-EPS) übersteigt.

Für die erfolgsorientierte Vergütung ist eine Obergrenze in Höhe von 110.000 Euro vorgesehen. Da im Geschäftsjahr 2008 das Mindest-EPS nicht erreicht wurde, ist für das Geschäftsjahr 2008 keine erfolgsorientierte Vergütung zahlbar.

Der Deutsche Corporate Governance Kodex empfiehlt außerdem, den Vorsitz und stellvertretenden Vorsitz im Aufsichtsrat sowie den Vorsitz und die Mitgliedschaft in den Ausschüssen bei der Vergütung zu berücksichtigen (Ziff. 5.4.6 Abs. 1 DCGK).

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 erhält. Der Vorsitzende eines Ausschusses des Aufsichtsrats erhält das Doppelte und jedes Mitglied eines 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. Damit wird bei mehreren Funktionen eine Kumulierung vermieden.

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 Euro pro Sitzung. Mehrere Sitzungen am selben Tag werden nicht separat vergütet.

Ferner erstattet die Gesellschaft jedem Aufsichtsratsmitglied die auf seine Bezüge entfallende Umsatzsteuer. Die im Folgenden ausgewiesenen Beträge sind Nettobeträge.

Aufsichtsratsvergütung im Geschäftsjahr 2008 insgesamt

Gemäß § 15 der Satzung erhält der Aufsichtsrat für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2008 insgesamt 1,6 Mio. Euro (2007: 2,8 Mio. Euro). Davon sind 1,6 Mio. Euro feste Bezüge (2007: 0,1 Mio. Euro). Eine variable Vergütung ist für 2008 nicht zahlbar (2007: 2,7 Mio. Euro), da die satzungsmäßigen Voraussetzungen (Mindest-EPS höher als 2,30 Euro) nicht erfüllt wurden.

in Mio. Euro	2008		2007	
	Höhe	Anteil in %	Höhe	Anteil in %
Feste Bezüge	1,6	100,0	0,1	3,6
Variable Bezüge	-	-	2,7*	96,4
Bezüge	1,6	100,0	2,8	100,0

* Berechnung auf Basis einer vereinbarten Begrenzung

Aufsichtsratsvergütung für das Geschäftsjahr 2008 (2007), individualisiert¹

in Euro	Feste Vergütung	Sitzungsgeld	Variable Vergütung	Gesamt
Joachim Milberg (Vors.)	165.000 (18.000)	10.000 (-)	(-) (310.680)	175.000 (328.680)
Manfred Schoch (stellv. Vors.)	110.000 (12.000)	10.000 (-)	(-) (207.120)	120.000 (219.120)
Stefan Quandt (stellv. Vors.)	110.000 (12.000)	10.000 (-)	(-) (207.120)	120.000 (219.120)
Konrad Gottinger (stellv. Vors.) ²	13.825 (12.000)	(-) (-)	(-) (207.120)	13.825 (219.120)
Stefan Schmid (stellv. Vors.) ³	99.180 (5.967)	10.000 (-)	(-) (102.993)	109.180 (108.960)
Jürgen Strube (stellv. Vors.) ⁴	90.765 (6.000)	10.000 (-)	(-) (103.560)	100.765 (109.560)
Hans-Dietrich Winkhaus (stellv. Vors.) ⁵	38.770 (12.000)	2.000 (-)	(-) (207.120)	40.770 (219.120)
Ulrich Eckelmann	55.000 (6.000)	10.000 (-)	(-) (103.560)	65.000 (109.560)
Bertin Eichler	55.000 (6.000)	8.000 (-)	(-) (103.560)	63.000 (109.560)
Franz Haniel	55.000 (6.000)	8.000 (-)	(-) (103.560)	63.000 (109.560)
Reinhard Hüttl ⁶	35.765 (-)	8.000 (-)	(-) (-)	43.765 (-)
Arthur L. Kelly ⁷	19.385 (6.000)	2.000 (-)	(-) (103.560)	21.385 (109.560)
Susanne Klatten	55.000 (6.000)	8.000 (-)	(-) (103.560)	63.000 (109.560)
Karl-Ludwig Kley ⁸	35.765 (-)	4.000 (-)	(-) (-)	39.765 (-)
Renate Köcher ⁹	35.765 (-)	8.000 (-)	(-) (-)	43.765 (-)
Willibald Löw	55.000 (6.000)	10.000 (-)	(-) (103.560)	65.000 (109.560)
Hubert Markl	55.000 (6.000)	8.000 (-)	(-) (103.560)	63.000 (109.560)
Wolfgang Mayrhuber	55.000 (6.000)	10.000 (-)	(-) (103.560)	65.000 (109.560)
Heinz-Joachim Neubürger ¹⁰	19.385 (6.000)	2.000 (-)	(-) (103.560)	21.385 (109.560)
Werner Neugebauer	55.000 (6.000)	8.000 (-)	(-) (103.560)	63.000 (109.560)
Franz Oberländer	55.000 (6.000)	10.000 (-)	(-) (103.560)	65.000 (109.560)
Anton Ruf	55.000 (6.000)	10.000 (-)	(-) (103.560)	65.000 (109.560)
Maria Schmidt ¹¹	42.377 (-)	8.000 (-)	(-) (-)	50.377 (-)
Werner Zierer	55.000 (6.000)	10.000 (-)	(-) (103.560)	65.000 (109.560)
Gesamt	1.420.982 (155.967)	184.000 (-)	(-) (2.691.993)	1.604.982 (2.847.960)

¹ Die feste und variable Vergütung werden zeitanteilig, d. h. in Abhängigkeit von den konkreten Mandatslaufzeiten im Geschäftsjahr, berechnet.² Mitglied des Aufsichtsrats bis 15. Februar 2008³ Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats seit 13. März 2008⁴ Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats seit 8. Mai 2008⁵ Mitglied des Aufsichtsrats bis 8. Mai 2008⁶ Mitglied des Aufsichtsrats seit 8. Mai 2008⁷ Mitglied des Aufsichtsrats bis 8. Mai 2008⁸ Mitglied des Aufsichtsrats seit 8. Mai 2008⁹ Mitglied des Aufsichtsrats seit 8. Mai 2008¹⁰ Mitglied des Aufsichtsrats bis 8. Mai 2008¹¹ Mitglied des Aufsichtsrats seit 25. März 2008

Soweit einzelne Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2008 eine Kreditkarte der BMW Bank GmbH besaßen, verfügten sie über einen Kreditrahmen von maximal 7.500 Euro (2007: 25.565 Euro). Die Kreditkartennutzung hat sich ausnahmslos innerhalb der vereinbarten Limits bewegt.

Beratungs- und Vermittlungsleistungen sowie andere persönliche Leistungen wurden durch Mitglieder des Aufsichtsrats auch im Jahr 2008 nicht erbracht. Entsprechend wurden keine zusätzlichen Vergütungen gewährt. Es entspricht vielmehr der Unternehmenspolitik und der Praxis, dass mit Mitgliedern des Aufsichtsrats keine Vertragsbeziehungen eingegangen werden, mit denen diese zur Erbringung von vergütungspflichtigen persönlichen Leistungen, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, verpflichtet werden (vgl. BMW Group Corporate Governance Kodex, Ziffer 4.4).

Unter der Adresse www.bmwgroup.com/ir finden Interessenten neben dem BMW Group Corporate Governance Kodex, dem Verhaltenskodex – Grundsätze für rechtmäßiges Handeln (Legal Compliance Code) und der Satzung weiterführende Informationen zum Unternehmen, insbesondere sämtliche Finanzpublikationen des Unternehmens.

134 — Corporate Governance

134 Mitglieder des Aufsichtsrats

137 Mitglieder des Vorstands

138 Corporate Governance in der BMW Group

140 — Compliance in der BMW Group

141 — Vergütungsbericht

147 — Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG

Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft zu den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ gemäß § 161 AktG

I. Entsprechenserklärung

Vorstand und Aufsichtsrat der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft („BMW AG“) erklären zu den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“:

1. Seit Abgabe der letzten Erklärung vom 4. Dezember 2007 hat die BMW AG sämtlichen am 20. Juli 2007 im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemachten Empfehlungen (Kodexfassung vom 14. Juni 2007) entsprochen, mit Ausnahme der bereits am 4. Dezember 2007 erklärten Abweichung von Ziffer 4.2.2 Abs. 1 DCGK: Die Beratung und regelmäßige Überprüfung der Struktur des Vergütungssystems für den Vorstand erfolgte durch den Personalausschuss und nicht zusätzlich durch das Aufsichtsratsplenum.
2. Die BMW AG wird sämtlichen am 8. August 2008 im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemachten Empfehlungen (Kodexfassung vom 6. Juni 2008) mit lediglich einer Abweichung entsprechen: Der Aufsichtsrat hat die Beschlussfassung über das Vergütungssystem für den Vorstand einschließlich der wesentlichen Vertragselemente und die regelmäßige Überprüfung des Vergütungssystems auf den Personalausschuss übertragen (Ziffer 4.2.2 Abs. 1 DCGK).

II. Erläuterungen

Die Festlegung des Vergütungssystems für den Vorstand einschließlich der wesentlichen Vertragselemente und die regelmäßige Überprüfung des Vergütungssystems wurden auf den Personalausschuss übertragen, um die Effizienz der Aufsichtsratsarbeit in Personalangelegenheiten zu erhöhen. Der Aufsichtsrat wird regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Personalausschusses unterrichtet.

München, im Dezember 2008

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Der Aufsichtsrat

Der Vorstand

Weitere Informationen

BMW AG

Anteilsbesitz

Wesentliche verbundene Unternehmen der BMW AG zum 31. Dezember 2008	Eigenkapital in Mio. Euro	Ergebnis in Mio. Euro	Kapitalanteil in %
Inland¹			
BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München ³	3.769	-	100
BMW Bank GmbH, München ³	268	-	100
BMW Finanz Verwaltungs GmbH, München	247	-117	100
BMW Ingenieur-Zentrum GmbH + Co., Dingolfing	47	-4	100
BMW Maschinenfabrik Spandau GmbH, Berlin	42	1	100
BMW Leasing GmbH, München ³	16	-	100
BMW Hams Hall Motoren GmbH, München ⁴	15	-	100
BMW Fahrzeugtechnik GmbH, Eisenach ³	11	-	100
BMW M GmbH Gesellschaft für individuelle Automobile, München ³	5	-	100

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 IFRSs 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 unter 500.000 Euro

148 — Weitere Informationen

148 — BMW AG Anteilsbesitz

150 BMW Group Zehn-Jahres-Vergleich

152 BMW Group Standorte

154 Glossar

156 Index

158 Grafik-Index

159 Finanzkalender

160 Kontakte

Wesentliche verbundene Unternehmen der BMW AG zum 31. Dezember 2008	Eigenkapital in Mio. Euro	Ergebnis in Mio. Euro	Kapitalanteil in %
Ausland²			
BMW Österreich Holding GmbH, Steyr	1.950	394	100
BMW Motoren GmbH, Steyr	740	144	100
BMW China Automotive Trading Ltd., Peking	136	130	100
BMW Russland Trading OOO, Moskau	127	3	100
BMW Austria Gesellschaft m. b. H., Salzburg	63	10	100
BMW Holding B.V., Den Haag	3.688	906	100
BMW Italia S.p.A., Mailand	414	58	100
BMW (Schweiz) AG, Dielsdorf	381	45	100
BMW Australia Finance Ltd., Melbourne, Victoria	370	21	100
BMW (South Africa) (Pty) Ltd., Pretoria	342	45	100
BMW Finance N.V., Den Haag	341	-64	100
— BMW Overseas Enterprises N.V., Willemstad	64	2	100
BMW Japan Corp., Tokio	297	7	100
— BMW Japan Finance Corp., Tokio	347	26	100
BMW Belgium Luxembourg S.A./N.V., Bornem	213	22	100
BMW France S.A., Montigny le Bretonneux	175	61	100
BMW Canada Inc., Whitby	153	-91	100
BMW Australia Ltd., Melbourne, Victoria	118	26	100
BMW Portugal Lda., Lissabon	53	15	100
BMW Hellas Trade of Cars SA, Athen	46	14	100
BMW Korea Co., Ltd., Seoul	25	9	100
BMW Automotive (Ireland) Ltd., Dublin	24	9	100
BMW Sverige AB, Stockholm	24	-9	100
BMW New Zealand Ltd., Auckland	22	⁵	100
BMW Nederland B.V., Den Haag	19	7	100
BMW (UK) Holdings Ltd., Bracknell	1.084	-10	100
BMW (UK) Ltd., Bracknell	868	-21	100
BMW (UK) Manufacturing Ltd., Bracknell	805	90	100
BMW Financial Services (GB) Ltd., Hook	168	-89	100
BMW (UK) Capital plc, Bracknell	105	-18	100
BMW Malta Ltd., St. Julians	972	-107	100
— BMW Malta Finance Ltd., St. Julians	833	58	100
— BMW Coordination Center V.o.F, Bornem	592	-2	100
BMW España Finance S.L., Madrid	360	21	100
— BMW Ibérica S.A., Madrid	262	32	100
— BMW de Mexico, S.A. de C.V., Mexico City	-3	-14	100
BMW (US) Holding Corp., Wilmington, Del.	1.206	5	100
BMW Manufacturing, LLC, Wilmington, Del.	690	-135	100
BMW Financial Services NA, LLC, Wilmington, Del.	577	-106	100
BMW of North America, LLC, Wilmington, Del.	242	-60	100
BMW US Capital, LLC, Wilmington, Del.	233	20	100

BMW Group im Zehn-Jahres-Vergleich

	2008	2007
	IASs/IFRSs	IASs/IFRSs
Auslieferungen		
Automobile ³	Einheiten — 1.435.876	1.500.678
Motorräder ⁴	Einheiten — 101.685	102.467
Produktion		
Automobile ³	Einheiten — 1.439.918	1.541.503
Motorräder ⁵	Einheiten — 104.220	104.396
Finanzdienstleistungen		
Vertragsbestand	Verträge — 3.031.935	2.629.949
Bilanzielles Geschäftsvolumen	Mio. Euro — 57.587	51.257
Gewinn-und-Verlust-Rechnung		
Umsatz	Mio. Euro — 53.197	56.018
Bruttomarge Konzern	in % — 16,7	21,8
Ergebnis vor Finanzergebnis	Mio. Euro — 921	4.212
Ergebnis vor Steuern	Mio. Euro — 351	3.873
Umsatzrendite (Ergebnis vor Steuern/Umsatz)	in % — 0,7	6,9
Ertragsteuern	Mio. Euro — 21	739
Steuerlastquote	in % — 6,0	19,1
Jahresüberschuss	Mio. Euro — 330	3.134
Bilanz		
Langfristige Vermögenswerte	Mio. Euro — 62.416	56.619
Kurzfristige Vermögenswerte	Mio. Euro — 38.670	32.378
Eigenkapital	Mio. Euro — 20.273	21.744
Eigenkapitalquote Konzern	in % — 20,1	24,4
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	Mio. Euro — 41.526	33.469
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	Mio. Euro — 39.287	33.784
Bilanzsumme	Mio. Euro — 101.086	88.997
Kapitalflussrechnung		
Flüssige Mittel zum Stichtag	Mio. Euro — 7.454	2.393
Operativer Cashflow ⁷	Mio. Euro — 4.471	6.246
Investitionen	Mio. Euro — 4.204	4.267
Investitionsquote (Investitionen/Umsatz)	in % — 7,9	7,6
Personal		
Mitarbeiter am Jahresende ⁸	— 100.041	107.539
Personalaufwand je Mitarbeiter	Euro — 75.612	76.704
Dividende		
Dividendensumme	Mio. Euro — 197	694
Dividende je Stammaktie/Vorzugsaktie	Euro — 0,30/0,32	1,06/1,08

148 — Weitere Informationen

- 148 BMW AG Anteilsbesitz
- 150 — BMW Group Zehn-Jahres-Vergleich
- 152 BMW Group Standorte
- 154 Glossar
- 156 Index
- 158 Grafik-Index
- 159 Finanzkalender
- 160 Kontakte

¹ angepasst nach Neubehandlung der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen² angepasst nach Harmonisierung der internen und externen Rechnungslegung³ bis zum 9. Mai 2000 inkl. Rover Cars und bis zum 30. Juni 2000 inkl. Land Rover⁴ ohne C1, Auslieferungen bis 2003: 32.859 Einheiten, ohne Husqvarna Motorcycles (13.511 Motorräder)⁵ bis 1999 einschließlich BMW F 650 Montage bei Aprilia S. p. A., ab 2006 einschließlich BMW G 650 X Montage bei Piaggio S. p. A./ohne C1 Fertigung bei Bertone, Produktion C1 bis 2002: 33.489 Einheiten, ohne Husqvarna Motorcycles (14.232 Motorräder)⁶ Jahresüberschuss vor außerordentlichem Ergebnis betrug 663 Mio. Euro⁷ Werte verfügbar seit 2000, in der Kapitalflussrechnung aufgeführter Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit: bis 2006 des Industriegeschäfts, ab 2007 des Segments Automobile⁸ Werte ohne ruhende Arbeitsverhältnisse, ohne Mitarbeiter in Freizeitphase der Altersteilzeit, ohne Geringverdiener⁹ Anpassung Ausschüttung wegen Erwerbs eigener Anteile

2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	2000	1999
IASs/IFRSs	IASs/IFRSs	IASs/IFRSs, angepasst ¹	IASs/IFRSs	IASs/IFRSs, angepasst ²	IASs/IFRSs	IASs/IFRSs	HGB	HGB
1.373.970	1.327.992	1.208.732	1.104.916	1.057.344	905.657	1.011.874	1.011.874	1.180.429
100.064	97.474	92.266	92.962	92.599	84.713	74.614	74.614	65.168
1.366.838	1.323.119	1.250.345	1.118.940	1.090.258	946.730	1.026.775	1.026.775	1.147.420
103.759	92.012	93.836	89.745	93.010	90.478	74.397	74.397	69.157
2.270.528	2.087.368	1.843.399	1.623.425	1.443.236	1.297.702	1.317.150	970.747	1.010.839
44.010	40.428	32.556	28.647	26.505	25.306	24.958	17.578	16.859
48.999	46.656	44.335	41.525	42.411	38.463	37.226	35.356	34.402
23,1	22,9	23,2	22,7	22,8	25,3	22,8	18,1	16,4
4.050	3.793	3.774	3.353	3.505	3.356	2.065	1.578	931
4.124	3.287	3.583	3.205	3.297	3.242	2.032	1.663	1.111
8,4	7,0	8,1	7,7	7,8	8,4	5,5	4,7	3,2
1.250	1.048	1.341	1.258	1.277	1.376	823	637	448
30,3	31,9	37,4	39,3	38,7	42,4	40,5	38,3	40,3
2.874	2.239	2.242	1.947	2.020	1.866	1.209	1.026	-2.487 ⁶
50.514	47.556	40.822	36.921	34.667	31.282	30.079	20.056	19.857
28.543	27.010	26.812	24.554	20.844	19.977	19.261	15.819	17.650
19.130	16.973	16.534	16.150	13.871	10.770	9.432	4.896	3.932
24,2	22,8	24,4	26,3	25,0	21,0	19,1	13,6	10,5
31.372	29.509	26.517	22.090	20.028	19.223	17.386	13.457	14.785
28.555	28.084	24.583	23.235	21.612	21.266	22.522	17.522	18.790
79.057	74.566	67.634	61.475	55.511	51.259	49.340	35.875	37.507
1.336	1.621	2.128	1.659	2.333	2.437	2.927	2.879	2.055
5.373	6.184	6.157	4.970	4.553	4.304	3.966	-	-
4.313	3.993	4.347	4.245	4.042	3.516	2.781	2.138	2.155
8,8	8,6	9,8	10,2	9,5	9,1	7,5	6,0	6,3
106.575	105.798	105.972	104.342	101.395	97.275	93.624	93.624	114.952
76.621	75.238	73.241	73.499	69.560	66.711	63.548	62.307	55.710
458	419 ⁹	419	392	351	350	310	310	269
0,70/0,72	0,64/0,66	0,62/0,64	0,58/0,60	0,52/0,54	0,52/0,54	0,46/0,48	0,46/0,48	0,40/0,42

