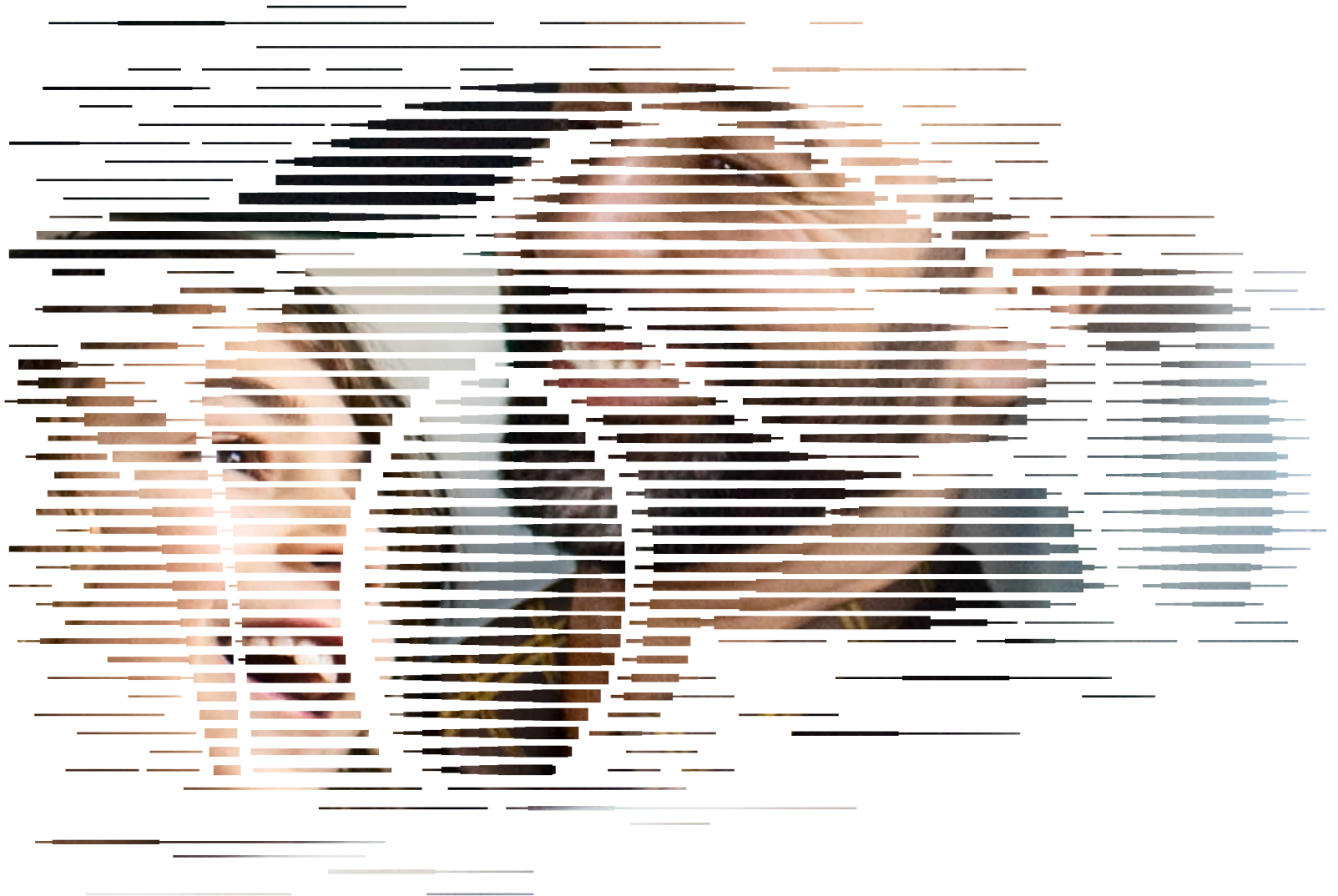


Geschäftsbericht 2009



Rolls-Royce
Motor Cars Limited



BMW Group

Zahlen und Fakten —

04	BMW Group in Zahlen
06	Bericht des Aufsichtsrats
12	Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten im Jahr 2009
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht
74	Konzernabschluss
74	Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen
138	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
139	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
140	Erklärung zur Unternehmensführung
	Corporate Governance
	(Teil des Lageberichts)
140	Grundlegendes zur Unternehmensverfassung
141	Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG
142	Mitglieder des Aufsichtsrats
145	Mitglieder des Vorstands
146	Zur Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat und der Zusammensetzung und Arbeitsweise von deren Ausschüssen
151	Vergütungsbericht
157	Angaben zu Unternehmensführungspraktiken, die über die gesetzlichen Anforderungen hinaus angewandt werden
158	Compliance in der BMW Group
162	Weitere Informationen
162	BMW AG Anteilsbesitz
164	BMW Group im Zehn-Jahres-Vergleich
166	BMW Group Standorte
168	Glossar
170	Index
173	Finanzkalender
174	Kontakte