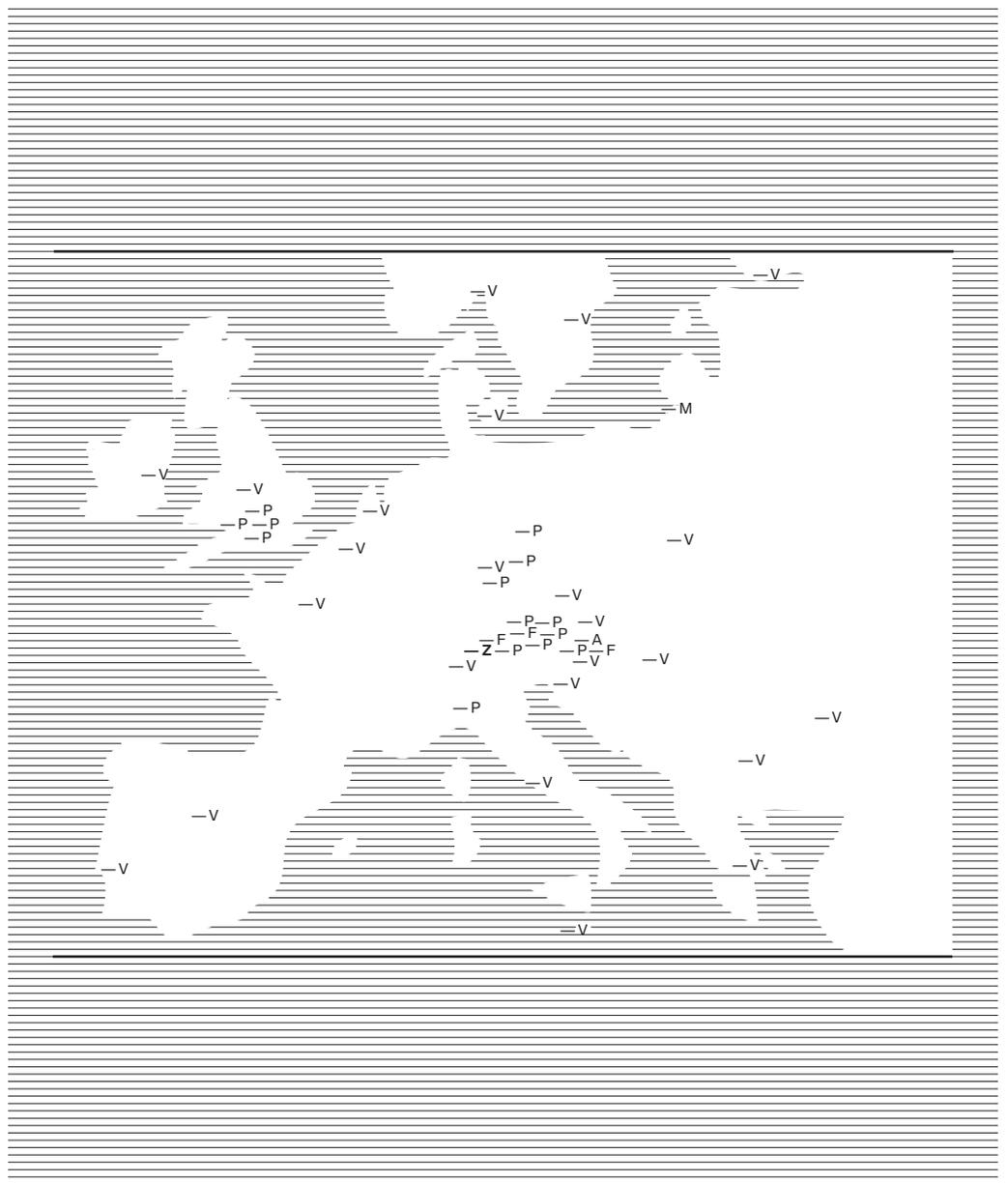
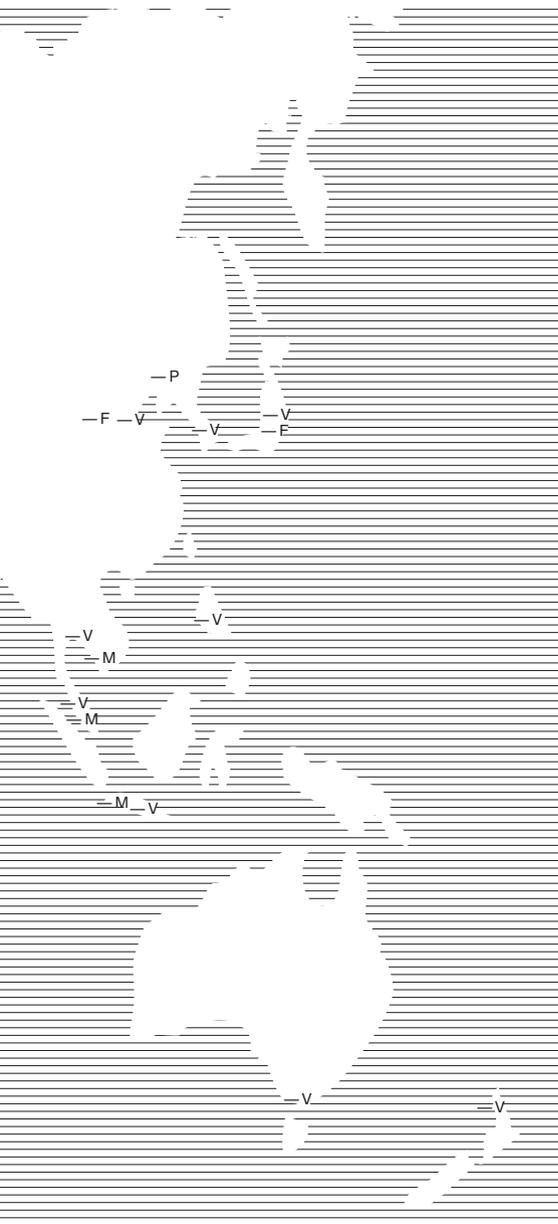


Mit 24 Produktionsstätten und 41 eigenen Vertriebsstandorten sowie dem Forschungs- und Entwicklungsverbund ist die BMW Group weltweit präsent.

- Z Zentrale
- F Forschungs und Entwicklung

BMW Group Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ), München
 BMW Group Forschung und Technik, München
 BMW Group Car IT, München
 BMW Innovations- und Technologiezentrum für Leichtbau, Landshut
 BMW Entwicklungszentrum für Dieselmotoren, Steyr, Österreich
 BMW Group Designworks, Newbury Park, USA
 BMW Group Technology Office, Palo Alto, USA
 BMW Group Engineering and Emission Test Center, Oxnard, USA
 BMW Group Technology Office, Tokio, Japan
 BMW Group Entwicklungsbüro, Peking, China
 BMW Group Entwicklung USA, Woodcliff Lake, USA

- 148 — Weitere Informationen
- 148 BMW AG Anteilsbesitz
- 150 BMW Group Zehn-Jahres-Vergleich
- 152 — BMW Group Standorte
- 154 Glossar
- 156 Index
- 158 Grafik-Index
- 159 Finanzkalender
- 160 Kontakte



— P Produktion

Werk Berlin
 Werk Dingolfing
 Werk Eisenach
 Werk Goodwood, GB (Unternehmenssitz
 Rolls-Royce Motor Cars Limited)
 Werk Hams Hall, GB
 Werk Landshut
 Werk Leipzig
 Werk München
 Werk Oxford, GB
 Werk Regensburg
 Werk Rosslyn, Südafrika
 BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang,
 China (Gemeinschaftsunternehmen mit
 Brilliance China Automotive Holdings)
 Werk Spartanburg, USA
 Werk Steyr, Österreich
 Werk Swindon, GB
 Werk Wackersdorf
 Husqvarna Motorcycles S.r.l., Cassinetta di
 Biadronno, Italien

— A Auftragsfertigung

Magna Steyr Fahrzeugtechnik,
 Österreich

— M Montagewerke

Fertigung Chennai, Indien
 Fertigung Jakarta, Indonesien
 Fertigung Kairo, Ägypten
 Fertigung Kaliningrad, Russland
 Fertigung Kulim, Malaysia
 Fertigung Rayong, Thailand

— V Vertriebsstandorte

Argentinien	Kanada	Spanien
Australien	Malaysia	Südafrika
Belgien	Malta	Südkorea
Brasilien	Mexiko	Thailand
Bulgarien	Neuseeland	Tschechische Republik
China	Niederlande	Ungarn
Dänemark	Norwegen	USA
Deutschland	Österreich	
Finnland	Philippinen	
Frankreich	Polen	
Griechenland	Portugal	
Großbritannien	Rumänien	
Indien	Russland	
Indonesien	Schweden	
Irland	Schweiz	
Italien	Slowakei	
Japan	Slowenien	

ACEA

Abkürzung für „Association des Constructeurs Européens d'Automobiles“, Verband europäischer Automobilhersteller.

Bruttomarge

Anteil des Bruttoergebnisses vom Umsatz an den Umsatzerlösen.

DAX

Abkürzung für „Deutscher Aktienindex“ – Berechnungsgrundlage sind die gewichteten Kurse der 30 größten (nach Börsenkapitalisierung) deutschen Aktiengesellschaften.

Derivate

Finanzprodukte, deren Bewertung sich überwiegend vom Preis, von den Preisschwankungen und Preiserwartungen des zugrunde liegenden Basisinstruments (beispielsweise Index, Aktie oder Anleihe) ableitet.

DJSI World

Abkürzung für Dow Jones Sustainability World Index. Gemeinsam von Dow Jones und der Schweizer Anlageagentur SAM geschaffene Indexfamilie für Unternehmen, die ihre Strategie am Konzept der Nachhaltigkeit ausgerichtet haben. Die BMW Group ist seit 1999 in den Dow Jones Sustainability Indizes an führender Stelle vertreten.

EBIT

Abkürzung für „Earnings Before Interest and Taxes“. Ergebnis vor Steuern, Anteilen anderer Gesellschafter und Finanzergebnis.

EBITDA

Abkürzung für „Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation“. Ergebnis vor Steuern, Anteilen anderer Gesellschafter, Finanzergebnis und Abschreibungen.

Effektivität

Die Effektivität oder Wirksamkeit eines Sicherungsgeschäfts bezeichnet den Grad, mit dem die einem gesicherten Risiko zurechenbaren Änderungen des beizulegenden Zeitwerts oder der Cashflows durch das Sicherungsinstrument kompensiert werden.

Efficient Dynamics

Unter dem Begriff Efficient Dynamics fasst die BMW Group alle Aktivitäten zusammen, Antriebskonzepte für die Zukunft zu entwickeln. Ziel von Efficient Dynamics ist die weitere Senkung des Verbrauchs und der Emissionen bei gleichzeitigem Zugewinn an Dynamik und Leistungsfähigkeit. Dabei werden die Optimierungspotenziale am gesamten Fahrzeug betrachtet – von effizienten Motorentechnologien über Leichtbaumaßnahmen bis hin zu umfassendem Energie- und Wärmemanagement im Fahrzeug.

Eigenkapitalquote

Anteil des Eigenkapitals (= Gezeichnetes Kapital, Rücklagen, Kumuliertes übriges Eigenkapital und Anteil anderer Gesellschafter) an der Bilanzsumme.

Free Cashflow

Der Free Cashflow ergibt sich aus dem Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit des Segments Automobile abzüglich des Mittelabflusses aus der Investitionstätigkeit des Segments Automobile.

Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital einer Gesellschaft errechnet sich aus dem Nominalwert der Aktien, multipliziert mit deren Stückzahl.

IASs

Abkürzung für „International Accounting Standards“.

IFRSs

Abkürzung für „International Financial Reporting Standards“. Rechnungslegungsnormen, die eine international vergleichbare Bilanzierung und Publizität gewährleisten sollen. Sie werden von einem internationalen Gremium, dem „International Accounting Standards Board“, erstellt. Die IFRSs umfassen auch die noch gültigen International Accounting Standards (IASs).

ISO 14001

Ein weltweit anerkannter Standard für Umweltmanagementsysteme.

Latente Steuern

Latente Steuern dienen dem periodengerechten Ausweis des Ertragsteueraufwands in der Handelsbilanz.

Materialaufwand

Fasst alle Aufwendungen zusammen, die für den Kauf von Rohmaterialien und Hilfsstoffen zur eigenen Verarbeitung benötigt werden.

Nachhaltigkeit

Vgl. Sustainability.

Operativer Cashflow

Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit des Segments Automobile.

Produktionsnetzwerk

Das BMW Group Produktionsnetzwerk besteht weltweit aus 17 Werken, sechs Montagewerken sowie einer Auftragsfertigung. Die gegenseitige Belieferung mit Systemen und Komponenten sowie die hohe Produktivität, Agilität und Flexibilität zeichnen das Netzwerk aus.

148 — Weitere Informationen

- 148 BMW AG Anteilsbesitz
- 150 BMW Group Zehn-Jahres-Vergleich
- 152 BMW Group Standorte
- 154 — **Glossar**
- 156 Index
- 158 Grafik-Index
- 159 Finanzkalender
- 160 Kontakte

Rating

Das Rating ist eine auf den internationalen Kapitalmärkten anerkannte Einstufung der Kreditwürdigkeit eines Unternehmens. Es wird von unabhängigen Ratingagenturen wie beispielsweise Standard & Poor's oder Moody's auf Basis einer Unternehmensanalyse publiziert.

Risikomanagement

Integraler Bestandteil sämtlicher Geschäftsprozesse. Durch das Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) wird ein Risikomanagementsystem für börsennotierte Aktiengesellschaften in Deutschland vorgeschrieben. Damit sollen frühzeitig Gefahren erkannt werden, die sich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens wesentlich auswirken und den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten. Dies betrifft insbesondere risikobehaftete Geschäfte, fehlerhafte Rechnungslegung und Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften. Der Vorstand ist zur Einrichtung eines derartigen Systems verpflichtet, er hat dies zu dokumentieren und einer ständigen Kontrolle durch die interne Revision zu unterziehen.

Stammaktie

Aktie mit Stimmrecht (vgl. Vorzugsaktie).

Supplier Relationship Management

Das Supplier Relationship Management (SRM) organisiert die vernetzten Zulieferbeziehungen durch fokussierte Beschaffungsstrategien, optimale Lieferantenqualifizierungs- und -auswahlprozesse, unternehmensweite Standards sowie den effizienten Sourcing- und Beschaffungsprozess entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Sustainability

Nachhaltigkeit oder nachhaltige Entwicklung berücksichtigt gleichberechtigt die ökologische, soziale und wirtschaftliche Entwicklung. Die Weltkommission für Umwelt und Entwicklung der Vereinten Nationen definierte Nachhaltigkeit 1987 als eine Entwicklung, die die Bedürfnisse der jetzigen Generation befriedigt, ohne die Lebensgrundlagen künftiger Generationen zu gefährden. Die wirtschaftliche Relevanz nachhaltigen Handelns zeigt sich für die BMW Group an den drei Aspekten Ressourcen, Reputation und Risiko.

Umsatzrendite

Vor Steuern: Anteil des Ergebnisses vor Steuern an den Umsatzerlösen.

Nach Steuern: Anteil des Jahresüberschusses an den Umsatzerlösen.

Verbundene Unternehmen

Verbundene Unternehmen sind solche, die direkt oder indirekt unter einheitlicher Leitung der BMW AG stehen oder bei denen der BMW AG direkt oder indirekt

- die Mehrheit der Stimmrechte zusteht,
- das Recht zusteht, die Mehrheit der Mitglieder des Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorgans zu bestellen oder abzuwählen, und sie gleichzeitig (direkt oder indirekt) Anteilseigner ist,
- das Recht zusteht, (direkt oder indirekt) einen beherrschenden Einfluss aufgrund eines mit diesem Unternehmen abgeschlossenen Beherrschungsvertrags oder aufgrund einer Satzungsbestimmung auf dieses Unternehmen auszuüben.

Vorzugsaktie

Im Vergleich zur Stammaktie mit höherer Dividende, aber nicht mit Stimmrecht ausgestattet.

Index

A —
Absatz — 14, 18, 20ff., 25f., 66, 68
Aktie — 14, 18, 20ff., 25f., 42f., 45f., 50, 66, 68, 77, 83, 92f., 99, 104, 109, 127, 139, 154f.
Aktienbesitz von Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats — 127, 139
Anlagevermögen — 59, 76f., 84, 89, 94, 97
Anleihen — 42f., 52, 54, 77, 111f., 117, 119, 121f.
Anteilsbesitz — 126, 148
At-Equity bewertete Beteiligungen — 75, 84, 95, 97, 130
Aufsichtsrat — 09ff., 15, 46, 62, 126f., 138f., 141, 144, 147
Auszubildende — 29f., 93

B —
Bericht des Aufsichtsrats — 08ff.
Beziehungen zu nahe stehenden Personen — 126
Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze — 58, 82, 122
Bilanzstruktur — 54

C —
Cashflow — 15, 43, 47, 63, 85f., 120, 123ff., 154
CO₂-Emissionen — 32f., 35, 40, 64, 161
Compliance — 11, 66f., 140f., 146
Corporate Governance — 10, 12, 55, 127, 134, 138f., 141, 143f., 146f.

D —
DAX — 12, 42, 154
Dividende — 15, 43, 92, 104, 142, 151, 155
Dow Jones Sustainability Index World — 44, 154

E —
Efficient Dynamics — 09f., 13, 21, 25, 34ff., 38, 40, 64, 70, 154
Eigenkapital — 43, 47f., 53f., 57ff., 75, 78, 82, 84ff., 91, 97, 103ff., 120f., 148f., 151, 154
Einkauf — 39, 137
Entwicklung — 14, 16, 18, 22, 25, 30, 35f., 39, 42, 46, 49f., 52, 62ff., 68ff., 87, 89, 94, 96f., 103, 107, 109, 129, 132f., 137, 152, 155
Ergebnis aus Equity-Bewertung — 49, 73, 77, 90, 130
Ergebnis je Aktie — 83, 92f.
Ergebnis vor Finanzergebnis — 06f., 14, 48ff., 73, 151
Ergebnis vor Steuern — 06f., 14, 48ff., 73, 129f., 151, 154
Erklärung zum Corporate Governance Kodex — 127
Erläuterungen zu den Kapitalflussrechnungen — 125
Ertragsteueransprüche — 101
Ertragsteuern — 14, 49, 73, 75, 77, 86, 90, 101, 110f., 151
Ertragsteuerverpflichtungen — 110
Eventualverbindlichkeiten — 86, 115

F —
Finanzdienstleistungen — 03, 09, 11, 14, 18, 27ff., 42, 47ff., 57, 63f., 71, 75, 77, 79ff., 85, 88, 98f., 117, 119, 122, 125, 129f., 151
Finanzergebnis — 06f., 14, 48ff., 60, 73, 86, 90, 107, 129f., 151, 154
Finanzforderungen — 52f., 75, 85, 99ff., 117, 119
Finanzinstrumente — 50, 52f., 85, 86f., 90, 103f., 116, 123ff.
Finanzverbindlichkeiten — 47f., 52ff., 75, 77, 81, 84, 86, 105, 111, 114, 117, 119, 121f.
Flottenverbrauch — 35
Flüssige Mittel — 52, 54, 59, 75, 77, 103, 117, 119, 122, 151
Forderungen aus Finanzdienstleistungen — 52f., 75, 77, 81, 85, 98f., 117, 119, 122
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen — 53, 59, 75, 101ff., 117, 119
Forschung — 38, 152
Forschungs- und Entwicklungskosten — 49f., 60, 73, 89, 96

G —
Gewinnrücklagen — 59f., 75, 104
Gewinn- und Verlust-Rechnung — 49, 60f., 72, 79, 83, 86, 88, 93, 97, 121, 133, 150
Gezeichnetes Kapital — 59, 75, 154

H —
Handelsorganisation — 28, 40f., 122
Hauptversammlung — 11ff., 15, 42, 45f., 104, 138, 143, 159

I —
Immaterielle Vermögenswerte — 15, 50f., 75, 77, 83, 91, 95f., 130f.
Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 bzw. des § 264b HGB — 128
Innenfinanzierung — 55, 154
Investitionen — 07, 15f., 24, 50ff., 66, 77, 89, 130f., 151

J —
Jahresüberschuss — 07, 15, 49ff., 60, 73, 77, 92, 103, 151

K —
Kapitalflussrechnung — 07, 15, 51f., 76, 79, 125, 133, 151
Kennzahlen je Aktie — 43
Konsolidierungsgrundsätze — 82, 133
Konsolidierungskreis — 80f.
Konzernanlagevermögen — 94
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten — 54, 75, 151
Kurzfristige Vermögenswerte — 54, 75, 97, 151

L _____

Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten — 54, 75, 151
 Langfristige Vermögenswerte — 54, 75, 97, 151
 Latente Ertragsteuern — 75, 86, 101, 110
 Laufende Ertragsteuern — 75, 77, 101, 110
 Leasinggeschäft — 18, 27ff., 63ff.
 Lieferanten — 39, 64

M _____

Mandate des Aufsichtsrats — 134ff.
 Mandate des Vorstands — 137
 Materialaufwand — 55f., 154
 Mitarbeiter — 07, 12, 24, 29ff., 37, 41f., 45, 56, 58, 66f., 93, 104ff., 138ff., 151
 Motorräder — 07, 14, 25f., 29, 38, 40, 47ff., 57f., 71, 73, 75, 79, 129ff., 150

N _____

Nachhaltigkeit — 43, 139, 154f.
 Neue Rechnungslegungsvorschriften — 87

P _____

Personalaufwand — 31, 69, 93, 151
 Produktion — 07, 24ff., 31ff., 39, 46, 58, 63, 69, 89, 137, 151, 153, 161
 Produktionsnetzwerk — 24, 30, 32f., 69, 155
 Prognosebericht — 68ff.