————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. Wir verfügen mit den Marken BMW, MINI und Rolls-Royce über drei der stärksten Premiummarken in der Automobilbranche. Zudem haben wir eine starke Marktposition im Motorradgeschäft und sind auch im Geschäft mit Finanzdienstleistungen erfolgreich.

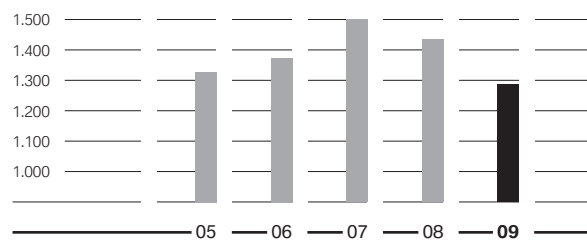
Mit der Strategie Number ONE haben wir im Jahr 2007 die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft gestellt. Das Unternehmen wird dabei konsequent auf Profitabilität und langfristige Wertsteigerung ausgerichtet, unsere Aktivitäten sind weiter auf die Premiumsegmente der internationalen Automobilmärkte ausgerichtet. 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.

Seit jeher bilden langfristiges Denken und verantwortungsvolles Handeln die Grundlage unseres wirtschaftlichen Erfolgs. Das Unternehmen hat ökologische und soziale Nachhaltigkeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette, umfassende Produktverantwortung sowie ein klares Bekenntnis zur Schonung von Ressourcen fest in seiner Strategie verankert. Entsprechend ist die BMW Group seit fünf Jahren Branchenführer in den Dow Jones Sustainability Indizes.

BMW Group in Zahlen

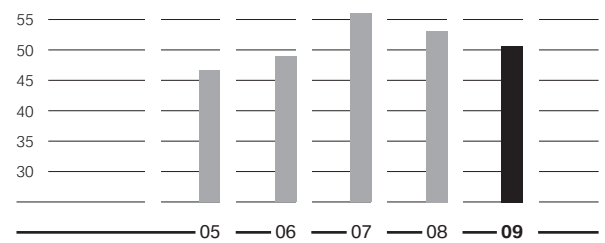
Auslieferungen Automobile

in Tsd.

1.328,0 1.374,0 1.500,7 1.435,9 **1.286,3**

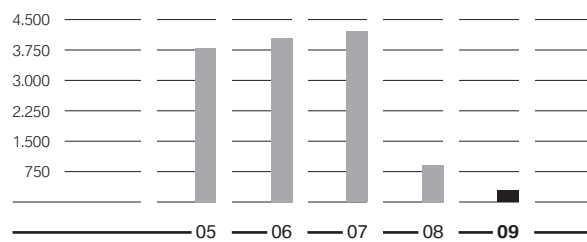
Umsatz

in Mrd. Euro

46,7 49,0 56,0 53,2 **50,7**

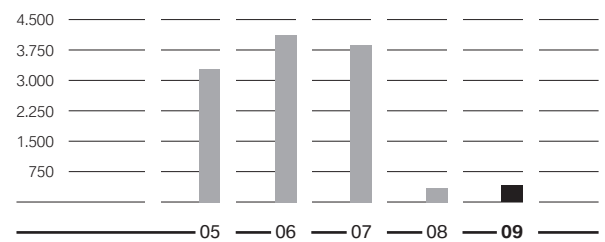
Ergebnis vor Finanzergebnis

in Mio. Euro

3.793 4.050 4.212 921 **289**

Ergebnis vor Steuern

in Mio. Euro

3.287 4.124 3.873 351 **413**

BMW Group in Zahlen

	2005	2006	2007	2008	2009	Veränderung in %
Fahrzeug-Auslieferungen						
BMW	1.126.768	1.185.088	1.276.793	1.202.239	1.068.770	-11,1
MINI	200.428	188.077	222.875	232.425	216.538	-6,8
Rolls-Royce	796	805	1.010	1.212	1.002	-17,3
Automobil-Auslieferungen gesamt	<u>1.327.992</u>	<u>1.373.970</u>	<u>1.500.678</u>	<u>1.435.876</u>	<u>1.286.310</u>	-10,4
Motorräder ¹	97.474	100.064	102.467	101.685	87.306	-14,1
Fahrzeug-Produktion						
BMW	1.122.308	1.179.317	1.302.774	1.203.482	1.043.829	-13,3
MINI	200.119	186.674	237.700	235.019	213.670	-9,1
Rolls-Royce	692	847	1.029	1.417	918	-35,2
Automobil-Produktion gesamt	<u>1.323.119</u>	<u>1.366.838</u>	<u>1.541.503</u>	<u>1.439.918</u>	<u>1.258.417</u>	-12,6
Motorräder ²	92.012	103.759	104.396	104.220	82.631	-20,7
Mitarbeiter am Jahresende³						
BMW Group	105.798	106.575	107.539	100.041	96.230	-3,8
Finanzdaten						
in Mio. Euro						
Umsatz	46.656	48.999	56.018	53.197	50.681	-4,7
Investitionen	3.993	4.313	4.267	4.204	3.471	-17,4
Abschreibungen	3.025	3.272	3.683	3.670	3.600	-1,9
Operativer Cashflow ⁴	6.184	5.373	6.246	4.471	4.921	-10,1
Ergebnis vor Finanzergebnis	3.793	4.050	4.212	921	289	-68,6
Ergebnis vor Steuern	3.287	4.124	3.873	351	413	-17,7
Jahresüberschuss	2.239	2.874	3.134	330	210	-36,4

¹ ohne Husqvarna Motorcycles (13.052 Motorräder)² ab 2006 einschließlich BMW G 650 X Montage bei Piaggio S.p.A., ohne Husqvarna Motorcycles (10.612 Motorräder)³ Werte ohne ruhende Arbeitsverhältnisse, ohne Mitarbeiter in Freizeitphase der Altersteilzeit, ohne Geringverdiener⁴ in der Kapitalflussrechnung aufgeführter Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit: bis 2006 des Industriegeschäfts, ab 2007 des Segments Automobile



Joachim Milberg ——— Vorsitzender des Aufsichtsrats ———

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Geschäftsjahr 2009 war für die BMW Group ein Jahr mit vielen Herausforderungen, in dem Aufsichtsrat und Vorstand eng, vertrauensvoll und konstruktiv zusammengearbeitet haben. Wir haben den Vorstand in wichtigen Fragen der Unternehmensführung, wie etwa strategischen Entscheidungen zur Erweiterung des Produktportfolios im Segment Automobile, beratend unterstützt. Darüber hinaus haben wir die Geschäftsführung anhand regelmäßiger schriftlicher und mündlicher Berichte des Vorstands sowie im Rahmen gemeinsamer Erörterung mit dem Vorstand kontinuierlich und sorgfältig überwacht. In fünf Sitzungen, eine davon zweitägig, haben wir uns vor allem intensiv mit der durch die Finanz- und Wirtschaftskrise erschwerten Unternehmensplanung, dem Risikomanagement und der Risikovorsorge, der aktuellen Geschäfts- und Finanzlage des Unternehmens sowie mit der Vorstandsvergütung befasst. Auch außerhalb der Sitzungen hat uns der Vorstand regelmäßig und zeitnah über die laufende geschäftliche Entwicklung und wirtschaftliche Lage, insbesondere die laufenden Absatz- und Personalzahlen, sowie über Angelegenheiten von besonderer Bedeutung informiert. Darüber hinaus wurde ich vom Vorstandsvorsitzenden über wichtige geschäftliche Vorgänge und Vorhaben fortlaufend direkt unterrichtet.