R _____

Rating — 105, 122f., 155
 Rechnungsabgrenzungsposten — 55, 59
 Risikomanagement — 09, 11, 62, 123, 155
 Rückstellungen für Pensionen — 53, 58f., 75, 86, 105, 109

S _____

Sachanlagen — 15, 50f., 53, 57ff., 75, 77, 84, 91, 95f., 115, 130f.
 Segmentberichterstattung — 79, 87f., 129
 Sonstige Angaben zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung — 93
 Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen — 60, 89
 Sonstige Finanzanlagen — 75, 95, 97, 117, 119
 Sonstige Rückstellungen — 75, 110
 Standorte — 31ff., 152

U _____

Übriges Finanzergebnis — 49, 73, 90
 Umsatzerlöse — 15, 49ff., 55f., 58, 60, 73, 77, 82f., 88
 Umsatzkosten — 49, 50, 73, 83, 88f., 96
 Umsatzrendite — 31, 49f., 57, 70, 142, 151, 155

V _____

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen — 48, 54, 59, 75, 114, 117, 119, 122
 Vergütungsbericht — 55, 127, 141ff.
 Vermietete Gegenstände — 52, 75, 77, 84, 91, 95, 97, 130f.
 Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten — 49, 73, 89
 Vorräte — 53, 58f., 75, 77, 83, 86, 102
 Vorstand — 09ff., 15, 42, 46, 62, 80, 104, 126f., 131f., 138ff., 147, 155

W _____

Währungsumrechnung — 78, 82, 91, 104f., 125
 Wechselkurse — 16, 82
 Wertpapiere — 53, 59, 63, 77, 79, 84f., 90, 95, 97, 99f., 117, 119f.
 Wesentliche verbundene Unternehmen — 148f.

Z _____

Zulieferer — 39, 64

Grafik-Index

Finanzen

- Ergebnis vor Finanzergebnis — 06
- Ergebnis vor Steuern — 06
- Umsatz — 06
- Umsatzerlöse nach Regionen — 15
- BMW Group Investitionen und Operativer Cashflow — 15
- Wechselkurse im Vergleich zum Euro — 16
- Ölpreisentwicklung — 17
- Preisentwicklung der Edelmetalle — 17
- Stahlpreisentwicklung — 17
- Vertragsbestand der BMW Group Financial Services — 27
- Vertragsbestand Kundenfinanzierung der BMW Group Financial Services 2008 — 28
- Regionale Verteilung des Einkaufsvolumens der BMW Group im Jahr 2008 — 39
- Veränderung der Flüssigen Mittel — 52
- Bilanzstruktur Konzern — 54
- Bilanzstruktur Segment Automobile — 54
- BMW Group Wertschöpfung 2008 — 55

Produktion und Absatz

- Auslieferungen Automobile — 06
- BMW Group Auslieferungen Automobile nach Regionen und Märkten — 20
- BMW Group – wichtigste Automobilmärkte 2008 — 20
- Auslieferungen von BMW Dieselfahrzeugen — 22
- Automobilproduktion der BMW Group nach Werken im Jahr 2008 — 23
- MINI Automobile – Anteil der Motorvarianten 2008 — 23
- Auslieferungen von BMW Motorrädern — 25
- BMW Group – wichtigste Motorradmärkte 2008 — 26
- BMW Motorräder – Anteil der Modellreihen 2008 — 26

Mitarbeiter

- Auszubildende der BMW Group am 31. Dezember — 29
- Fluktuationsquote BMW AG — 30
- Compliance Committee — 140

Umwelt

- Emissionen CO₂ je produziertes Fahrzeug — 32
- Energieverbrauch je produziertes Fahrzeug — 32
- Prozessabwasser je produziertes Fahrzeug — 33
- Wasserverbrauch je produziertes Fahrzeug — 33
- Abfall zur Beseitigung je produziertes Fahrzeug — 34
- Emissionen VOC (flüchtige organische Lösungsmittel) je produziertes Fahrzeug — 34
- Roadmap der BMW Group für eine nachhaltige Mobilität — 34
- Entwicklung der CO₂-Emissionen der BMW Group Automobile in Europa (EU-15) — 35

Aktie

- Entwicklung der BMW Aktien im Vergleich zu Börsenindizes — 42

148 — Weitere Informationen

- 148 BMW AG Anteilsbesitz
- 150 BMW Group Zehn-Jahres-Vergleich
- 152 BMW Group Standorte
- 154 Glossar
- 156 Index
- 158 — Grafik-Index
- 159 — Finanzkalender
- 160 Kontakte

Finanzkalender

Bilanzpressekonferenz ————— 18. März 2009
Finanzanalyistentag ————— 19. März 2009
Quartalsbericht zum 31. März 2009 ————— 6. Mai 2009
Hauptversammlung ————— 14. Mai 2009
Quartalsbericht zum 30. Juni 2009 ————— 4. August 2009
Quartalsbericht zum 30. September 2009 ————— 3. November 2009

Geschäftsbericht 2009 ————— 17. März 2010
Bilanzpressekonferenz ————— 17. März 2010
Finanzanalyistentag ————— 18. März 2010
Quartalsbericht zum 31. März 2010 ————— 5. Mai 2010
Hauptversammlung ————— 18. Mai 2010
Quartalsbericht zum 30. Juni 2010 ————— 3. August 2010
Quartalsbericht zum 30. September 2010 ————— 3. November 2010

Kontakte

Wirtschaftspresse

Telefon +49 89 382-2 33 62
+49 89 382-2 41 18
Telefax +49 89 382-1 08 81
E-Mail presse@bmwgroup.com

Investor Relations

Telefon +49 89 382-2 42 72
+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 www.bmwgroup.com/ir direkt erreichen. Informationen zu den Marken der BMW Group finden Sie unter www.bmw.com, www.mini.com und www.rolls-roycemotorcars.com

148 — Weitere Informationen

- 148 BMW AG Anteilsbesitz
 - 150 BMW Group Zehn-Jahres-Vergleich
 - 152 BMW Group Standorte
 - 154 Glossar
 - 156 Index
 - 158 Grafik-Index
 - 159 Finanzkalender
- 160 — Kontakte



Die Herstellung und das Papier des Geschäftsberichts 2008 der BMW Group sind zertifiziert nach den Kriterien des Forest Stewardship Councils (FSC). Der FSC schreibt strenge Kriterien bei der Waldbewirtschaftung vor und vermeidet damit unkontrollierte Abholzung, Verletzung der Menschenrechte und Belastung der Umwelt. Da die Produkte mit FSC-Siegel verschiedene Stufen des Handels und der Verarbeitung durchlaufen, werden auch Verarbeitungsbetriebe von Papier, z. B. Druckereien, nach den Regeln des FSC zertifiziert.



Die bei der Herstellung des für diesen Bericht benötigten Papiers sowie für Druck und Produktion entstandenen CO₂-Emissionen hat die BMW Group neutralisiert. Dazu wurde am 3. März 2009 mit der Transaktionskennung DE75016 die entsprechende Menge an Emissionsrechten (EU-Allowance) gelöscht.

Number ONE —

Zukunft
Wachstum
Kunden
Profitabilität

Herausforderung Zukunft

The image features a complex abstract graphic design. It consists of numerous thin, grey lines of varying lengths and orientations scattered across the white background. Some lines are parallel, while others intersect. A prominent feature is a series of vertical lines that appear to be part of a larger, partially visible structure, possibly a bridge or a set of supports, extending from the bottom towards the middle of the page. The overall composition is dynamic and minimalist.

Zukunft—————
Wachstum—————
Kunden—————
Profitabilität—————

Es beginnt eine Zeit, in der die Mobilität des 21. Jahrhunderts nicht nur neu definiert, sondern auch verwirklicht wird. Nur die besten Ideen und Konzepte werden sich durchsetzen. Die Konzepte, die es schaffen, die eigenen Ansprüche mit den Anforderungen der Kunden und den gesellschaftlichen Herausforderungen in Einklang zu bringen. Damit alle davon profitieren. Die neue Balance der Dinge.

————— Herausforderung Zukunft —————



Norbert Reithofer ——— Vorsitzender des Vorstands ———

Sehr geehrte Damen und Herren,

2008 war für uns alle sicher kein einfaches Jahr – auch nicht für die BMW Group. Wer hätte zu Jahresbeginn gedacht, dass es schon nach wenigen Monaten zu massiven Verwerfungen an den internationalen Finanzmärkten kommt? Dass innerhalb weniger Wochen eine ganze Reihe namhafter Banken vom Markt verschwindet? Dass ganze Länder in Zahlungsschwierigkeiten geraten?

Diese Entwicklungen auf den Finanzmärkten griffen im Jahresverlauf auf die Realwirtschaft über. Mehr noch: Sie erschütterten das Gerüst und die Mechanismen der weltweiten Wirtschafts- und Finanzordnung. Wertvolles Vertrauen ist innerhalb weniger Wochen verloren gegangen. Die Verbraucher sind verunsichert, und das spiegelt sich auch im Automobilabsatz wider.

Auf den meisten Märkten gingen die Absatzzahlen im Jahresvergleich deutlich zurück. Die BMW Group mit ihren Marken BMW, MINI und Rolls-Royce konnte sich in diesem Umfeld noch vergleichsweise gut behaupten. Der weltweite Automobilabsatz unseres Unternehmens verringerte sich im Jahresvergleich um 4,3 Prozent. Ein deutlicher Rückgang, aber dennoch erreichten wir damit den zweitbesten Absatzwert in unserer Unternehmensgeschichte. Die Marke MINI war sogar eine der wenigen Marken, die 2008 Zuwächse verzeichneten. Auch im Motorradgeschäft konnten wir uns gut behaupten und mit einem Absatz von 101.685 BMW Motorrädern an den hohen Vorjahreswert nahezu anknüpfen.

Dennoch: Die Situation ist schwierig, eine Entspannung derzeit noch nicht absehbar. Und auch die BMW Group kann sich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung nicht entziehen. Die Kaufzurückhaltung der Kunden bei Neufahrzeugen, die schwache

Verfassung der Gebrauchtwagenmärkte, die daraus resultierende Restwertproblematik und nicht zuletzt deutlich gestiegene Refinanzierungskosten – all das beeinträchtigt unser Geschäft und belastet unser Ergebnis. So haben wir im Jahr 2008 unsere Prognosen revidiert, konnten das Jahr aber zumindest mit einem positiven Ergebnis abschließen.

Gleichzeitig haben wir im Jahr 2008 viel erreicht: Bei der Umsetzung unserer Strategie Number ONE sind wir gut vorangekommen. Hier haben wir einen echten Wettbewerbsvorteil, eine klar formulierte Vision. Wir haben rechtzeitig und konsequent Schritte eingeleitet, die sich auch in der derzeit schwierigen Situation als richtig erweisen. Beispiele dafür finden Sie in diesem Geschäftsbericht. Die Strategie Number ONE ist unser Weg, gestärkt aus der momentanen Krise hervorzugehen. Und wir werden diesen Weg konsequent weitergehen.

Wir haben weiter in Efficient Dynamics und andere Technologien investiert – und damit in unsere Zukunft. Eine Zukunft, die sich auch an den zahlreichen neuen Modellen des Jahres 2008 abzeichnet.

Mit dem neuen BMW 7er haben wir unser neues Flaggschiff der Marke BMW auf den Markt gebracht. Die positive Resonanz in den Medien und vor allem bei unseren Kunden zeigt, dass wir hier einen Volltreffer gelandet haben. Auch in anderen Segmenten ist es uns gelungen, neue faszinierende Angebote für unsere Kunden auf dem Markt zu platzieren: vom BMW 1er Cabrio über die Modellüberarbeitungen von BMW 3er Limousine und Touring, den BMW X6 oder den BMW M3 bis hin zum Rolls-Royce Phantom Coupé.

Gleichzeitig bleiben wir das nachhaltigste Automobilunternehmen der Welt. Zum vierten Mal in Folge stehen wir in den Dow Jones Sustainability Indizes an der ersten Stelle in unserer Branche. Nachhaltigkeit ist bei der BMW Group ein Ansatz, der sich durch das gesamte Unternehmen zieht. Er zeigt sich ganz konkret bei unseren Produkten. Zum Jahresende 2008 haben wir beispielsweise bereits 27 Modelle im Angebot, die weniger als 140 Gramm CO₂ pro Kilometer emittieren. Viele unserer Fahrzeuge sind schon heute „best in class“ in Sachen Kraftstoffverbrauch.

Mit dem Ansatz Clean Production haben wir Nachhaltigkeit auch in der Fertigung unserer Fahrzeuge fest verankert. Unser Anspruch: Kein anderes Unternehmen der Branche soll Ressourcen effizienter einsetzen als die BMW Group. Denn wir wissen: Unternehmen, die nachhaltig wirtschaften, gestalten die Rahmenbedingungen für die eigene Zukunft. Und wir wollen auch in Zukunft Erfolg haben!

Bei der Produktion unserer Fahrzeuge haben wir einen deutlichen Produktivitätsfortschritt erzielt. Wir haben dabei – gemeinsam mit dem Betriebsrat – auch an der Reduzierung des Personalstands gearbeitet. Frühzeitig und – das ist mir besonders wichtig – einvernehmlich mit den Arbeitnehmervertretern haben wir hier wichtige Schritte eingeleitet. Seien Sie versichert: Ich mache mir solche Entscheidungen nicht leicht und bin mir bewusst, was sie für die betroffenen Menschen bedeuten. Doch heute zeigt sich mehr denn je: Diese Maßnahme war wichtig, um die Zukunftsfähigkeit unserer Werke und damit des gesamten Unternehmens zu sichern.

Auch in anderen wichtigen Bereichen haben wir die Kosten spürbar gesenkt und Effizienzpotenziale gehoben. So gehen wir mit einer ganzen Reihe von Wettbewerbs-

vorteilen, faszinierenden Produkten und einer soliden Liquidität in das Jahr 2009. Klar ist: Dieses Jahr wird für unsere gesamte Branche zum Hätetest. Es ist ein Übergangsjahr, in dem sich die Spreu vom Weizen trennen wird.

Klar ist aber auch: Die BMW Group ist trotz aller Belastungen ein operativ starkes Unternehmen. Das Fundament für diese Stärke bilden die Leidenschaft und der Wille zur Leistung all unserer Mitarbeiter. Für den Einsatz im vergangenen Jahr möchte ich mich daher bei allen Mitarbeitern auch an dieser Stelle sehr herzlich bedanken. Gleichzeitig weiß ich, dass wir im Jahr 2009 weiter mit allen Mitteln und mit höchstem Einsatz daran arbeiten, als Gewinner aus der Krise in unserer Branche hervorzugehen. Krise hat, wer Krise denkt – wir bei der BMW Group denken anders. Wir blicken nach vorne. Das wird uns auch an die Spitze unserer Branche führen.

Ihr



Norbert Reithofer ————— Vorsitzender des Vorstands —————

Alles, was wir tun, geschieht aus Überzeugung. So sind wir überzeugt, dass die Mobilität der Zukunft eine neue Balance verlangt.

Eine Balance zwischen individuellen Ansprüchen und ökologischen Notwendigkeiten. Zwischen bekannten Wegen und neuen Ideen. Zwischen Erfolg und Verantwortung.

Daran messen wir künftig jede unserer Entscheidungen. Und gestalten so die Mobilität von morgen.

—————Herausforderung Zukunft—————

Wir stehen vor einem Zeitalter, in dem Nachhaltigkeit zum Werttreiber wird.

Einem Paradigmenwechsel, durch den die Zukunft der individuellen Mobilität neu formuliert wird.

Wir haben unsere Ziele hierfür klar abgesteckt. Und wir werden sie konsequent verwirklichen.

Strategie Number ONE

MINI E

Ziel

Die Mobilität der Zukunft gestalten

project i

Problemlösung im Fokus

Herausforderung Megacities

Mehr als 3.000 Händler weltweit

Innovative Serviceleistungen

Ziel

20%

mehr Umsatz durch Aftersales-Maßnahmen

bis 2014

Service ein Fahrzeugleben lang

Potenzial: über 14 Millionen Fahrzeuge der BMW Group



Aktive Sicherheitssysteme

Integrale Sicherheit: damit Unfälle gar nicht erst passieren

Fahrerassistenzsysteme

Passive Sicherheitssysteme

Abwasserfreie Fertigung

Abfallvermeidung

Ziel

- 30%

Ressourcenverbrauch pro produziertem Fahrzeug

bis 2012

CO₂-Reduktion

Clean Production

Energieeffizienz

Alles bislang Gültige
kommt auf den Prüfstand.
Sicher ist: Premium wird
Premium bleiben. Und sich
doch neu erfinden.

So entstehen Fahrzeuge,
die Premium völlig neu
interpretieren.

Auf Basis technologischer
Innovationen. Und mit ei-
ner Effizienz, die mit Res-
ourcen und eingesetzten
Mitteln verantwortungsvoll
umgeht.



— Premium neu interpretieren —

— In Visionen denken —

— Der Mensch im Mittelpunkt —

— Effizienz als Kernidee definieren —

— Den eigenen Weg gehen —

— Kreativität nutzen —

Verantwortung zeigen

Mobilitätsbedürfnisse erkennen

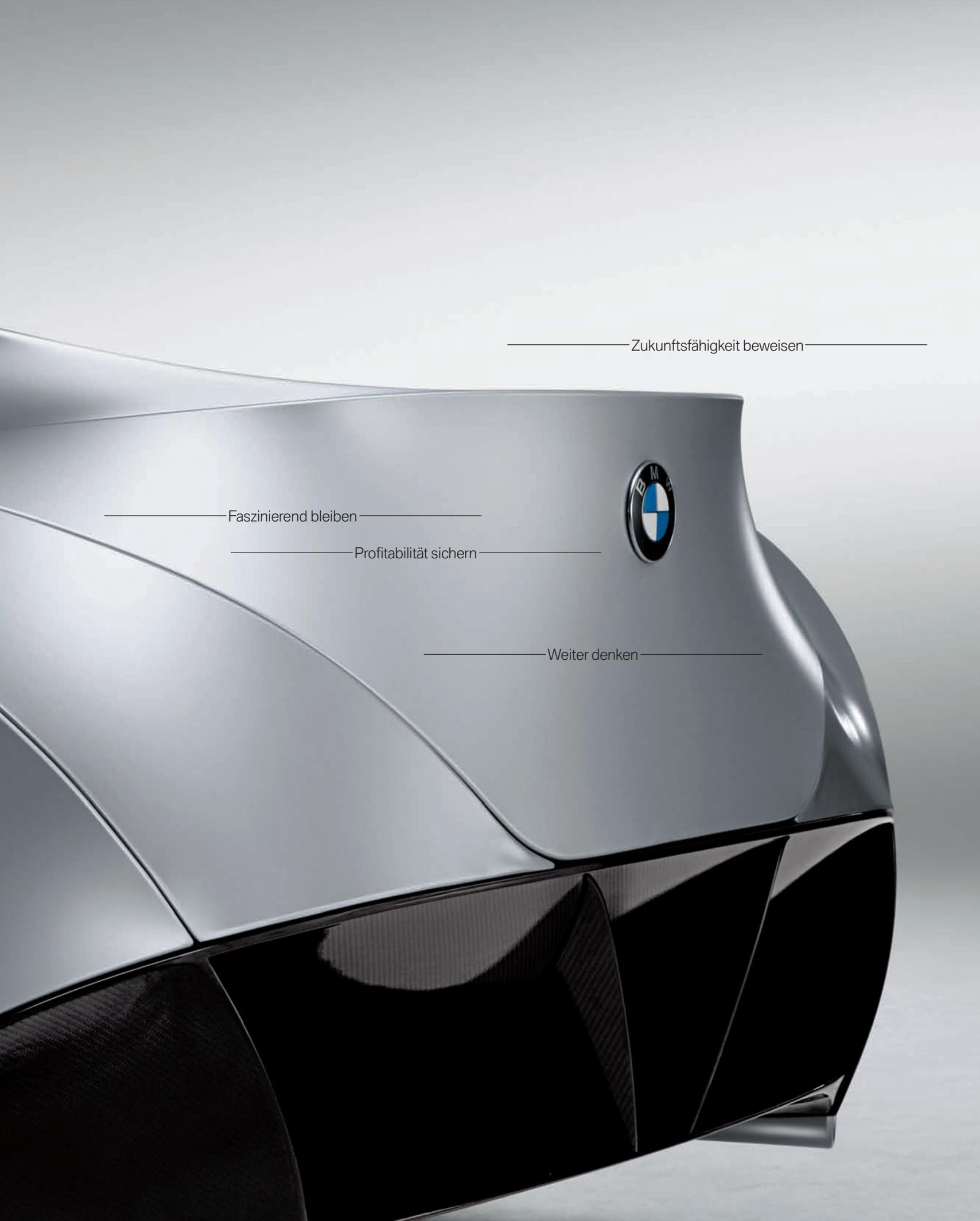
Mobilität neu begreifen

Nachhaltig handeln

Führungsanspruch umsetzen







Zukunftsfähigkeit beweisen

Faszinierend bleiben

Profitabilität sichern

Weiter denken

Das Ziel: Wir wollen der führende Anbieter von Premium-Produkten und Premium-Dienstleistungen für individuelle Mobilität sein.