Schwerpunkte der Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats Vor dem Hintergrund der Finanz- und Wirtschaftskrise, gesetzlicher Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen in wichtigen Märkten und sich ändernder Kundenanforderungen galt unser besonderes Augenmerk der Detaillierung und Umsetzung der Unternehmensstrategie Number ONE durch den Vorstand. Im Mittelpunkt unserer Überwachungs- und Beratungstätigkeit standen die Aktivitäten des Vorstands, die der Erschließung neuer Wachstumsfelder und Kundengruppen dienen, die den Zugang zu Kunden und innovativen Technologien sichern, die die Profitabilität des Unternehmens steigern und somit einen Beitrag zur langfristigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens leisten. Zu Risikomanagement und Risikovorsorge ließ sich der Aufsichtsrat regelmäßig und ausführlich berichten; diese Themen bildeten einen weiteren Schwerpunkt unserer Beratung im Aufsichtsrat.

Über die infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise geänderten Rahmenbedingungen und die Risikosituation speziell im Segment Finanzdienstleistungen hat der Vorstand uns ausführlich unterrichtet. In diesem Zusammenhang haben wir mit dem Vorstand auch seine Planungen erörtert, dieses Segment auf die veränderten wirtschaftlichen und regulativen Rahmenbedingungen neu auszurichten. Der Aufsichtsrat unterstützt die Zielrichtung der Initiativen des Vorstands, mit denen Liquiditätsversorgung, Risikomanagement, Vertriebsunterstützung für Automobile sowie die Gesellschafts- und Führungsstruktur optimiert werden sollen.

Im September kamen wir mit dem Vorstand zu einer zweitägigen Sitzung in einem neuen Format zusammen. Im Rahmen eines auf Technikinformation, Fahrerlebnis und Meinungsaustausch ausgelegten Sitzungsteils stellten die Vorstandsmitglieder dem Aufsichtsrat neue Produkte und innovative Antriebskonzepte vor, die im Rahmen der Strategie Number ONE erarbeitet wurden und die eine Antwort auf die sich ändernden Kunden-, Gesetzes- und Umwelanforderungen geben sollen. In einem weiteren Sitzungsteil stellte uns der Vorstand auch die Ergebnisse seines Strategiereviews vor, die wir im Rahmen gemeinsamer Diskussion vertieft haben. Der Aufsichtsrat sieht den Vorstand mit den neuen Projekten, die der Erschließung neuer Wachstumsfelder und Kundengruppen auch in zusätzlichen Fahrzeugsegmenten dienen, auf einem zukunftsfähigen Weg. In derselben Sitzung befassten wir uns intensiv mit der vom Vorstand zur Zustimmung vorgelegten Längerfristigen Unternehmensplanung (LUP), die aufgrund der Finanz- und Wirtschaftskrise von einer zeitlich verzögerten Absatzsteigerung, aber unveränderter Ergebnisqualität ab dem Jahr 2012 ausgeht. Soweit sich Abweichungen von früher aufgestellten Planungen und Zielen ergaben, hat uns der Vorstand diese ebenso erläutert wie die wichtigsten externen Risikofaktoren. Der Aufsichtsrat hält die vom Vorstand verfolgte Unternehmensstrategie Number ONE weiterhin für robust und hat der Längerfristigen Unternehmensplanung die erforderliche Zustimmung erteilt.

Wir haben uns auch gründlich mit der vom Vorstand vorgelegten Jahresplanung für das Geschäftsjahr 2010 und ihren Zielsetzungen befasst und diese mit dem Vorstand erörtert.

Im Rahmen regelmäßiger Berichte zur Lage informierte uns der Vorstand insbesondere über die Absatzentwicklung in den Segmenten Automobile und Motorräder, die Entwicklung des Neugeschäfts bei den Finanzdienstleistungen