Vorwort — **Norbert Reithofer** — 04

Intro — **Herausforderung Zukunft** — 09

Thema — eins — Zukunft

project i – urbane Mobilität neu erfinden — 24

Thema — zwei — Wachstum

Service ein Fahrzeugleben lang — 32

Thema — drei — Kunden

Integrale Sicherheit — 46

Thema — vier — Profitabilität

Clean Production — 56

Thema — fünf

Produktneuheiten — 68

Thema — sechs

Das Jahr 2008 — 80

Wer morgen noch Menschen in den Metropolen individuelle Mobilität ermöglichen will, muss heute ganz neue Lösungen auf den Weg bringen. Er muss nicht nur ressourcenschonende Antriebe, sondern ganz neue Fahrzeuge und Dienstleistungen rund um die Mobilität entwickeln. Er muss bereit sein, alles in Frage zu stellen, das eigene Denken inklusive. Willkommen im project i.

Urbane Mobilität völlig neu erfinden. — project i.

Herbst—2007 Verabschiedung der Strategie Number ONE

Bangkok, zum Beispiel. In der thailändischen Hauptstadt, das haben Verkehrsforscher gemessen, kommen Autofahrer zur Rush Hour mittlerweile nur noch ganze 15 Kilometer pro Stunde voran. Staus sind in der Sieben-Millionen-Metropole derart allgegenwärtig, dass Bangkoks Polizeibehörde ihre Verkehrspolizisten kürzlich in den Grundlagen der Geburtshilfe schulen musste, weil immer häufiger Schwangere ihre Kinder im Auto zur Welt brachten. Auf den Straßen von Mexiko-Stadt wiederum, einer von 30 Megacities weltweit mit mehr als zehn Millionen Einwohnern, sorgen heute 4,2 Millionen Fahrzeuge für ein eigenes Mikroklima. 99 Prozent allen Kohlenmonoxids und 80 Prozent aller Stickoxide in der Stadtluft stammen aus den Auspuffen von Autos, Bussen und Motorrädern. Ähnlich verstopft sind die Straßen in Los Angeles. In der Großstadt mit der aktuell höchsten Kraftfahrzeugdichte der Welt benötigen Berufspendler heute im Schnitt zwei Stunden auf dem Weg zum und vom Arbeitsplatz. Auf's Jahr gerechnet, verbringen sie damit rund drei Wochen im Stau.

Die Ursprungsidee der Mobilität – in kalkulierbarer Zeit bequem von A nach B zu gelangen – gerät in den großen Ballungsräumen zusehends zur Illusion. Gleichzeitig zieht es immer mehr Menschen in die Megametropolen. Schon heute leben in den Megacities mehr als 280 Millionen Einwohner. Und noch immer ist ihre Anziehungskraft ungebrochen. Der Andrang steigt. Der Platz wird knapper. Der Bewegungsspielraum schrumpft.

Dezember—2007

Start project i

Wie viel aber ist individuelle Mobilität wert, wenn ihr Tempo nur noch dem eines geübten Dauerläufers entspricht? Oder, anders gefragt: Wie müsste eine urbane Mobilität aussehen, die Menschen in Zukunft wieder zuverlässig und stressfrei an ihr Ziel bringt? Welche Fahrzeuge bräuchte es dazu, welche klimaneutrale Art des Antriebs, welche neuartige Form der Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln? Auf wie vielen Rädern würde ein urbanes Mobilitätskonzept idealerweise unterwegs sein? Und welche Faktoren muss man bei seiner Planung ins Spiel bringen, an die bislang noch niemand gedacht hat?

All das sind Fragen, die seit dem Frühjahr 2008 in einer unscheinbaren Fabrikhalle mitten im Herzen des Münchener BMW Werks auf radikal offene Art diskutiert werden. Von außen lässt sich nicht einmal erahnen, dass hier eine Revolution geplant wird. Ein grau gestrichenes Treppenhaus und eine strenge Sicherheitsschleuse später aber steht man plötzlich in einem geschäftigen Großraumbüro. Die Wände hängen voller Stadtpläne, Charts, Ablaufpläne und handgezeichneter Skizzen. Permanent klingeln Telefone, Ingenieure eilen zwischen den Schreibtischen hin und her. Gleich neben dem Eingang steht der Prototyp eines BMW Elektrofahrrads, darüber hängt ein Schild mit der Aufschrift „E-Parking only“.

März—2008

Abschluss Megacity Analyse

All das erinnert an den Enthusiasmus der besten Gründerzeiten, und tatsächlich hat das Projekt auf den ersten Blick viel mit einem Start-up gemein. Gestartet als eine weitgehend autonome Firma in der Firma, ist project i das wohl weitreichendste Zukunftsprojekt im Rahmen der Unternehmensstrategie Number ONE. Seine Mission besteht in nichts Geringerem als dem Auftrag, die Mobilität für Menschen in den Ballungsräumen der Welt völlig neu zu durchdenken – von den Fahrzeugkonzepten über die Produktionsstrukturen bis zur Marken- und Servicestrategie. Das „i“ im Projektnamen steht dabei ehrgeizig für intelligent, innovativ und international. „Wir verfügen über enorme Freiheiten“, sagt Inga Jürgens (40), eine Wirtschaftsinformatikerin, die aus der Strategieabteilung der BMW Group zum project i stieß. „Nicht als Selbstzweck – sondern aus der Überzeugung, dass sich die Premiummobilität der Zukunft nicht aus den Konzepten der Vergangenheit entwickeln lässt.“

Herausforderung London — Einwohner: 7,5 Mio. — Einwohner pro Quadratkilometer: 4.800
Innenstadt-Maut: 8 Pfund/Tag — Fahrzeuge in der Mautzone: 130.000/Tag

April—2008
Erster Prototyp des
MINI E



Inga Jürgens
Leiterin Planung und
Steuerung
project i —
München

Herausforderung Los Angeles — Einwohner der Metropolregion: 13 Mio. — Einwohner pro Quadratkilometer: 3.330
Durchschnittlicher Arbeitsweg: 60 Minuten — Anteil Autos am Berufsverkehr: 90%

Juli—2008 Ankündigung eines Feldversuchs in den USA 2009

Für das derzeit 30-köpfige Kernteam ist damit alles erlaubt, außer konventioneller Denkweise. Erwünscht sind Ideen, die andernorts als nicht machbar verworfen würden. Begrüßt werden Fragen, die sicher Geglaubtes in Frage stellen. Diskutiert werden überraschende Ansätze, die ungeahnte Möglichkeiten eröffnen. Die größte Überraschung, meint Jürgens, sei die „enorme Offenheit, mit der die BMW Group auch Wagnisse einzugehen bereit ist. Die Unkonventionalität, mit der wir arbeiten können. Und die Geschwindigkeit, in der hier aus unkonventionellen Ansätzen zukunftsweisende Lösungen entstehen.“

Denn anders als klassische Start-ups kann das project-i-Team auf das gesammelte Wissen, die Ressourcen und Spitzentechnologien eines Weltkonzerns zurückgreifen. Es kann damit auch in sehr kurzer Zeit sehr reife Antworten auf sehr komplexe Herausforderungen entwickeln. So hat das Team um den Projektleiter Ulrich Kranz in weniger als acht Monaten eine umfassende und ebenso atemberaubende wie überzeugende Vision für die Mobilität der Zukunft entwickelt. Es hat dafür rund um den Globus Mobilitätsforscher, Städteplaner und Architekten interviewt. Es hat mit Batterieherstellern und Energieversorgern verhandelt, denn ein zukunftsweisendes Metropolenmobil wird – so viel steht fest – unter anderem mit einem Elektroantrieb ausgestattet sein müssen. „Mit einem Elektroantrieb können Fahrzeuge nicht nur klimaneutral unterwegs sein“, erklärt Joachim Kolling (44), der Designverantwortliche des project-i-Teams, „sondern auch emissionsfrei bis ins Stadttinnere reisen. Und das wird künftig immer häufiger eine Voraussetzung werden, um überhaupt in die Megacities fahren zu dürfen.“

November—2008 Vorstellung des MINI E auf der Los Angeles Motorshow

Wie ein solches klimaneutrales Fahrzeug aussehen könnte, hat Kolling in den vergangenen Monaten zusammen mit Partnern des weltweiten Designnetzwerks der BMW Group bis ins Detail skizziert. Die ersten Modelle in Originalgröße parken bereits im Großraumbüro des project-i-Teams. „Wir denken darüber nach, in der ersten Hälfte des nächsten Jahrzehnts eine ganze Reihe von Modellen auf den Markt zu bringen“, verrät Kolling, „darunter solche mit zwei und vier Rädern. Schließlich braucht es in einer dichten, gewachsenen Metropole wie Barcelona ganz andere Fahrzeuge als in einem Großraum wie Los Angeles mit achtspurigen Highways und einem ausgedehnten Netz großflächiger Vorstädte.“

Noch sind die Prototypen aber unter silbernen Planen verborgen und nur für Teammitglieder zugänglich. Draußen auf den Straßen ist die elektrische Mobilität in ihrer heute möglichen Form bereits Realität.

Herausforderung Mexiko-Stadt — Einwohner der Metropolregion: 20 Mio. — Einwohner pro
Quadratkilometer: 5.800 — Jährliches Einwohnerwachstum: bis zu 1 Mio. — Transportanteil Minibusse: 55 %
Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte: 15 Jahre



Dr. Joachim Kolling
Leiter Gestaltung und
Kreativprozess
project i —
München

Herausforderung New York — Einwohner: 8,1 Mio. — Einwohner der Metropolregion: 21,2 Mio.
Einwohner pro Quadratkilometer: 9.600 — **Parkplatz pro Tag: 20–40 US-Dollar**

Frühjahr—2009 Auslieferung von 500 MINI E-Testfahrzeugen

Im letzten Dezember noch waren überall in Bayern Testfahrer mit einer umgebauten Version des MINI Cooper unterwegs, um ihn unter Winterbedingungen zu testen. Der MINI E, wie das rein als Testfahrzeug entwickelte Modell genannt wird, wird im MINI Werk Oxford gefertigt und in München mit einem elektrischen Antrieb ausgerüstet. Er verfügt über einen 204 PS starken Elektromotor, erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 152 km/h und hat eine leistungsstarke Lithium-Ionen-Batterie anstelle der Rückbank. Der Energiespeicher erlaubt ihm eine Reichweite von bis zu 250 Kilometern, lässt sich binnen 2,5 Stunden wieder aufladen und funktioniert auch im Härtest bei Schnee und minus 12 Grad Celsius einwandfrei. Wer das Null-Emissionen-Fahrzeug auf Bayerns Straßen gesehen hat, dürfte kaum einen Unterschied zu einem konventionellen MINI bemerkt haben. Einziges sichtbares Unterscheidungsmerkmal: Der Auspuff fehlt. Und das Motorengeräusch auch.

Nach Abschluss der Fahrtests werden etwa 500 dieser hundertprozentig emissionsfreien MINI an Kunden in New York, Los Angeles und Berlin ausgeliefert. Die BMW Group ist damit der weltweit erste Hersteller, der ein Fahrzeug mit Lithium-Ionen-Technologie in großer Zahl auf die Straße bringt. Dabei hat die Begeisterung, mit der die Testfahrzeuge vom Markt aufgenommen wurden, selbst die enthusiastischsten project-i-Mitarbeiter überrascht. Trotz einer beachtlichen Leasingrate von 850 Dollar im Monat bewarben sich mehrere tausend US-Amerikaner um einen der MINI E.

Für das project-i-Team ist der MINI E eine Art vierrädriger, enorm wertvoller Versuchsballon. „Wir erhoffen uns von diesem Projekt wichtige Hinweise darauf, wie Kunden mit einem Elektrofahrzeug umgehen“, erklärt Jürgens. „Und natürlich: was sich für uns noch verbessern lässt.“

Die Fahrer des MINI E werden daher während des zwölfmonatigen Testlaufs von Marktforschern betreut und regelmäßig zu ihren Fahrerfahrungen befragt. Auch in Berlin, wo in Kooperation mit dem Energieversorger Vattenfall Europe im Frühjahr weitere MINI E an den Start gehen, werden Forscher der Universitäten Chemnitz und Berlin das Pilotprojekt wissenschaftlich begleiten. Ziel ist es auch hier, mehr über das Verhalten von Elektroautonutzern zu erfahren. Daneben wird der MINI E den Forschern helfen, das Potenzial von Elektroautos als Energiespeicher zu ergründen. Bisher nämlich bereitet vielen Energieversorgern das wetterbedingt schwankende Angebot aus regenerativen Energiequellen große Probleme: Wenn beispielsweise nachts der Wind weht, wird die CO₂-freie erzeugte Energie häufig gerade nicht benötigt. Umge-

**Herausforderung Schanghai — Einwohner im Stadtgebiet: 9,7 Mio.
Einwohner pro Quadratkilometer: 12.946 — Einwohner im Jahr 2015: 13,25 Mio.**

Frühjahr—2010 Auswertung des MINI E-Feldversuchs

kehrt ist Windstrom mitunter gerade zu Spitzenlastzeiten nicht verfügbar. Wenn aber in Zukunft eine große Zahl von Elektroautos nachts zum Aufladen an den Ladestationen ankoppeln, könnte die E-Fahrzeugflotte quasi als eine gigantische, vernetzte Batterie fungieren. Elektrofahrzeuge könnten die umweltfreundliche Energie in dem Moment speichern, in dem sie erzeugt wird – und neben den Herausforderungen der urbanen Mobilität auch gleich noch ein zentrales Problem der regenerativen Energieerzeugung lösen helfen.

Noch aber ist all das Zukunftsmusik. „Bei neuartigen Fahrzeugkonzepten mit elektrischem Antrieb machen wir heute in sehr kurzer Zeit noch enorme Entwicklungsschritte“, erinnert Kolling. „Das heißt: Wir wissen gar nicht, was alles noch möglich ist.“ Noch sind jede Menge Fragen offen. Und genau darin besteht die Stärke von project i.

Was aber muss ein solches Fahrzeug leisten? Worauf kann es möglicherweise verzichten? Was bedeutet Mobilität für Menschen in den Megacities? Diese Fragen stellten die project-i-Marktforscher gleich zu Anfang des Projekts Dutzenden Verkehrsplanern und Architekten, Umweltschützern und Kreativen in aller Welt. Zweimal reisten sie rund um den Globus und interviewten Menschen in London und Paris, Los Angeles, Mexiko-Stadt und Schanghai. „Viele“, erinnert sich Kolling, „waren völlig überrascht von der Offenheit, mit der wir ihnen zuhörten. Und sind mittlerweile extrem gespannt auf die Lösungen, die wir ihnen anbieten werden.“

Die zentrale Frage aber stellte sich das Projektteam selbst, immer wieder, immer neu, in jeder Stufe der Projektentwicklung. Sie ist auch heute noch jeden Tag im Großraumbüro im Herzen des Münchener BMW Werks zu hören. Sie lautet: „Welches Problem unserer Kunden lösen wir damit?“

An dieser zentralen Frage muss sich jedes Detail der Entwicklung im project i messen. „Need-Offer-Fit“ nennt Gestalter Kolling diesen Ansatz, der nichts anderes bedeutet, als dass ein Produkt und die damit verbundenen Dienstleistungen im kontinuierlichen Dialog mit seinen künftigen Nutzern entwickelt werden. Und der damit überdurchschnittliche Erfolgsaussichten verspricht. „Wir wollen“, sagt Kolling, „diese Diskussion so lange und so intensiv wie möglich fortführen. Denn genauso, wie sich Ballungsräume dramatisch wandeln, verändern sich auch die Bedürfnisse unserer künftigen Kunden. Und damit werden wir auch unsere Fahrzeugkonzepte bis zum Start der Produktion immer wieder verändern und verbessern.“

Noch vor der Mitte des kommenden Jahrzehnts rollen dann die ersten Fahrzeuge des project i vom Band. Bis dahin ist jede Menge Zeit für jede Menge Fragen. Und viel Raum für unkonventionelle Antworten, die die Menschen in den Ballungsräumen von morgen definitiv bewegen werden.

Über 14 Millionen Fahrzeuge der BMW Group sind heute auf den Straßen unterwegs und damit mehr als 14 Millionen potenzielle Servicekunden. Mit einer weltweiten Initiative erschließt sich das Unternehmen jetzt systematisch die enormen Umsatzpotenziale im Geschäft mit Serviceleistungen und Ersatzteilen – und gleichzeitig völlig neue Zielgruppen.

Kunden- service

=

Wachstums- treiber

Das erste Mal die Fahrertür geschlossen. Zum ersten Mal den Motor gestartet. Das allererste Mal einen Gang eingelegt. Für einen Kunden der BMW Group ist die Übernahme eines neuen Fahrzeugs immer ein besonderer Moment. Gleichzeitig ist es der Beginn einer häufig viele Jahre langen Beziehung zwischen Hersteller und Kunde. Auf den Straßen der Welt sind mittlerweile über 14 Millionen Fahrzeuge der BMW Group unterwegs – das bedeutet 14 Millionen potenzielle Servicekunden, die über Jahre hinweg optimal betreut werden wollen.



Aus Kundensicht ist die Servicequalität eines der entscheidenden Kriterien beim Kauf des nächsten Fahrzeugs. Nahezu jeder dritte Automobilkunde – das belegen Branchenstudien – würde für innovativere Serviceleistungen den Anbieter wechseln. Aus Sicht der BMW Group wiederum übersetzt sich der so genannte Aftersales-Service nicht nur in zufriedene Kunden, sondern unmittelbar in Umsatz und Profitabilität. Denn das Geschäft mit Ersatzteilen, Zubehör und Serviceleistungen verfügt über ein enormes Wachstumspotenzial. Um dieses Potenzial stärker zu nutzen, hat die BMW Group eine weltweite Initiative zum Ausbau ihres Aftersales-Angebots gestartet.

Anteil der Automobilkunden, die zu einem innovativeren Serviceanbieter wechseln würden ——— 30 %



Prognostiziertes Wachstum im Geschäft mit Autoteilen und Services über die nächsten fünf Jahre ——— 20 %

Zielsetzung ist es, Kunden der BMW Group über den gesamten Lebenszyklus ihres Fahrzeugs hinweg mit umfassenden Serviceangeboten zu begleiten, die Kundenloyalität zu erhöhen und neue Kundengruppen zu erobern. Dafür werden derzeit unter anderem in 43 Metropolen der Welt hochmoderne „Dealer Metro Distribution Centres“ aufgebaut, in denen Händler aus der Region künftig binnen weniger Stunden auf die wichtigsten 10.000 bis 15.000 BMW und MINI Ersatzteile zugreifen können. Sie bieten Werkstattkunden einen schnellen, umfassenden Service – darunter auch den Besitzern älterer Fahrzeuge, von denen heute viele noch das Angebot freier und vermeintlich billiger Werkstätten nutzen.

Anteil der Aftersales-Kunden, die sich vorstellen könnten, ihren Serviceanbieter zu wechseln — 40%



Manche Menschen sind ihrer Automarke ein Leben lang treu. Erleben Sie auf den kommenden Seiten langjährige BMW und MINI Fahrer und ihre Fahrzeuge im Alltag.