sowie der Fahrzeugrestwerte auf wichtigen Märkten. Ferner wurden wir regelmäßig über die Anpassung der Produktionskapazitäten an die aktuelle Nachfragesituation und über die Personalentwicklung unterrichtet. Darüber hinaus ging der Vorstand auch auf aktuelle Vorgänge wie etwa den Verkauf des Formel 1 Teams ein. Ferner erläuterte er bedeutsame Vorhaben wie z. B. die Pläne zum Ausbau der Produktionskapazitäten in China, die die Wettbewerbssituation der BMW Group stärken und Wachstumspotenziale erschließen sollen. Eine Aufsichtsratssitzung fand am Werksstandort Dingolfing in Niederbayern statt, wo unter anderem die BMW 5er, 6er, 7er Reihe und der 5er Gran Turismo produziert und Komponenten gefertigt werden sowie die zentrale Teileauslieferung angesiedelt ist. Im dortigen Werk ließen wir uns erläutern, wie durch die konsequente Anwendung der Prinzipien des wertschöpfungsorientierten Produktionssystems (WPS) die Wirtschaftlichkeit deutlich verbessert werden konnte.

Im Geschäftsjahr 2009 befassten sich Personalausschuss und Aufsichtsrat vertieft mit der Struktur und Höhe der Vorstandsvergütung einschließlich der Neugestaltung der Altersversorgung der Vorstandsmitglieder. Ein ausführlicher Vergütungsbericht ist im Corporate Governance Bericht im Geschäftsbericht enthalten. Die Aufgabenverteilung zwischen Personalausschuss und Aufsichtsratsplenum in Fragen der Vorstandsvergütung wurde in Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) an die geänderte Rechtslage angepasst: Die Festlegung und regelmäßige Überprüfung der Vorstandsvergütung ist seit diesem Zeitpunkt eine Aufgabe des Aufsichtsratsplenums. Der Personalausschuss übernimmt seither bei der Festlegung und Überprüfung der Vorstandsvergütung eine vorbereitende Funktion. Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats wurde an die geänderte Aufgabenteilung zwischen Personalausschuss und Aufsichtsratsplenum angepasst. Mit den Vorgaben des VorstAG und den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex zur Gestaltung der Vorstandsvergütung haben sich Personalausschuss und Aufsichtsrat ebenfalls eingehend beschäftigt. Wegen der Einzelheiten wird auf den ausführlichen Vergütungsbericht verwiesen.

Corporate Governance und Entsprechenserklärung Vorstand und Aufsichtsrat haben in ihrer gemeinsamen Sitzung im Dezember die im Geschäftsjahr 2009 im Unternehmen angewandte Corporate Governance auf die Einhaltung der im Vorjahr festgelegten Grundsätze der Unternehmensführung überprüft und sich ausführlich mit der zukünftigen Weiterentwicklung der BMW Group Corporate Governance befasst. Vorstand und Aufsichtsrat 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 5. August 2009 im Rahmen der Überarbeitung des DCGK veröffentlichten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex (Kodexfassung vom 18. Juni 2009) werden auch künftig bis auf eine Abweichung beachtet, die die Höhe eines angemessenen Selbstbehalts der Aufsichtsratsmitglieder bei der D & O Versicherung betrifft: Angesichts der unterschiedlichen Einkommens- und Vermögensverhältnisse innerhalb des Aufsichtsrats halten Vorstand und Aufsichtsrat eine Differenzierung in der Höhe des Selbstbehalts bei einer D & O Versicherung für die Mitglieder des Vorstands einerseits und die Mitglieder des Aufsichtsrats andererseits für geboten und die Höhe des bisher für die Aufsichtsratsmitglieder vereinbarten Selbstbehalts weiter für angemessen. Vorstand und Aufsichtsrat haben entschieden, alle weiteren Empfehlungen zu beachten. Dazu gehören auch die Empfehlungen des Kodex, bei Vorschlägen zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern und bei der Zusammensetzung des Vorstands den Gesichtspunkt der Vielfalt zu berücksichtigen. Bei der Sichtung von Persönlichkeiten für eine Vorstandsposition oder einem Vorschlag zur Wahl eines Aufsichtsratsmitglieds werden Personalausschuss, Nominierungsausschuss und Aufsichtsratsplenum verstärkt auf einen voreingedenkten Prozess achten, in den auch der Gesichtspunkt der Vielfalt einbezogen wird. Die vollständige Entsprechenserklärung ist auch in der Erklärung zur Unternehmensführung im Geschäftsbericht abgedruckt. Basierend auf den von Vorstand und Aufsichtsrat getroffenen Festlegungen wurde der BMW Group Corporate Governance Kodex aktualisiert und im Internet zugänglich gemacht. Damit steht den Aktionären und der Öffentlichkeit auf der Internetseite des Unternehmens eine zusammenhängende Darstellung der für die BMW Group geltenden Grundsätze guter Unternehmensführung zur Verfügung. Die Effizienz der Aufsichtsrats Tätigkeit zu überprüfen und zu verbessern sehen wir als dauernde Aufgabe an, deren Kernelement der offene, konstruktive Dialog innerhalb des Aufsichtsrats und im Verhältnis zum Vorstand ist. Die Überprüfung der eigenen Effizienz war auch Gegenstand einer gesonderten Aussprache im Aufsichtsratsplenum. Diese bereiteten wir auch anhand eines vorab verteilten, vom Aufsichtsrat erarbeiteten Fragebogens vor. Im Rahmen der Selbstevaluation fanden die zweitägige Sitzung im September, bei der sich Aufsichtsrat und Vorstand mehr Zeit für