Gleichzeitig werden auch das Produktangebot, die Platzierung und Werbung des Geschäfts mit Autoteilen und Serviceleistungen systematisch ausgebaut. Das Ziel: mindestens 20 Prozent mehr Umsatz in den kommenden fünf Jahren. Auf diese Weise stärkt die BMW Group auch die Profitabilität und die Stabilität ihres flächendeckenden Händlernetzes. Denn für die weltweit mehr als 3.000 Händler der BMW Group bietet das Service- und Ersatzteilegeschäft eine verlässliche, von Konjunkturschwankungen weitgehend unabhängige Einnahmequelle. Kunden wiederum profitieren vom denkbar besten Vor-Ort-Service – ab dem allerersten Moment und ein gesamtes Fahrzeugleben lang.



Fahrzeug ——— **BMW 3er Touring**
Gekauft ——— **2008**
Kilometerstand ——— **1.750 km**
Längste Strecke — **BMW Welt München–Walldorf**

Anteil der Automobilkunden, die aufgrund schlechten Services
bereits einmal die Automarke gewechselt haben — 15%

Dr. Maren Rehfeld-Bergau — Kinderärztin — Alaskafan
Dr. Lutz Bergau — Flugmediziner — Alaskafan
BMW Fahrer seit — 1977
Erster BMW — BMW 2002



Jan Hendrik Schönfeld — Immobilienkaufmann
MINI Fahrer seit ——— 2001
Erster MINI ——— MINI Cooper





Fahrzeug — MINI Cooper S Cabrio
Gekauft — 2007
Kilometerstand — 43.000 km
Längste Strecke — Hannover–Mailand–Hannover



Fahrzeug ————— **BMW 3er**
Gekauft ————— **2008**
Kilometerstand — **9.000 km**
Längste Strecke — **Mülheim-Toscana-Mülheim**

Profitanteil des Aftersales-Geschäfts in der deutschen Automobilbranche — 50 %

Ghias Al-Tinawi — Internist
BMW Fahrer seit — 1983
Erster BMW — BMW 316



Alice Fiedler — **Marketing**
MINI FahrerIn seit — **2001**
Erster MINI — **MINI Cooper**





Fahrzeug — MINI Cooper S
Mitfahrerin — Pina
Gekauft — 2007
Kilometerstand — 22.000 km
Längste Strecke — Frankfurt–Meran–Frankfurt



Fahrzeug ——— **BMW X5**
Gekauft ——— **2008**
Kilometerstand ——— **12.000 km**
Längste Strecke ——— **Bremen-Gibraltar**

Umsatzanteil des Aftersales-Geschäfts in der deutschen Automobilbranche ——— **23%**

Thomas Greppmair — Devisenhändler
BMW Fahrer seit — 1977
Erster BMW von 14 — BMW 316
Gesamtfahrleistung — 1 Million Kilometer



Intelligente Bremsen. Vorausschauende Scheinwerfer. Systeme, die im Dunkeln sehen können. Fahrzeuge, die mögliche Zusammenstöße erkennen, bevor sie passiert sind: Mit den aktiven Sicherheitssystemen ihrer Fahrzeuge erschließt die BMW Group eine völlig neue Dimension in der automobilen Sicherheit.

**Sicherheit neu
begreifen. Intelli-
gent vorsorgen.
Leben retten.
— Aktive und
passive Sicherheit.**

a



b

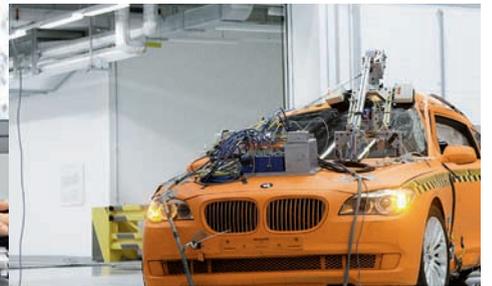


Bild — **a** — Klaus Kompaß — Leiter Fahrzeugsicherheit bei der BMW Group.
— **b** — Nach dem Crash — Der neue BMW 7er nach einem Seitenaufprall mit mehr als 56 km/h.

14 Mio. PKW in Deutschland — 1970

46 Mio. PKW in Deutschland — 2007

Bild —a— Vorbereitungen — Ein Dummy wird mit Hilfe eines Krans ins Fahrzeug eingehoben. Der Dummy wiegt mehr als 80 Kilogramm.
—b— Richtig sitzen — Die exakte Sitzposition des Dummys ist entscheidend für die Auswertung. 10.000 Messwerte pro Sekunde kann ein Dummy erfassen.

201 Mrd. Kilometer PKW-Fahrleistung in Deutschland ————— 1970
692 Mrd. Kilometer PKW-Fahrleistung in Deutschland



2007

Es beginnt spektakulär. Der Aufprall kündigt sich mit einem schnarrenden Sirenenton an, bevor ein unheilverkündender Rums das Gebäude erschüttert. Dann ist es still. Das Heck des Fahrzeugs ist vom Aufprall schwer zerknautscht. Der Ort des Geschehens liegt in gleißendem Scheinwerferlicht, High-Speed-Kameras haben jede Tausendstelsekunde des Crashes dokumentiert.

Alltag in der größten von drei Crashtestanlagen der BMW Group. Die langgestreckte, betonummantelte Halle auf dem Gelände des Münchener Forschungs- und Innovationszentrums (FIZ) ist eine Art supermoderne Verschrotungsanlage zu Forschungszwecken. Täglich schießen hier Techniker nagelneue, mit Dutzenden Messpunkten ausgestattete Automobile gegen einen Betonblock, lassen sie von einer Hochgeschwindigkeitsbarriere rammen oder auf andere Weise vorsätzlich deformieren. Und alles im Dienste größtmöglicher, exakt kalkulierter Sicherheit.

Um ein Auto weltweit zuzulassen, muss es mindestens 30 unterschiedliche Crashtests bestehen. Dazu kommen weitere Tests, um auch die hohen Sicherheitsstandards zu erfüllen, die sich die BMW Group selbst gesetzt hat. Seit über 30 Jahren erforscht das Unternehmen systematisch die Ursachen von Unfällen und die wirksamsten Maßnahmen dagegen. Die Entwickler haben die Fahrzeuge des Konzerns mit Energie absorbierenden Knautschzonen, Sicherheitsfahrgastzellen, Gurtsystemen, Airbags und vielen weiteren „passiven Sicherheitssystemen“ ausgestattet, die heute tagtäglich das Leben und die Gesundheit von Autofahrern bewahren. Allein der Kopfseitenairbag, 1997 von der BMW Group als weltweit erstem Automobilhersteller in Serie gebracht, hat die Zahl und Schwere von Kopfverletzungen bei einem Seitenaufprall drastisch reduziert. Wie effizient diese und weitere Sicherheitstechniken in der Summe wirken, lässt sich auch an den Unfallstatistiken ablesen: Obwohl sich zwischen 1970 und 2007 die Gesamtfahrleistung auf deutschen Straßen mehr als verdreifacht hat, ist die Zahl der Straßenverkehrstopfer im gleichen Zeitraum um etwa 77 Prozent zurückgegangen. Und genau das ist heute paradoxerweise ein Problem.

Denn mittlerweile lässt sich die Sicherheit von Fahrern und Insassen auch mit den ausgefeiltesten passiven Sicherheitssystemen kaum mehr steigern. „Natürlich könnten wir unsere Fahrzeuge mit weiteren Airbags ausstatten oder ihre Karosseriesteifigkeit weiter verstärken“, sagt Klaus Kompaß, Leiter Fahrzeugsicherheit bei der BMW Group, „aber das Potenzial passiver Systeme ist mittlerweile größtenteils ausgereizt.“ Seit einiger Zeit richten Kompaß und seine Kollegen daher ihr Augenmerk verstärkt auf die aktive Sicherheit, deren primäres Ziel nicht in der Milderung von Unfällen und ihren Folgen, sondern in deren Vermeidung besteht. Das aber verlangt von den Entwicklern einen deutlich erweiterten Blickwinkel – über das Fahrzeug hinaus und hin zur Umgebung, in der es sich bewegt.

- Bild** — **a** — Lichtprobe — Eineinhalb mal mehr Licht als mittags in der Wüste, 14 Hochgeschwindigkeitskameras benötigen viel Licht.
— **b** — Anlauf — Über 130 Meter misst die Beschleunigungsspur (länger als ein Fußballfeld).
— **c/d** — Achtung, Versuch — Mit 56 km/h gegen den „Baum“ – höchste Anforderungen an die passive Sicherheit.



a

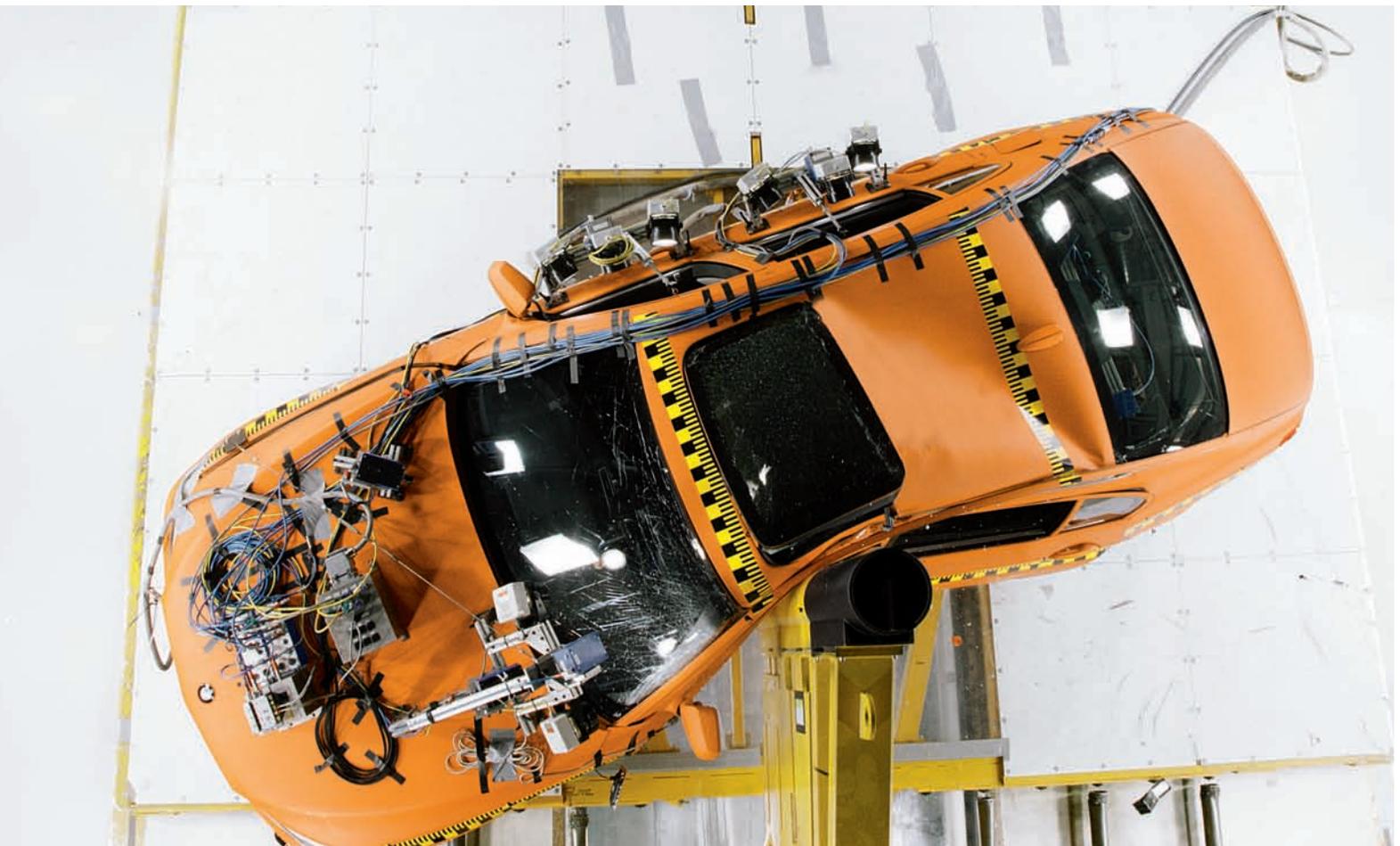
b



c

11,7 Minuten durchschnittliche Rettungszeit
außerorts über Notruf — mit BMW ConnectedDrive

21,2 Minuten durchschnittliche Rettungszeit
außerorts über Notruf — ohne BMW ConnectedDrive



d

91

Prozent aller tödlichen Unfälle basieren auf vier Unfalltypen.
Für alle vier Typen hat die BMW Group wirksame
Fahrerassistenzsysteme am Markt oder in der Entwicklung.

Unterstützt werden sie dabei von Ingenieuren der BMW Group Unfallforschung, die reale Unfälle genauestens untersuchen und deren gesamten Ablauf in Computermodellen rekonstruieren. Dafür werten sie eigene Unfalldaten sowie Daten des Statistischen Bundesamts, des Unfallforschungsprojekts GIDAS (German In-Depth Accident Study) und des renommierten US-amerikanischen William Lehman Injury Research Center in Miami aus, mit dem die BMW Sicherheitsexperten eng kooperieren. Datensatz für Datensatz lernen die Unfallforscher auf diese Weise mehr über das, was auf den Straßen geschieht – und wie gefährliche Situationen entstehen. So wissen sie beispielsweise, dass bei 41 Prozent aller tödlichen Verkehrsunfälle der Fahrer auf gerader Strecke die Kontrolle verliert. An zweiter Stelle folgen Unfälle im Längsverkehr, also Kollisionen mit entgegenkommenden oder vorausfahrenden Fahrzeugen. Zusammenstöße beim Abbiegen, Einbiegen oder Kreuzen sind für 18 Prozent und jene mit querenden Fußgängern für zehn Prozent aller Unfälle mit Todesfolge verantwortlich.

Unfalltyp 1:

41 Prozent = Fahrrunfall.

In Serie:

- Spurverlassenswarnung
- Fernlichtassistent
- Adaptives Kurvenlicht
- Aktivlenkung

In Erforschung oder Entwicklung:

- Kurveninfo

Noch aufschlussreicher wird es, wenn man sich in die Details vertieft: So handelt es sich bei 30 Prozent der Unfälle im Längsverkehr um Auffahrunfälle, häufig als Folge von zu geringer Aufmerksamkeit, zu geringem Abstand oder beidem. Von Kollisionen an Kreuzungen weiß man heute, dass 42 Prozent der Unfallverursacher vor dem Crash keinen Bremsversuch und 60 Prozent keinen Lenkversuch unternehmen. Ohnehin wurzeln nach amtlicher deutscher Statistik lediglich etwa zwei Prozent der Unfälle in technischen Mängeln, die noch zum größten Teil durch mangelnde Fahrzeugwartung entstehen. Fast immer übersehen, übertreiben oder verschätzen sich also die Fahrer.

Das sind erschreckende Zahlen. Aber sie verraten Ingenieuren wie Klaus Kompaß, wo noch erhebliche Präventionspotenziale stecken. „Der entscheidende Faktor“, sagt der BMW Sicherheitschef, „ist der Fahrer selbst. Er hat seine klaren Stärken in der Fahraufgabe und kann viele Dinge besser als jedes technische System. Es gibt aber auch Bereiche, wo die Technik dem Menschen überlegen ist. Mit ihrer Unterstützung können wir dem Fahrer helfen, Unfälle entweder zu verhindern oder ihre Folgen entscheidend abzumildern.“

Schon heute überwachen in Fahrzeugen der BMW Group ausgefeilte Fahrerassistenzsysteme die Fahrzeugumwelt und versorgen den Fahrer gezielt mit Informationen für schnelle, verantwortungsvolle Entscheidungen. Die Aktive Geschwindigkeitsregelung und die Spurverlassenswarnung unterstützen ihn beim sicheren Manövrieren. Eingreifende Systeme wie die Integral-Aktivlenkung oder der Wankausgleich Dynamic Drive stabilisieren sein Auto in brenzlichen Situationen und optimieren die Umsetzung der Fahrerabsicht. Intelligente Navigationssysteme oder die Speed-Limit-Anzeige versorgen ihn mit relevanten Daten über die Verkehrssituation und die zulässige Höchstgeschwindigkeit.

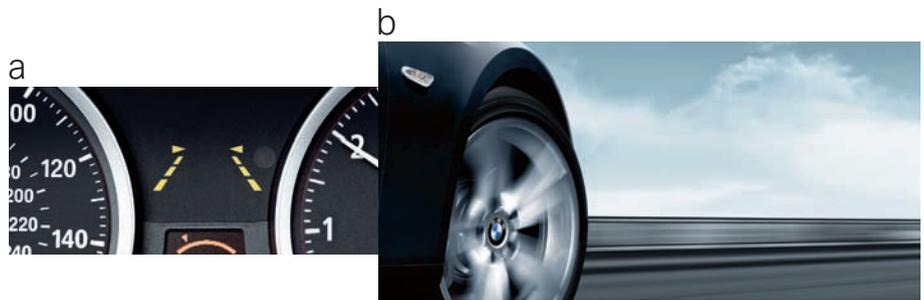


Bild a — Immer auf Kurs — mit der Spurverlassenswarnung.

b — Sicherheit fängt beim normalen Fahren an — Intelligente Fahrwerksregelsysteme tragen dazu bei, dass gar kein Unfall passiert.

Unfalltyp 2:

22 Prozent = Unfälle im Längsverkehr.

In Serie:

- Spurwechselwarnung
- Spurverlassenswarnung
- Adaptiver Bremsassistent
- Night Vision
- Fernlichtassistent
- ACC
- Zweistufiges Bremslicht
- Bremsassistent
- ABS, DSC, ASC

In Erforschung oder Entwicklung:

- Geisterfahrerinfo

Keines dieser Systeme aber wird dem Fahrer das Steuer je aus der Hand nehmen. „Die finale Entscheidung liegt immer beim Fahrer selbst“, sagt Kompaß, „wir können ihm nur ermöglichen, die bestmögliche zu treffen.“ Dafür werden in den Fahrzeugen viele Sicherheitssysteme höchst effizient miteinander vernetzt. So liefert im neuen BMW 7er eine Kamera am Innenspiegel gleichzeitig Informationen für die Anzeige des gültigen Tempolimits, die Spurverlassenswarnung und den Fernlichtassistenten. Das integrierte Chassismanagement des 7er wiederum greift auf Getriebebeschleunigung, Lenkunterstützung, Integral-Aktivlenkung, Gaspedalkennlinie, dynamische Dämpfer-Control sowie das Ansprechverhalten von DSC und Dynamic Drive zu. Hochkomplexe Applikationen wie diese, die die gesamte Fahrzeugarchitektur erfassen, fordern ganz unterschiedliche Entwicklerkompetenzen und sind von externen Zulieferern nicht in Summe zu leisten. „Mit unserer Entwicklungsarbeit“, meint Kompaß, „sichern wir daher der BMW Group den Zugriff auf zukunftsweisende Technologien sowohl intern als auch von den Zulieferern.“

Und die Arbeit zahlt sich aus, auch wirtschaftlich. Innovationen wie die Aktivlenkung, die Spurverlassenswarnung, Dynamic Drive und das adaptive Kurvenlicht sind heute per Patent geschützt. Kontinuierlich steigende Aufträge für Sicherheitsausstattungen wiederum zeigen, dass immer mehr Kunden Verkehrssicherheit als einen essentiellen Bestandteil ihrer Freude am Fahren begreifen.

„Typisch für die BMW Group“, ergänzt Kompaß, „ist unsere integrale Betrachtung des Themas. Wir analysieren die gesamte Prozesskette von der Unfallprävention bis zu Maßnahmen nach dem Aufprall. Und sorgen so für ein maximales Maß an Sicherheit.“

Aus ihren Unfallanalysen wissen die Ingenieure der BMW Group beispielsweise, dass mehr als die Hälfte aller tödlichen Fußgängerunfälle in der Dämmerung oder bei Nacht, also unter schlechten Sichtbedingungen geschehen. Und obwohl insgesamt nur etwa 20 Prozent aller Fahrten in der Nacht stattfinden, sterben etwa 40 Prozent aller Verkehrsoffer in der Dunkelheit. Als Antwort auf diese Herausforderung entwickelten die BMW Sicherheitsexperten ein intelligentes, einzigartiges Infrarotsystem, das Autofahrer bei Dunkelheit vor querenden Fußgängern oder Tieren warnt. Bei „Night Vision“, wie das System heißt, liefert eine Wärmebildkamera ein bewegtes Videobild der Straßensituation. Aufgrund der Temperaturdifferenz kann sein Sensor Menschen und Tiere bereits auf 300 Meter Entfernung ausmachen, selbst bei völliger Dunkelheit und außerhalb



Bild – **a** ——— Präventiver Schutz für Fußgänger und Radfahrer – mit Side View um die Ecke schauen.
 – **b** ——— Das neue BMW Night Vision erkennt Fußgänger.
 – **c** ——— Forschung für die Zukunft ——— Der Kreuzungsassistent basiert auf Fahrzeug-Fahrzeug-Kommunikation.

Unfalltyp 3:

18 Prozent = Unfälle in Kreuzungssituationen.

In Serie:
 – Side View
 – Abbiegelicht
 – ABS, Bremsassistent

In Erforschung oder Entwicklung:
 – Querverkehrsassistent
 – Ampelsignalinfos

des Lichtkegels der Scheinwerfer. Identifiziert Night Vision ein Lebewesen, das sich in Fahrbahnnähe bewegt, wird das Straßenbild im zentralen Control Display angezeigt, der Fahrer bei akuter Gefährdung auch aktiv gewarnt.

Ähnlich vorausschauend agieren die BMW Entwickler auch bei ihrer eigenen Arbeit. So entwerfen sie heute bereits Antworten auf Herausforderungen, die erst übermorgen verstärkt auftreten werden. Eine davon ist die absehbare Zunahme der Kreuzungsunfälle. Studien belegen, dass Unfälle beim Abbiegen oder Kreuzen häufig durch Sichtbehinderungen verursacht werden – zum Beispiel, weil ein Fahrer wegen parkender Autos den nahenden Querverkehr nicht kommen sieht.

Und weil das so ist, forschen die BMW Entwickler heute bereits an der Königsklasse der Assistenzsysteme: der Fahrzeug-Fahrzeug-Kommunikation. Mittels intelligenter Kommunikation untereinander könnten Fahrzeuge künftig beispielsweise ihren nachfolgenden Verkehr auf lokales Glatteis hinweisen. Ein Automobil, das sich einer Rechtsvor-Links-Kreuzung nähert, könnte den querenden Verkehr vorweg informieren, auch wenn er noch durch ein Gebäude verdeckt ist. „Noch ist die Fahrzeug-Fahrzeug-Kommunikation Zukunftsmusik und funktioniert auch nur herstellerübergreifend“, erklärt Kompaß, „schließlich kann das System erst wirksam werden, wenn möglichst viele Fahrzeuge mit solchen Kommunikationssystemen ausgestattet sind.“ Immerhin hat die EU im Sommer vergangenen Jahres bereits für alle Mitgliedsstaaten einheitliche Funkfrequenzen für die Car2Car-Kommunikation reserviert; in Kürze werden in einem von der Bundesregierung unterstützten Forschungsprojekt die Potenziale dieser Kommunikation mit Fahrzeugen aller Hersteller ausgetestet werden. Bei der BMW Group liegen die Konzepte für die technische Umsetzung längst bereit.

C



Klar ist: Auch mit den visionärsten Sicherheitssystemen werden sich Unfälle nicht hundertprozentig vermeiden lassen. Das Konzept der integralen Sicherheit bei der BMW Group umfasst daher sowohl das normale Fahren als auch die Phasen vor, während und nach der Kollision. Millisekunden vor einem Crash werden – von der Auffahrwarnung gesteuert – die Bremsbeläge angelegt und die Bremsanlage vorbegefüllt. Sobald der Fahrer auf die Bremse tritt, wird auf Basis der Abstands- und Relativgeschwindigkeitsinformationen des ACC die Bremsung situationsgerecht optimiert. Der elektromotorische Gurtroller strafft die Gurte schon vor dem Aufprall. Nach dem Crash schaltet sich automatisch der Warnblinker ein und warnt andere Verkehrsteilnehmer. Die Fahrzeugsteuerung aktiviert die Innenbeleuchtung und öffnet die Zentralverriegelung, um Rettern den Zugang zu ermöglichen. Parallel wird über das Kommunikationsnetzwerk BMW ConnectedDrive automatisch die Rettungsleitstelle alarmiert und binnen Sekunden mit essentiellen Informationen über den Unfall versorgt.

Entwickelt wurde das weltweit einzigartige System gemeinsam mit Unfallmedizinern des William Lehman Injury Research Center der Universität Miami. Herz des Systems ist ein intelligenter Algorithmus, der aus den Unfall- und Fahrzeugdaten die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen ableitet. Er basiert auf biomechanischen Unfallanalysen, bei denen Mediziner des Lehman Centers den

Zusammenhang verschiedener Unfalltypen mit der Wahrscheinlichkeit schwerer oder lebensbedrohlicher Verletzungen untersucht hatten. Sobald eines der mittlerweile 600.000 mit dem Notrufsystem ausgestatteten Fahrzeuge in einen Unfall verwickelt wird, berechnet das System aus Parametern wie Aufprallart, -schwere und -richtung den Grad des Insassenverletzungsrisikos und meldet die Daten zusammen mit der exakten GPS-Position des Fahrzeugs an die Leitstelle. Parallel baut der erweiterte Notruf eine direkte Telefonverbindung auf, über die das BMW Callcenter und der Rettungsdienst Kontakt mit dem Fahrer aufnehmen können. Ein solches System ist weltweit einmalig.

In über 30.000 (Un-)Fällen hat der BMW Notruf auf diese Weise bereits für schnelle Hilfe gesorgt. Erst kürzlich erreichte Klaus Kompaß der Bericht eines BMW Fahrers, der mit seinem Fahrzeug auf einem abgelegenen US-Highway die Leitplanken durchbrochen und sich überschlagen hatte. „Der Mann steckte schwer verletzt an einer uneinsehbaren Stelle unterhalb des Highways fest“, erzählt Kompaß, „normalerweise hätte es Stunden oder Tage gedauert, bis man ihn dort entdeckt hätte.“ Über das BMW ConnectedDrive-System des Wagens aber wurde die Leitstelle alarmiert und der Rettungswagen gezielt zum Unfallort geschickt. Der Mann überlebte.

All diese Sicherheitsfeatures werden, bevor sie in die Serienfertigung gehen, in den Craschanlagen der BMW Group zahlreichen Härte-tests unterzogen. All das erfordert enorme Anstrengungen, Zeit und auch Geld. Aber es eröffnet der BMW Group Zugang zu Zukunftstechnologien, von denen die Kunden des Konzerns unmittelbar profitieren. Und auch wenn einem beim Besuch der Craschanlage angesichts der deformierten Neufahrzeuge mitunter das Herz blutet: Jeder Crash unter Testbedingungen hilft, reale Verletzungen auf der Straße zu vermeiden.

Unfalltyp 4:

10 Prozent = Fußgängerunfälle.

In Serie:

- Fußgängererkennung
- Night Vision
- ABS, Bremsassistent

In Erforschung oder Entwicklung:

- Aktive Gefahrenbremsung

Systematisch verbessert die BMW Group heute in ihrem weltweiten Produktionsnetzwerk die Ressourceneffizienz. Jahr für Jahr, Werk für Werk. Von 2006 bis 2012 werden auf diese Weise Wasser, Energie, CO₂-Emissionen, Abfall und Lösungsmittlemissionen um gewaltige 30 Prozent sinken – mit spürbarem Gewinn für Umwelt und Unternehmensbilanz.

**Kosten senken.
Ressourcen schonen.
— Clean Production.**

Ziel: minus 30 % bis 2012

— Kontinuierliche Verbesserung der Umweltbilanz —

5 % pro Jahr

— ab dem Jahr 2006

Mehr Leistung. Weniger Verbrauch. Seit die BMW Group Anfang der siebziger Jahre als erster Automobilhersteller einen Umweltschutzbeauftragten berief, verbessert sie kontinuierlich ihre Umweltbilanz. Ablesen lassen sich die Fortschritte unter anderem an der Platzierung im Dow Jones Sustainability Index World: Im Ranking dieses weltweit maßgeblichen Nachhaltigkeitsindexes belegte die BMW Group als einziger Automobilhersteller von Anfang an Spitzenränge – in den vergangenen vier Jahren sogar durchgehend den ersten Platz. Damit ist die BMW Group der weltweit am nachhaltigsten wirtschaftende Automobilhersteller. Bei ihrer Modellpalette sorgt sie mit den Innovationen ihrer Efficient Dynamics Strategie für weniger CO₂-Emissionen bei gleichzeitig optimierter Fahrdynamik. Für ihr weltweites Produktionsnetzwerk hat die BMW Group eine Systematik etabliert, mit der sich Ressourcenverbrauch und Emissionen heute genauso konsequent steuern lassen wie beispielsweise der Einsatz finanzieller Ressourcen. Vom Projektstart im Jahr 2006 bis zum Jahr 2012 sollen auf diese Weise die Verbräuche von Energie und Wasser, der Ausstoß von Lösungsmitteln und Kohlendioxid sowie Abfall und Abwasser um beeindruckende 30 Prozent gesenkt werden.

Besonderer Charme dieses Ansatzes: Der Schlüssel zur kontinuierlichen Verbesserung liegt im Produktionsnetzwerk selbst. Weil jedes der Werke in seinen Fertigungsprozessen ständig nach Effizienzen fahndet, gibt es immer Standorte, die mit bestimmten Ideen, Technologien oder Prozessen gerade führend sind. Durch einen permanenten Informations- und Erfahrungsaustausch profitieren die anderen Werke heute systematisch von diesem Vorsprung.

Für den Karosseriebau im Werk Spartanburg beispielsweise haben die US-amerikanischen Produktionstechniker einen Klebstoff entwickelt, der ohne die bis dato übliche Heißtrocknung bei 120 Grad Celsius auskommt. Auf diese Weise konnte in Spartanburg nicht nur die Anschaffung eines Karosseriebautrockners, sondern auch ein enormer Energieaufwand im laufenden Betrieb vermieden werden. Heute stellen nach dem Werk Regensburg auch die Werke in Leipzig, München und im südafrikanischen Rosslyn auf die ressourcen- und kostensparende Technologie um. Investitionskosten: einmalig rund 400.000 Euro. Einsparung: 1,5 Millionen Euro Energiekosten und etwa 8.150 Tonnen CO₂-Ausstoß pro Jahr.

In der Leichtmetallgießerei des Werks Landshut wiederum ersetzen die Produktionsexperten seit Ende 2006 die bisher üblichen Kunstharzbinder durch geruchs- und emissionsarme Mineralbinder. Dieser neue Mineralbinder wird zukünftig bei der Produktion von neuen Produkten eingesetzt. Dadurch wird der Anteil organischer Bestandteile in der Abluft um beeindruckende 98 Prozent gesenkt. Bis 2010 soll die gesamte Gießerei auf dieses anorganische Bindersystem umgestellt sein.

„Häufig ergeben sich weitreichende Verbesserungen schlicht dadurch, dass man etablierte Prozesse noch einmal grundlegend überdenkt“, sagt Herbert Höltschl, Konzernbeauftragter für Nachhaltigkeit und Umweltschutz der BMW Group und einer der Väter des Projekts. „Mitunter muss man dabei sogar weniger investieren, um mehr zu sparen. Wir verdienen, indem wir verzichten.“

So wird in den Karosseriepresswerken der Automobilindustrie traditionell Ziehöl zur besseren Verarbeitbarkeit von Blechen eingesetzt. Bei diesem Arbeitsschritt gelangen aber zwangsläufig feinste Ölpartikel in die Luft, die aufwändig herausgefiltert werden müssen. Produktionsplaner des Werks Leipzig fanden jedoch einen Weg, mit verbesserten Werkzeugen und Pressteilen komplett auf den Einsatz von Ziehölen verzichten zu können. Damit verringerten sich nicht nur die Investitionen in die Lüftungsanlagen um mehr als die Hälfte, sondern auch die laufenden Ausgaben für Lüftung und Heizung um gewaltige 70 Prozent.

Um solche Effizienzpotenziale frühzeitig zu identifizieren und spätere, meist kostspielige Umrüstungen zu vermeiden, werden die Umweltmanager der BMW Group heute frühzeitig in alle Investitionsentscheidungen einbezogen. Die Werksleiter wiederum haben sich verbindlich zu einer Senkung des Ressourcenverbrauchs um durchschnittlich fünf Prozent pro Jahr verpflichtet. Über ein weltweites Benchmarkingsystem kann dabei jeder Werksleiter jederzeit einsehen, wie erfolgreich er mit seinen Ressourcen im Vergleich zu

— Einsparungen durch geringeren Ressourcenverbrauch im Vergleich zum Vorjahr —

über 36 Mio. Euro

— im Jahr 2008

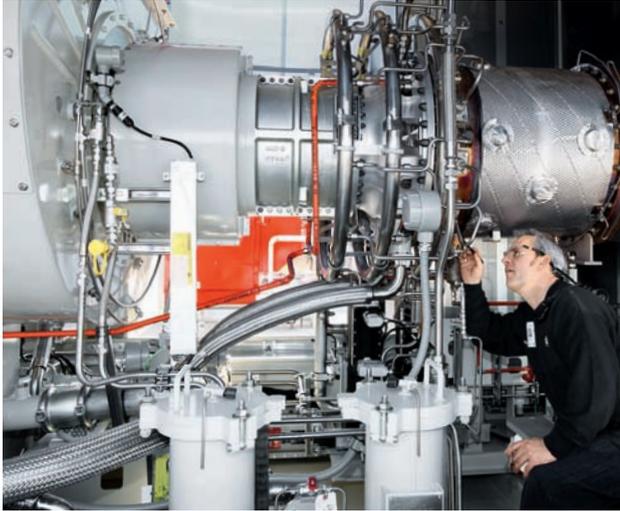
anderen Standorten der BMW Group wirtschaftet. Vor allem aber kann er beim jeweils führenden Standort Erfahrung und Expertise für die Optimierung seines eigenen Werks einholen. Auf diese Weise verfügt das Produktionsnetzwerk der BMW Group quasi über einen eingebauten Verbesserungsturbo, der sich fortlaufend selbst mit frischer Schubkraft versorgt – und kommt damit den ebenso absehbaren wie unvermeidlichen künftigen Preissteigerungen für Ressourcen und Emissionen zuvor.

Ein solcher Turbo lässt sich, einmal gestartet, nicht mehr abschalten. Und auch wenn das Projektziel „minus 30 Prozent“ zunächst auf sechs Jahre angelegt ist, reicht der Ehrgeiz längst weiter. „Wir haben uns als Unternehmen das Ziel gesteckt, eines Tages emissionsfreie Fahrzeuge zu bauen“, so Höltschl, „und natürlich überlegen wir uns, wie wir solche Fahrzeuge auch emissionsfrei produzieren können.“

So gesehen, sind die fünf Prozent Optimierung pro Jahr ein enorm ambitionierter Anfang. Aber eben auch nur ein Anfang.

- Bild** — **a** — Methangas wird in Turbinen auf dem BMW Werksgelände in Spartanburg, USA, zur Erzeugung von Strom und Warmwasser genutzt.
— **b** — Über eine 15 Kilometer lange Pipeline gelangt das Methangas in das BMW Werk Spartanburg.
— **c** — In der Energiezentrale wird laufend überwacht, dass alle Anlagen ordnungsgemäß Energie erzeugen.
— **d** — Beim biologischen Abbau von Abfallstoffen in der Deponie Palmetto entsteht das für die Energienutzung verwendete Methangas.

a



b



Beispiel 01

Thema: Energie und CO₂

Ort: Spartanburg, USA

Energieabdeckung durch Methangas: 63%

CO₂-Emission: 59.000 Tonnen weniger pro Jahr



— Verringerung des Energieverbrauchs der BMW Group —

über 650.000 MWh

— im Jahr 2008

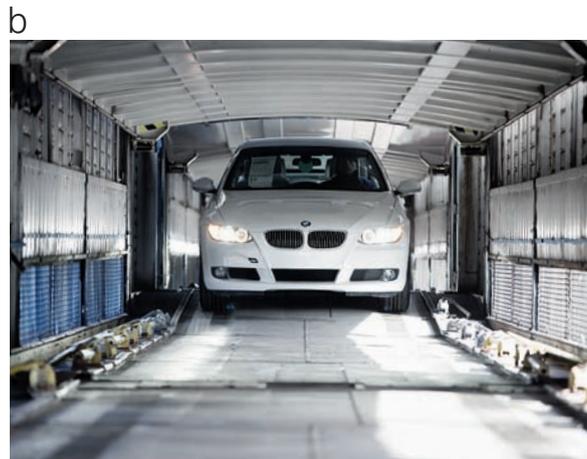
Im US-amerikanischen Spartanburg gibt es Energie quasi umsonst. Vorausgesetzt, man verfügt über eine intelligente Technologie zu ihrer Nutzung. Seit 2003 nutzt das BMW Werk in Spartanburg das Methangas einer nahe gelegenen Mülldeponie zur Energieversorgung seiner Lackiererei. Heute deckt das Werk etwa 63 Prozent seines Energiebedarfs mit Methangas und vermeidet dadurch CO₂-Emissionen, die dem jährlichen Heizenergiebedarf von rund 15.000 amerikanischen Haushalten entsprechen. Ähnlich erfindungsreich, wenn auch mit einer ganz anderen Technik, arbeiten die europäischen Werke der BMW Group: Mit Wärmerädern in den Lüftungsanlagen gewinnen sie Wärme aus der Abluft zurück – eine kostenlose Energiequelle, die bis zu 70 Prozent des Heizenergiebedarfs ersetzt. Im Münchener Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) wiederum sorgt oberflächennahes Grundwasser für eine ressourcenschonende Kühlung der Gebäude. Dank cleverer Innovationen wie dieser liegt der Energieverbrauch heute bei 2,80 MWh pro produziertem Fahrzeug und damit gut 18 Prozent niedriger als vor zehn Jahren.

- Bild** — **a** — Bis vor wenigen Monaten stand hier eine Anlage für die Außenhautkonservierung der Neufahrzeuge.
— **b** — In geschlossenen Waggonen gehen die Fahrzeuge auf ihre Reise zu den Kunden weltweit.
— **c** — Inzwischen verlassen mehr als die Hälfte aller Neufahrzeuge der BMW Group das Werk auf dem Schienenweg.

a



Beispiel 02
Thema: Außenhautkonservierung
Werk: Regensburg, Deutschland
Lösungsmittlemissionen: 70 Tonnen weniger
im Jahr 2008



— Rückgang der Lösungsmittlemissionen in der BMW Group —

über 800 Tonnen

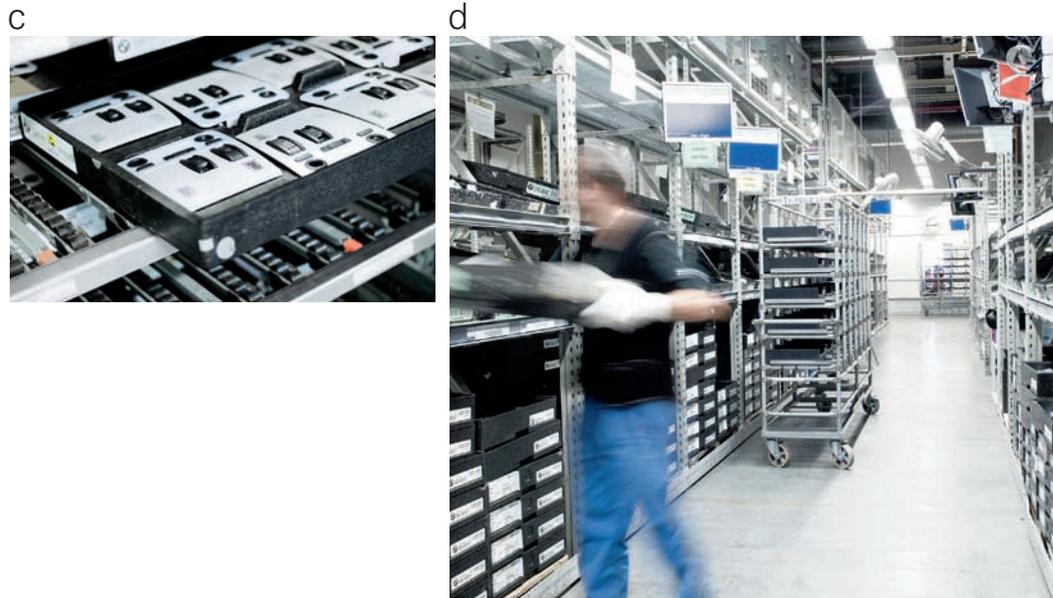
— im Jahr 2008 —

Lack gehört zum Automobilbau wie Stahlblech und Motoren. Viele Lacke enthalten Lösungsmittel, die für Gesundheit und Umwelt problematisch sind. Die BMW Group setzt daher an allen eigenen Standorten auf lösungsmittelarme Wasserbasislacke oder auf die komplett lösungsmittelfreie Pulverklarlacktechnologie. Auch auf die verbreitete Außenhautkonservierung, mit der Neuwagen durch Wachs, Folie und Hauben beim Transport vor Witterungseinflüssen geschützt werden, verzichtet das Unternehmen heute weitgehend. Nachdem eine Studie der BMW Group ergeben hatte, dass sich Neufahrzeuge ohne Qualitätseinbußen in geschlossenen Waggons transportieren oder nach dem Transport reinigen lassen, sind im Jahr 2008 die letzten Anlagen zur Außenhautkonservierung mit Wachs abgeschaltet worden. Die Werke Regensburg, Dingolfing, München und Rosslyn in Südafrika sparen auf diese Weise nicht nur fünf Gramm Lösungsmittel pro Fahrzeug, sondern auch Material-, Energie- und Arbeitskosten. Allein im Jahr 2008 sanken die Lösungsmittlemissionen unternehmensweit über 800 Tonnen. Insgesamt hat die BMW Group ihre Lösungsmittlemissionen zwischen 1999 und 2008 um fast die Hälfte auf weniger als zwei Kilogramm pro Fahrzeug reduziert.