einen vertieften Austausch zu technischen Themen nahmen, sowie das Programm zur Einführung neuer Aufsichtsratsmitglieder großen Zuspruch.

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

Die Präsenz bei den Aufsichtsratssitzungen lag 2009 im Durchschnitt bei über 90 %. Ein Mitglied des Aufsichtsrats konnte im Geschäftsjahr 2009 aufgrund längerer Erkrankung an vier Sitzungen des Aufsichtsrats nicht teilnehmen. Präsidium und Ausschüsse tagten stets vollzählig.

Aus der Arbeit des Präsidiums und der Ausschüsse Der Schwerpunkt der insgesamt fünf Sitzungen des Präsidiums lag bei der themenspezifischen Vorbereitung der Sitzungen des Aufsichtsratsplenums, zum Beispiel auf dem Gebiet der Corporate Governance, soweit die Vorbereitung nicht in die Zuständigkeit eines Ausschusses fiel. Das Präsidium wählte zusätzliche Themen für die Aufsichtsratssitzung aus und gab dem Vorstand Anregungen für die Berichterstattung an das Aufsichtsratsplenum.

Der Prüfungsausschuss kam im Berichtsjahr 2009 zu fünf Sitzungen zusammen. Ferner fanden gemäß der Empfehlung des DCGK drei Telefonkonferenzen mit dem Vorstand zur Erörterung der Zwischenberichte vor ihrer Veröffentlichung statt. Eine Sitzung des Prüfungsausschusses diente vor allem der Vorbereitung der Bilanzaufsichtsratssitzung im Frühjahr 2009. Zur Vorbereitung seiner Empfehlung an das Aufsichtsratsplenum für den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung und der Beauftragung des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2009 holte der Prüfungsausschuss auch eine Unabhängigkeitserklärung des späteren Abschlussprüfers und Honorarangebote für die Prüfung der Jahresfinanzberichte und die prüferische Durchsicht des Halbjahresfinanzberichts ein. Nach der Hauptversammlung 2009 erteilte der Prüfungsausschuss dem Abschlussprüfer den Prüfungsauftrag für das Geschäftsjahr 2009 und legte unter Berücksichtigung der Anregungen aus dem Aufsichtsratsplenum Prüfungsschwerpunkte fest, darunter auch das Risikomanagement im Finanzdienstleistungsgeschäft.

Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss eingehend mit der aktuellen Risikosituation, dem Risikomanagement und der Risikovorsorge, insbesondere im Segment Finanzdienstleistungen, sowie dem internen Kontrollsystem des Unternehmens. Ferner ließ sich der Prüfungsausschuss vom Leiter der Konzernrevision über die Schwerpunkte und Ergebnisse der durchgeführten Prüfungen sowie über Organisation, Kapazitäten und die Prüfungsvorhaben der Konzernrevision berichten. Der Vorsitzende des BMW Group Compliance Committee informierte den Prüfungsausschuss über den Status der internationalen Implementierung des Compliance-Programms, die durchgeführten Präventionsmaßnahmen sowie die Auswertung von Hinweisen auf Compliance-Verstöße.