- Bild** — **a** — Einige Nähte der Karosserie müssen vor dem Lackieren durch PVC versiegelt werden. Früher schützten bis zu 70 Maskierstopfen – das sind einmalig verwendete Plastikteile – die Karosserie vor ungewolltem PVC-Auftrag.
- **b** — Ultrafeine Düsen tragen heute das PVC so genau und fein auf, dass nur noch ein einziger Maskierstopfen nötig ist.
- **c** — Jedes einzelne Teil perfekt verpackt. Und ein und dieselbe Verpackung immer und immer wieder verwendet.
- **d** — 13,5 Millionen Mehrwegverpackungsbehälter zirkulieren zwischen der BMW Group und ihren Lieferanten.



Beispiel 03
Thema: PVC-Abfälle
Werk: München, Deutschland
PVC-Abfälle: minus 80 %
Abfall zur Beseitigung:
100 Tonnen weniger im Jahr 2008



— Rückgang des Gesamtaufkommens an Abfall in der BMW Group —

mehr als 60.000 Tonnen

— im Jahr 2008

Vermeiden. Verwenden. Verwerten. Beim Thema Abfall verfolgt die BMW Group eine konsequente, dreistufige Strategie: So weit wie möglich werden Abfälle vermieden oder als Wertstoff wiederverwendet. Nur was nicht ohne Qualitätsverlust erneut eingesetzt werden kann, wird schließlich verwertet. Erst wenn auch die Verwertung nicht mehr möglich ist, wird der Abfall beseitigt. Dieser Anteil des „Abfalls zur Beseitigung“ ist allein zwischen 2007 und 2008 von über 16 Kilogramm pro Fahrzeug auf 14,8 Kilogramm pro Fahrzeug gesunken. In der Lackiererei des Münchener Werks beispielsweise wurde der Vorbehandlungsprozess für die Karosserien vor der Lackierung so optimiert, dass 80 Prozent der PVC-Abfälle aus der Unterbodenbeschichtung weggefallen sind. Aber selbst Restabfälle erfüllen noch eine sinnvolle Aufgabe: Als Brennstoffe für Heizkraftwerke helfen sie, die fossilen Energieressourcen zu schonen.

- Bild** — **a** — Als Bohremulsion, als Kühlmittel beim Fräsen und Drehen, als Wasch- oder Spülmittel – Wasser ist für die Bearbeitung von Zylinderköpfen, Kurbelgehäusen, Kurbelwellen oder Pleuelstangen unabdingbar.
- **b** — Das BMW Motorenwerk Steyr fertigt rund 60 Prozent aller BMW Motoren.
- **c** — Mit einer neuartigen Kombination von verschiedenen Membrantechnologien werden sämtliche Fertigungsabwässer des Werks aufbereitet und zurück in die Produktion gespeist.



Beispiel 04
Thema: Wasser und Abwasser
Werk: Steyr, Österreich
Prozessabwasser: Null Liter
Einsparungspotenzial: bis zu 30 Mio. Liter pro Jahr



— Rückgang des Wasserverbrauchs in der BMW Group —

über 335.000 m³ — im Jahr 2008

Abwasser als unerschöpfliche Wasserquelle. Wo immer möglich, zapft die BMW Group die nachhaltigste aller Wasserquellen an: das eigene Abwasser. Das BMW Motorenwerk im österreichischen Steyr beispielsweise verfügt über einen geschlossenen Wasserkreislauf in der mechanischen Fertigung, in dem sämtliches Prozessabwasser durch eine Serie von Filtern wieder zu Frischwasser veredelt wird. Seit Ende 2006 die Anbindung an den kommunalen Abwasserkanal gekappt wurde, wird in Steyr Frischwasser nur noch gezapft, um die Verdunstungsverluste auszugleichen. Das Werk kann damit bis zu 30 Millionen Liter pro Jahr einsparen – eine Menge, die ungefähr dem Bedarf einer Ortschaft mit rund 750 Einwohnern entspricht. In der gesamten BMW Group ist die Menge an Prozessabwasser pro Fahrzeug seit 2004 um mehr als ein Viertel gesunken.

Mit ihren drei Marken BMW, MINI und Rolls-Royce verfügt die BMW Group über drei der stärksten Premiummarken in der Automobilbranche. Zahlreiche neue Modelle belegen auch im Jahr 2008 die Innovationsstärke und Leistungsfähigkeit der BMW Group.

**Meilensteine
setzen. Menschen
faszinieren.
— Produkt-
neuheiten 2008.**



BMW

1er Cabrio

Das BMW 1er Cabrio kombiniert den Genuss am Offenfahren mit vorbildlicher Effizienz.
Ein Beispiel: Das 118d Cabrio hat einen Durchschnittsverbrauch von 4,9 Litern pro 100 Kilometer
im EU-Testzyklus sowie einen CO₂-Wert von 129 Gramm pro Kilometer.



BMW

M3 Cabrio

Das BMW M3 Cabrio kombiniert herausragende Fahrdynamik mit eigenständiger Ästhetik, einzigartigem Fahrerlebnis und hoher Alltagstauglichkeit. Die inzwischen vierte Generation des M3 Cabrios feierte ihre Weltpremiere auf dem Automobilsalon Genf im März 2008.



BMW

3er Touring

Der BMW 3er ist der Inbegriff für Sportlichkeit in seinem Segment und hält seit Jahren die Spitzenposition als meistverkauftes Premiumfahrzeug der Welt. Mit den Modellüberarbeitungen von Limousine und Touring tritt der BMW 3er an, seinen Vorsprung weiter auszubauen.



BMW

7er

Höchste Ansprüche werden neu definiert: Die fünfte Generation der Luxuslimousine BMW 7er zeigt, wie sich Freude am Fahren und Freude an exklusiver Großzügigkeit perfekt miteinander kombinieren lassen. Der neue BMW 7er ist das Ergebnis stilischeren Designs und herausragender Ingenieurskunst auf den Gebieten Antrieb, Fahrwerk, Sicherheit, Fahrerassistenzsysteme und Komfortfunktionen.





BMW

X6

Der BMW X6, das weltweit erste Sports Activity Coupé, fasziniert mit Eigenschaften und Fähigkeiten, die von keinem anderen Automobil in vergleichbarer Kombination geboten werden. In seinem Design mischt sich die sportliche Eleganz eines großen BMW Coupés mit der kraftvollen Präsenz eines BMW X Modells.





BMW
F 800 R

Die neue F 800 R ist die erste BMW im volumenstarken Segment der Mittelklasse-Roadster. Sie besticht durch sportliches, dynamisches Design und ein kompromisslos auf Fahrspaß ausgelegtes Gesamtkonzept.

K 1300 S

Die neue K 1300 S ist das derzeit stärkste und schnellste BMW Serienmotorrad. Es vereint souveräne Hochleistung mit hervorragenden Allrounderigenschaften und aktiver Sicherheit – zum Beispiel mit serienmäßigem BMW Integral ABS, Antischlupfregelung ASC oder elektronisch einstellbarem Fahrwerk ESA II.



MINI

John Cooper Works

Ein großer Name, eine lange Tradition, herausragende Leistungsdaten und ein unvergleichliches Fahrerlebnis: Der MINI John Cooper Works ist ein Extremsportler und weckt auch abseits der Rennstrecke Leidenschaft für den Motorsport.



Rolls-Royce

Phantom Coupé

Das Rolls-Royce Phantom Coupé ist das vierte und jüngste Modell in der Produktpalette von Rolls-Royce Motor Cars. Ein besonders leichtes und sehr festes Aluminiumchassis sorgt für optimale Sicherheit, der bewährte 6,5-Liter-V12-Motor für leistungsstarken Antrieb.



**Zurückblicken.
Den Pulsschlag
der BMW Group
spüren.
— Das Jahr 2008.**



Fünf gewinnt – fünf Millionen BMW 5er in fünf Generationen — Am 29. Januar 2008 rollt der fünfmillionste BMW 5er im Werk Dingolfing vom Band, eine 530d Limousine in Carbonschwarz Metallic. Alles begann im Jahr 1972: Damals wurde die erste BMW 5er Generation auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt am Main vorgestellt. Die ersten Fahrzeuge wurden noch im Münchener Stammwerk gebaut, ehe die Produktion im Herbst 1973 in das damals neu entstandene BMW Werk in Dingolfing verlagert wurde. Die weiteren Generationen folgten 1981, 1988, 1995 und die aktuelle Generation im Jahr 2003.

Designpreis der Bundesrepublik Deutschland für die BMW Group —

Die BMW Group erhält für die G 650 Xcountry den Designpreis der Bundesrepublik Deutschland. Verliehen wird die Auszeichnung in Gold für das sportliche, von Leichtbau geprägte Erscheinungsbild des Einzylinder-Motorrads. Der Designpreis der Bundesrepublik Deutschland wird seit 1969 jährlich vom Rat für Formgebung im Auftrag des Bundeswirtschaftsministeriums vergeben.

BMW 118d ist „World Green Car of the Year“ —

Der BMW 118d wird zum Auftakt der New York International Auto Show 2008 zum „World Green Car of the Year“ gekürt. Mit diesem Titel zeichnet die Jury aus 47 Fachjournalisten aus 24 Ländern Fahrzeuge und Technologien aus, die einen gezielten Beitrag zur Emissionsreduzierung leisten und damit das besondere Umweltbewusstsein des jeweiligen Herstellers symbolisieren.



BMW M1 Hommage auf dem Concorso d'Eleganza — Zum 30. Geburtstag des Supersportwagens BMW M1 zeigt die BMW Group im Rahmen des Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2008 eine Designstudie zur Ehrung dieses legendären Fahrzeugs. Der BMW M1 war ein Automobil der Superlative, ein hoch emotionales Fahrzeug, kompromisslos auf Rennsport getrimmt. Eingeleitet hat diese Entwicklung der BMW Turbo, ein Concept Car, das neben seinem revolutionären, funktionalen Design auch vielfältige Technikinnovationen bot.



Premiere des 16. BMW Art Car von Olafur Eliasson —

Mit der Premiere des 16. BMW Art Car in der Münchener Pinakothek der Moderne wird der traditionsreichen BMW Art Car Collection durch den Künstler Olafur Eliasson ein weiteres Exponat hinzugefügt. Eliasson ersetzt unter dem Titel „Your mobile expectations – BMW H2R project“ die Außenhülle des wasserstoffbetriebenen H2R Prototyps durch eine ebenso komplexe wie fragile Haut aus zwei übereinander liegenden spiegelnden Metallschalen. Sie ziehen sich netzartig über die Karosserie und sind mit vielfach übereinander liegenden Eisschichten überzogen.

Doppelsieg des BMW Sauber F1 Teams in Kanada —

Das BMW Sauber F1 Team fährt den ersten Sieg in der jungen Teamgeschichte beim Großen Preis von Kanada ein. Bei dem Doppelerfolg gewinnt Robert Kubica in Montreal vor seinem Teamkollegen Nick Heidfeld. Kubica übernimmt damit die Führung in der Fahrer-Weltmeisterschaft, in der Konstrukteurswertung ist das BMW Sauber F1 Team Zweiter. Am Ende der Saison belegt das Team den dritten Platz in der Konstrukteurswertung, Robert Kubica wird in der Fahrerwertung Vierter, Nick Heidfeld erreicht Platz sechs.

APR

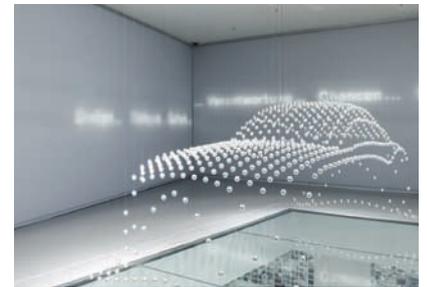
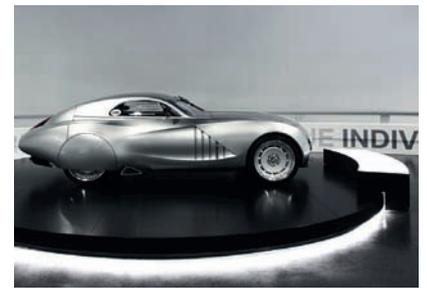
25-04-2008

MAI

27-05-2008

JUN

08-06-2008



BMW Museum nach Umbau wieder eröffnet — Nach zweieinhalb Jahren Bauzeit wird im Juni das BMW Museum wieder eröffnet. 120 Exponate auf 5.000 Quadratmetern erwarten die Besucher in einer vollständig neu konzipierten Ausstellung. Wahrzeichen bleibt nach wie vor der Museumsrundbau direkt neben der Unternehmenszentrale. Neben der „Schüssel“, wie das Gebäude seit seiner Eröffnung im Jahre 1973 genannt wird, ergänzt der unmittelbar angrenzende Flachbau die Ausstellungsfläche.

Im neuen Museum wird die ursprüngliche Philosophie der Fortsetzung der Straße im umbauten Raum fortgeführt. Straßen und Wege verbinden sieben eigenständige Ausstellungshäuser miteinander, die jeweils einem konkreten Thema gewidmet sind. Das Museum ist nicht nur Ausstellungsstätte für außergewöhnliche Automobile und Motorräder der letzten Jahrzehnte, sondern spiegelt auch die Dynamik und Innovationskraft der Marke BMW und des Unternehmens wider. Seit der Neueröffnung konnte die BMW Group bis zum Ende des Jahres bereits 230.000 Besucher begrüßen.



„Let's MINI 2008“ – mehr als 3.000 MINI Fans in Hildesheim

Am ersten Juliwochenende treffen sich mehr als 3.000 MINI Fans auf dem Flugplatz Hildesheim, um gemeinsam die Marke MINI zu erleben. Einer der Höhepunkte der Veranstaltung ist ein eher ungleiches Rennen: Der Classic Mini, gesteuert von Rallyelegende Rauno Aaltonen, tritt gegen den MINI John Cooper Works CHALLENGE an.



Staatsoper für alle in Berlin

Was 1996 mit der Bayerischen Staatsoper in München begann, macht nun auch in Berlin Furore: Mit der „Staatsoper für alle“ haben die Staatsoper Unter den Linden und die BMW Niederlassung in Berlin bereits 2007 ein kulturpolitisch wegweisendes Format ins Leben gerufen, das kostenlosen Opern- und Konzertgenuss unter freiem Himmel bietet. Bei einer Live-Übertragung von Ludwig van Beethovens Oper „Fidelio“ sowie der 9. Sinfonie unter der Leitung von Daniel Barenboim wird der Saisonauftakt von insgesamt 45.000 Zuschauern gefeiert.

BMW Group bleibt Nummer eins in der Nachhaltigkeit — Die SAM Group veröffentlicht ihre aktuelle Bewertung für die Dow Jones Sustainability Indizes (DJSI). Das Ergebnis: Die BMW Group ist zum vierten Mal in Folge Branchenführer und damit weltweit der nachhaltigste Automobilhersteller. Als einziges Unternehmen der Branche ist die BMW Group seit Indexgründung im Jahr 1999 ohne Unterbrechung in dieser wichtigen Indexfamilie für nachhaltiges Wirtschaften vertreten. Die SAM Group analysiert die wirtschaftliche, ökologische und soziale Leistung von rund 2.500 Unternehmen und wählt die besten jeder Branche für die Dow Jones Sustainability Indizes aus. Berücksichtigt werden allgemeine Nachhaltigkeitskriterien und branchenspezifische Herausforderungen.

JUL — 04-07-2008

AUG — 30-08-2008

SEP — 04-09-2008



Paris: BMW Group stellt drei Konzeptfahrzeuge vor —

Die BMW Group stellt gleich drei Konzeptfahrzeuge auf der Pariser Automobilmesse vor: das BMW Concept X1, das BMW Concept 7 Series ActiveHybrid und das MINI Crossover Concept. Das BMW Concept X1 verbindet die Funktionalität eines Sports Activity Vehicle innovativ und zeitgemäß mit den Vorteilen der Kompaktklasse. Das BMW Concept 7 Series ActiveHybrid ist ein weiterer Schritt im Rahmen von Efficient Dynamics. In diesem Fahrzeug sind ein hoch effizienter V8-Zylinder-Benzinmotor und ein Elektroantrieb durch ein Mild-Hybrid-Konzept verknüpft. Das MINI Crossover Concept erweitert die MINI Modellpalette um ein völlig neues Fahrzeugkonzept und verbindet Geräumigkeit und Vielseitigkeit mit einem Vierradantrieb.

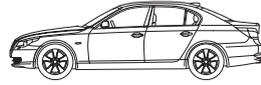
Erstes Elektroauto der BMW Group in Kundenhand – der MINI E —

Die BMW Group stellt ein rein elektrisch betriebenes Fahrzeug vor, den MINI E. Bereits im Jahr 2009 wird eine Flotte von 500 MINI E für die Nutzung im Alltagsverkehr auf die Straße gebracht. In den Ballungsräumen Kaliforniens und New York City können sich Interessenten über das Internet um die Nutzung des MINI E bewerben. Die Erfahrungen, die während der Testphase gewonnen werden, fließen später in Serienentwicklungsprojekte ein.

Die 140-Gramm-Flotte der BMW Group —

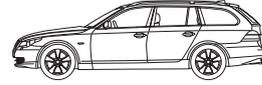
Zum Jahreswechsel umfasst die Produktpalette der BMW Group 27 Modelle, die höchstens 140 Gramm CO₂ pro Kilometer emittieren. Dies entspricht einem Kraftstoffverbrauch von weniger als 5,1 Liter Diesel pro 100 Kilometer oder 5,8 Liter Benzin pro 100 Kilometer. Auch in Zukunft arbeitet die BMW Group mit Hochdruck an innovativen Antriebslösungen.

Einen Überblick über die Produktpalette erhalten Sie auf den folgenden Seiten.



BMW 520d Limousine

Verbrauch ————— 5,1 l
 CO₂-Ausstoß ————— 136 g



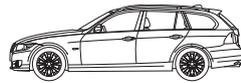
BMW 520d Touring

Verbrauch ————— 5,3 l
 CO₂-Ausstoß ————— 140 g



BMW 320d Limousine

Verbrauch ————— 4,8 l
 CO₂-Ausstoß ————— 128 g



BMW 318d Touring

Verbrauch ————— 4,8 l
 CO₂-Ausstoß ————— 125 g



BMW 123d 5-Türer

Verbrauch ————— 5,2 l
 CO₂-Ausstoß ————— 138 g



BMW 123d 3-Türer

Verbrauch ————— 5,2 l
 CO₂-Ausstoß ————— 138 g



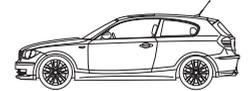
BMW 120d Coupé

Verbrauch ————— 4,8 l
 CO₂-Ausstoß ————— 128 g



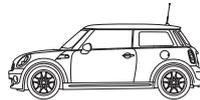
BMW 118d 5-Türer

Verbrauch ————— 4,5 l
 CO₂-Ausstoß ————— 119 g



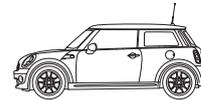
BMW 118d 3-Türer

Verbrauch ————— 4,5 l
 CO₂-Ausstoß ————— 119 g



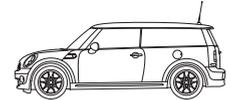
MINI Cooper

Verbrauch ————— 5,4 l
 CO₂-Ausstoß ————— 129 g



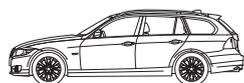
MINI Cooper D

Verbrauch ————— 3,9 l
 CO₂-Ausstoß ————— 104 g



MINI One Clubman

Verbrauch ————— 5,4 l
 CO₂-Ausstoß ————— 130 g

**BMW 320d Touring**

Verbrauch ————— 4,9 l
 CO₂-Ausstoß ————— 130 g

**BMW 320d Coupé**

Verbrauch ————— 4,8 l
 CO₂-Ausstoß ————— 128 g

**BMW 320d Cabrio**

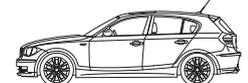
Verbrauch ————— 5,3 l
 CO₂-Ausstoß ————— 140 g

**BMW 318d Limousine**

Verbrauch ————— 4,7 l
 CO₂-Ausstoß ————— 123 g

**BMW 123d Coupé**

Verbrauch ————— 5,2 l
 CO₂-Ausstoß ————— 138 g

**BMW 120d 5-Türer**

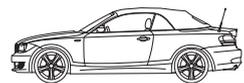
Verbrauch ————— 4,8 l
 CO₂-Ausstoß ————— 128 g

**BMW 120d 3-Türer**

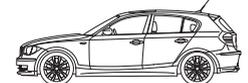
Verbrauch ————— 4,8 l
 CO₂-Ausstoß ————— 128 g

**BMW 120d Cabrio**

Verbrauch ————— 5,1 l
 CO₂-Ausstoß ————— 134 g

**BMW 118d Cabrio**

Verbrauch ————— 4,9 l
 CO₂-Ausstoß ————— 129 g

**BMW 116d 5-Türer**

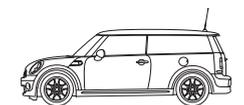
Verbrauch ————— 4,4 l
 CO₂-Ausstoß ————— 118 g

**BMW 116d 3-Türer**

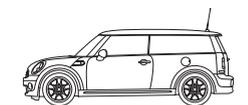
Verbrauch ————— 4,4 l
 CO₂-Ausstoß ————— 118 g

**MINI One**

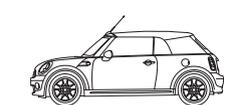
Verbrauch ————— 5,3 l
 CO₂-Ausstoß ————— 128 g

**MINI Cooper D Clubman**

Verbrauch ————— 4,1 l
 CO₂-Ausstoß ————— 109 g

**MINI Cooper Clubman**

Verbrauch ————— 5,5 l
 CO₂-Ausstoß ————— 132 g

**MINI Cooper Cabrio**

Verbrauch ————— 5,7 l
 CO₂-Ausstoß ————— 137 g

Modell	Innerorts (l/100 km)	Außerorts (l/100 km)	Kombiniert (l/100 km)	CO ₂ -Emissionen (g/km)	Modell	Innerorts (l/100 km)	Außerorts (l/100 km)	Kombiniert (l/100 km)	CO ₂ -Emissionen (g/km)
BMW					BMW				
116i 3-türig ⁶	7,5 (8,3)	4,8 (5,3)	5,8 (6,4)	139 (152)	320i Touring ⁵	8,5 (9,1)	4,9 (5,3)	6,2 (6,7)	148 (160)
118i 3-türig ⁶	7,9 (8,2)	4,7 (5,0)	5,9 (6,2)	140 (148)	325i Touring	9,9 (9,8)	5,6 (5,7)	7,2 (7,2)	173 (173)
120i 3-türig ⁶	8,7 (8,4)	5,1 (5,1)	6,4 (6,3)	152 (150)	325i xDrive Touring	11,0 (10,9)	6,2 (6,3)	8,0 (8,0)	193 (191)
130i 3-türig	12,2 (12,3)	6,0 (6,0)	8,3 (8,3)	197 (198)	330i Touring	10,0 (10,1)	5,7 (5,8)	7,3 (7,4)	175 (178)
116d 3-türig ¹	5,3	3,9	4,4	118	330i xDrive Touring	11,1 (11,1)	6,3 (6,3)	8,1 (8,1)	194 (194)
118d 3-türig ^{4,7}	5,4 (7,0)	4,0 (4,6)	4,5 (5,5)	119 (146)	335i Touring	13,4 (13,2)	6,9 (7,0)	9,3 (9,3)	222 (223)
120d 3-türig ^{4,7}	6,1 (7,3)	4,1 (4,5)	4,8 (5,5)	128 (146)	335i xDrive Touring	14,2 (13,9)	7,2 (7,4)	9,8 (9,8)	235 (235)
123d 3-türig ⁴	6,5 (7,3)	4,4 (4,6)	5,2 (5,6)	138 (148)	318d Touring ^{4,7}	5,8 (7,5)	4,2 (4,8)	4,8 (5,8)	125 (150)
					320d Touring ^{4,7}	6,1 (7,5)	4,2 (4,8)	4,9 (5,8)	130 (150)
116i 5-türig ⁶	7,5 (8,3)	4,8 (5,3)	5,8 (6,4)	139 (152)	320d xDrive Touring	6,9 (8,0)	4,8 (4,9)	5,6 (6,0)	146 (159)
118i 5-türig ⁶	7,9 (8,2)	4,7 (5,0)	5,9 (6,2)	140 (148)	325d Touring	7,8 (8,2)	4,8 (5,2)	5,9 (6,3)	155 (165)
120i 5-türig ⁶	8,7 (8,4)	5,1 (5,1)	6,4 (6,3)	152 (150)	330d Touring ⁴	7,5 (8,1)	5,0 (5,3)	5,9 (6,3)	155 (165)
130i 5-türig	12,2 (12,3)	6,0 (6,0)	8,3 (8,3)	197 (198)	330d xDrive Touring ⁴	8,4 (8,9)	5,6 (5,8)	6,6 (6,9)	174 (181)
116d 5-türig ¹	5,3	3,9	4,4	118	335d Touring ²	9,2	5,4	6,8	178
118d 5-türig ^{4,7}	5,4 (7,0)	4,0 (4,6)	4,5 (5,5)	119 (146)					
120d 5-türig ^{4,7}	6,1 (7,3)	4,1 (4,5)	4,8 (5,5)	128 (146)	316i Coupé ¹	7,7	4,9	5,9	142
123d 5-türig ⁴	6,5 (7,3)	4,4 (4,6)	5,2 (5,6)	138 (148)	320i Coupé ⁶	8,7 (8,9)	4,9 (5,1)	6,3 (6,5)	151 (156)
					325i Coupé	9,8 (9,7)	5,5 (5,6)	7,1 (7,1)	170 (170)
125i Coupé	11,4 (11,4)	5,9 (5,9)	7,9 (7,9)	190 (190)	325i xDrive Coupé	10,9 (10,8)	6,1 (6,2)	7,9 (7,9)	189 (189)
135i Coupé	13,0 (13,2)	7,0 (6,9)	9,2 (9,2)	220 (221)	330i Coupé	9,9 (9,9)	5,6 (5,6)	7,2 (7,2)	173 (173)
120d Coupé ^{4,7}	6,1 (7,3)	4,1 (4,5)	4,8 (5,5)	128 (146)	330i xDrive Coupé	11,0 (11,0)	6,2 (6,2)	8,0 (8,0)	193 (193)
123d Coupé ⁴	6,5 (7,3)	4,4 (4,6)	5,2 (5,6)	138 (148)	335i Coupé	13,2 (12,5)	6,7 (6,7)	9,1 (8,8)	218 (210)
					335i xDrive Coupé	14,1 (13,8)	7,1 (7,3)	9,7 (9,7)	232 (232)
118i Cabrio ⁶	8,5 (8,9)	5,0 (5,6)	6,3 (6,8)	149 (161)	320d Coupé ^{4,7}	6,0 (7,4)	4,1 (4,7)	4,8 (5,7)	128 (149)
120i Cabrio ⁶	8,9 (9,1)	5,2 (5,5)	6,6 (6,8)	158 (163)	320d xDrive Coupé	6,7 (7,9)	4,6 (4,8)	5,4 (5,9)	143 (156)
125i Cabrio	11,7 (11,6)	6,0 (6,1)	8,1 (8,1)	195 (195)	325d Coupé	7,6 (8,1)	4,6 (5,1)	5,7 (6,2)	153 (164)
135i Cabrio	13,3 (13,5)	7,1 (7,0)	9,4 (9,4)	224 (225)	330d Coupé ⁴	7,3 (8,0)	4,8 (5,2)	5,7 (6,2)	152 (164)
118d Cabrio ^{4,7}	5,8 (7,3)	4,4 (4,9)	4,9 (5,8)	129 (152)	330d xDrive Coupé ⁴	8,3 (8,8)	5,5 (5,7)	6,5 (6,8)	171 (178)
120d Cabrio ^{4,7}	6,4 (7,6)	4,3 (4,7)	5,1 (5,8)	134 (152)	335d Coupé ²	9,1	5,3	6,7	177
123d Cabrio ⁴	6,7 (7,6)	4,6 (4,9)	5,4 (5,9)	144 (154)	M3 Coupé ³	17,9 (17,0)	9,2 (9,0)	12,4 (11,9)	295 (285)
316i Limousine	7,7 (8,5)	4,9 (5,2)	5,9 (6,4)	142 (154)	320i Cabrio ⁶	9,0 (9,4)	5,2 (5,4)	6,6 (6,9)	157 (165)
318i Limousine ⁶	7,9 (8,5)	4,8 (5,2)	5,9 (6,4)	142 (152)	325i Cabrio	10,4 (10,6)	5,9 (6,1)	7,6 (7,8)	181 (187)
320i Limousine ⁶	8,4 (8,9)	4,8 (5,1)	6,1 (6,5)	146 (156)	330i Cabrio	10,5 (10,6)	6,0 (6,1)	7,7 (7,8)	185 (187)
325i Limousine	9,8 (9,7)	5,5 (5,6)	7,1 (7,1)	170 (170)	335i Cabrio	13,6 (12,8)	7,1 (7,0)	9,5 (9,1)	226 (217)
325i xDrive Limousine	10,9 (10,8)	6,1 (6,2)	7,9 (7,9)	189 (189)	320d Cabrio ^{4,7}	6,9 (7,7)	4,3 (5,0)	5,3 (6,0)	140 (157)
330i Limousine	9,9 (9,9)	5,6 (5,6)	7,2 (7,2)	173 (173)	325d Cabrio	8,0 (8,3)	5,0 (5,3)	6,1 (6,4)	162 (170)
330i xDrive Limousine	11,0 (11,0)	6,2 (6,2)	8,0 (8,0)	193 (193)	330d Cabrio ⁴	7,7 (8,2)	5,2 (5,4)	6,1 (6,4)	162 (170)
335i Limousine	13,2 (13,1)	6,7 (6,9)	9,1 (9,2)	218 (221)	M3 Cabrio ³	18,7 (17,3)	9,6 (9,4)	12,9 (12,3)	309 (293)
335i xDrive Limousine	14,1 (13,8)	7,1 (7,3)	9,7 (9,7)	232 (232)					
318d Limousine ^{4,7}	5,7 (7,3)	4,1 (4,6)	4,7 (5,6)	123 (148)	520i Limousine	9,2 (9,4)	5,4 (5,4)	6,7 (6,9)	162 (164)
320d Limousine ^{4,7}	6,0 (7,3)	4,1 (4,6)	4,8 (5,6)	128 (148)	523i Limousine	10,1 (10,3)	5,7 (5,9)	7,3 (7,5)	174 (178)
320d xDrive Limousine	6,7 (7,9)	4,6 (4,8)	5,4 (5,9)	143 (156)	525i Limousine	10,3 (10,4)	5,7 (5,8)	7,4 (7,5)	176 (178)
325d Limousine	7,6 (8,1)	4,6 (5,1)	5,7 (6,2)	153 (164)	525i xDrive Limousine	11,3 (11,2)	6,2 (6,3)	8,1 (8,1)	193 (193)
330d Limousine ⁴	7,3 (8,0)	4,8 (5,2)	5,7 (6,2)	152 (164)	530i Limousine	10,9 (10,8)	5,8 (5,6)	7,7 (7,5)	182 (178)
330d xDrive Limousine ⁴	8,3 (8,8)	5,5 (5,7)	6,5 (6,8)	171 (178)	530i xDrive Limousine	11,5 (11,6)	6,2 (6,0)	8,2 (8,1)	194 (193)
335d Limousine ²	9,1	5,3	6,7	177	540i Limousine	15,8 (14,4)	7,4 (6,9)	10,5 (9,7)	250 (232)
M3 Limousine ³	17,9 (17,0)	9,2 (9,0)	12,4 (11,9)	295 (285)	550i Limousine	16,6 (15,5)	7,6 (7,2)	10,9 (10,3)	260 (246)
					520d Limousine ⁵	6,5 (7,5)	4,3 (4,6)	5,1 (5,6)	136 (149)
316i Touring ¹	7,9	5,1	6,1	146	525d Limousine	8,2 (8,5)	5,0 (5,3)	6,2 (6,5)	165 (172)
318i Touring ⁶	8,0 (8,6)	4,9 (5,3)	6,0 (6,5)	144 (156)	525d xDrive Limousine	8,8 (9,1)	5,4 (5,6)	6,7 (6,9)	179 (183)

Modell	Innerorts (l/100 km)	Außerorts (l/100 km)	Kombiniert (l/100 km)	CO ₂ -Emissionen [g/km]
BMW				
530d Limousine	8,6 (9,1)	5,1 (5,2)	6,4 (6,6)	170 (176)
530d xDrive Limousine	9,2 (9,6)	5,5 (5,5)	6,9 (7,0)	183 (186)
535d Limousine ²	9,0	5,4	6,7	178
M5 Limousine ³	21,7	10,2	14,4	344
520i Touring	9,4 (9,5)	5,6 (5,5)	6,9 (7,0)	166 (167)
523i Touring	10,6 (10,6)	6,0 (6,0)	7,7 (7,7)	183 (184)
525i Touring	10,8 (10,7)	5,9 (6,0)	7,7 (7,7)	183 (184)
525i xDrive Touring	11,8 (11,7)	6,4 (6,5)	8,4 (8,4)	201 (201)
530i Touring	11,1 (11,0)	6,0 (5,8)	7,9 (7,7)	187 (184)
530i xDrive Touring	12,0 (12,1)	6,4 (6,3)	8,5 (8,4)	203 (201)
550i Touring	17,0 (16,1)	7,8 (7,5)	11,2 (10,7)	267 (254)
520d Touring ⁵	6,7 (7,7)	4,5 (4,7)	5,3 (5,8)	140 (154)
525d Touring	8,4 (8,6)	5,2 (5,4)	6,4 (6,6)	171 (176)
525d xDrive Touring	9,1 (9,2)	5,6 (5,7)	6,9 (7,0)	184 (187)
530d Touring	8,8 (9,3)	5,3 (5,3)	6,6 (6,8)	176 (180)
530d xDrive Touring	9,6 (9,9)	5,8 (5,6)	7,2 (7,2)	192 (192)
535d Touring ²	9,2	5,6	6,9	182
M5 Touring ³	21,7	10,5	14,6	348
630i Coupé	11,2 (11,0)	6,0 (5,8)	7,9 (7,7)	188 (184)
650i Coupé	17,8 (15,9)	8,1 (7,4)	11,7 (10,5)	279 (249)
635d Coupé ²	9,2	5,6	6,9	183
630i Cabrio	11,8 (11,6)	6,3 (6,0)	8,3 (8,1)	198 (192)
650i Cabrio	19,2 (16,5)	8,8 (7,7)	12,6 (10,9)	299 (258)
635d Cabrio ²	9,6	5,8	7,2	190
M6 Coupé ³	21,4	10,2	14,3	342
M6 Cabrio ³	22,0	10,6	14,7	352
740i ^{2,4}	13,8	7,6	9,9	232
740Li ^{2,4}	14,0	7,7	10,0	235
750i ^{2,4}	16,4	8,5	11,4	266
750Li ^{2,4}	16,4	8,5	11,4	266
730d ^{2,4}	9,5	5,9	7,2	192
730Li ^{2,4}	9,6	6,0	7,3	194
X3 xDrive20i ¹	12,6	6,9	9,0	215
X3 xDrive25i	12,8 (13,1)	7,3 (7,4)	9,3 (9,5)	224 (228)
X3 xDrive30i	13,4 (13,3)	7,3 (7,6)	9,5 (9,7)	229 (233)
X3 xDrive20d ⁴	8,2 (8,3)	5,5 (5,8)	6,5 (6,7)	172 (178)
X3 xDrive30d	9,7 (9,9)	6,0 (6,4)	7,4 (7,7)	196 (206)
X3 xDrive35d ²	9,7	6,7	7,8	208
X5 xDrive30si ²	13,8	8,3	10,3	247
X5 xDrive48i ²	17,0	9,3	12,1	289
X5 xDrive30d ²	10,4	7,0	8,2	217
X5 xDrive35d ²	10,5	7,1	8,3	220
X6 xDrive35i ^{2,4}	14,9	8,9	11,1	259
X6 xDrive50i ^{2,4}	17,7	9,9	12,8	299
X6 xDrive30d ²	10,4	7,0	8,2	217

Modell	Innerorts (l/100 km)	Außerorts (l/100 km)	Kombiniert (l/100 km)	CO ₂ -Emissionen [g/km]
BMW				
X6 xDrive35d ²	10,5	7,1	8,3	220
Z4 sDrive23i ⁴	12,4 (11,8)	6,2 (6,1)	8,5 (8,2)	199 (192)
Z4 sDrive30i ⁴	12,4 (11,9)	6,2 (6,2)	8,5 (8,3)	199 (195)
Z4 sDrive35i ⁴	13,5 (12,6)	7,0 (6,9)	9,4 (9,0)	219 (210)
MINI				
MINI One	6,8 (9,0)	4,4 (5,0)	5,3 (6,5)	128 (155)
MINI Cooper	6,9 (9,1)	4,5 (5,0)	5,4 (6,5)	129 (156)
MINI Cooper D	4,7 (6,5)	3,5 (4,2)	3,9 (5,0)	104 (134)
MINI Cooper S	7,9 (9,7)	5,2 (5,3)	6,2 (6,9)	149 (165)
MINI John Cooper Works ¹	9,2	5,6	6,9	165
MINI Cooper Cabrio	7,4 (9,3)	4,7 (5,2)	5,7 (6,7)	137 (161)
MINI Cooper S Cabrio	8,1 (9,9)	5,4 (5,4)	6,4 (7,1)	153 (170)
MINI John Cooper Works Cabrio ¹	9,3	5,8	7,1	169
MINI One Clubman	6,9 (9,1)	4,5 (5,1)	5,4 (6,6)	130 (158)
MINI Cooper Clubman	7,1 (9,2)	4,5 (5,1)	5,5 (6,6)	132 (159)
MINI Cooper D Clubman	4,9 (6,6)	3,6 (4,2)	4,1 (5,1)	109 (136)
MINI Cooper S Clubman	8,0 (9,8)	5,3 (5,4)	6,3 (7,0)	150 (168)
MINI John Cooper Works Clubman ¹	9,3	5,7	7,0	167
Rolls-Royce				
Rolls-Royce Phantom ²	23,2	11,3	15,7	377
Rolls-Royce Phantom extended Wheelbase ²	23,3	11,4	15,8	380
Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé ²	23,2	11,3	15,7	377
Rolls-Royce Phantom Coupé ²	23,2	11,3	15,7	377

Werte in Klammern gelten für Automatikgetriebe.

¹ nur mit manuellem Getriebe erhältlich

² nur mit Automatikgetriebe erhältlich

³ nur mit SMG Drivelogic, 7-Gang M Getriebe erhältlich

⁴ EU5 Serienausstattung

⁵ für Linkslenkerfahrzeuge EU5 Serienausstattung

⁶ ab April 2009 in ausgewählten Märkten auch als EU5 erhältlich

⁷ Verbrauchswerte für Automatikvarianten bei Rechtslenkerfahrzeugen weichen ab.

Weitere Informationen und ständig aktualisierte Daten zu den Fahrzeugen erhalten Sie im Internet unter den Adressen www.bmw.com, www.mini.com und www.rolls-roycemotorcars.com.

Stand März 2009



Die Herstellung und das Papier des Geschäftsberichts 2008 der BMW Group sind zertifiziert nach den Kriterien des Forest Stewardship Councils (FSC). Der FSC schreibt strenge Kriterien bei der Waldbewirtschaftung vor und vermeidet damit unkontrollierte Abholzung, Verletzung der Menschenrechte und Belastung der Umwelt. Da die Produkte mit FSC-Siegel verschiedene Stufen des Handels und der Verarbeitung durchlaufen, werden auch Verarbeitungsbetriebe von Papier, z. B. Druckereien, nach den Regeln des FSC zertifiziert.



Die bei der Herstellung des für diesen Bericht benötigten Papiers sowie für Druck und Produktion entstandenen CO₂-Emissionen hat die BMW Group neutralisiert. Dazu wurde am 3. März 2009 mit der Transaktionskennung DE75016 die entsprechende Menge an Emissionsrechten (EU-Allowance) gelöscht.