Im Rahmen der ihm vom Aufsichtsratsplenum übertragenen Befugnis stimmte der Prüfungsausschuss der Entscheidung des Vorstands zu, das Grundkapital der Gesellschaft gemäß § 4 Ziffer 5 der Satzung (Genehmigtes Kapital 2009) um 469.200 Euro zu erhöhen und 469.200 neue, auf den Inhaber lautende Vorzugsaktien ohne Stimmrecht im Nennbetrag von 1 Euro für die Zwecke des Belegschaftsaktienprogramms zu vergünstigten Konditionen an Mitarbeiter auszugeben.

Im Geschäftsjahr 2009 fanden insgesamt fünf Sitzungen des Personalausschusses statt, in deren Zentrum insbesondere Fragen der Vorstandsvergütung standen. Wegen der Einzelheiten wird auf den ausführlichen Vergütungsbericht im Geschäftsbericht Bezug genommen. Darüber hinaus bereitete der Personalausschuss in zwei Fällen Entscheidungen des Aufsichtsratsplenums über Mandatsverlängerungen vor. In Einzelfällen erteilte der Personalausschuss auch die Zustimmung zu Vertragsabschlüssen, die gemäß der Geschäftsordnung in seine Zuständigkeit fielen.

Der 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 im ab-

gelaufenen Geschäftsjahr zu zwei Sitzungen zusammen, um Kandidatenvorschläge und Empfehlungen an den Aufsichtsrat abzustimmen.

Der gesetzliche Vermittlungsausschuss (§ 27 Abs. 3 MitbestG) musste im Geschäftsjahr 2009 nicht zusammen-treten.

Über die Arbeit des Präsidiums und der Ausschüsse berichtete der jeweilige Vorsitzende dem Aufsichtsratsplenium in jeder Sitzung regelmäßig und ausführlich.

Veränderungen in der Besetzung und Organisation des Vorstands Das siebenköpfige Vorstandsteam blieb im Geschäftsjahr 2009 in seiner Zusammensetzung und Ressortverteilung unverändert. In zwei Fällen traf der Auf-sichtsrat Entscheidungen über Mandatsverlängerungen.

Veränderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats, des Präsidiums und der Ausschüsse Mit dem Ablauf der Hauptversammlung 2009 begann für 17 Mitglieder des Aufsichtsrats eine neue Amtszeit. Die gemäß den Regelungen des Mitbestimmungsrechts durch die Delegiertenversammlung am 3. März 2009 gewählten zehn Vertreter der Arbeitnehmer – dies sind Herr Bertin Eichler, Herr Willibald Löw, Herr Werner Neugebauer, Herr Franz Oberländer, Herr Anton Ruf, Herr Stefan Schmid, Frau Maria Schmidt, Herr Manfred Schoch, Herr Werner Zierer und erstmals Herr Horst Lischka – traten ihr Amt gemeinsam mit den von der Hauptversammlung am 14. Mai 2009 in Einzelwahl gewählten Vertretern der Aktionäre an. Von der Hauptversammlung gewählt wurden Herr Franz Markus Haniel, Frau Susanne Klatten, Herr Wolfgang Mayrhuber, Herr Stefan Quandt, Herr Prof. Dr. Jürgen Strube und meine Person sowie erstmals Herr Dr. Robert Lane. Mit Ablauf der Hauptversammlung endeten die Mandate von Herrn Ulrich Eckelmann und von Herrn Prof. Dr. rer. nat. Dr. h. c. mult. Hubert Markl. Herr Eckelmann gehörte dem Aufsichtsrat als Vertreter der Arbeitnehmer über elf Jahre lang an, Herr Prof. Markl war als Vertreter der Aktionäre fast 15 Jahre lang Mitglied des Aufsichtsrats. Im Namen des Aufsichtsrats möchte ich beiden Herren nochmals für ihre langjährige verdienstvolle Mitarbeit sowie die konstruktive und vertrauensvolle Zusam-menarbeit im Interesse der BMW Group danken.

In der Aufsichtsratssitzung im Anschluss an die Hauptversammlung 2009 konstituierten sich Präsidium und Ausschüsse neu. Einstimmig wurde ich zum Vorsitzenden, Herr Manfred Schoch zum 1. stellvertretenden Vorsit-zenden sowie die Herren Stefan Quandt, Stefan Schmid und Prof. Dr. Jürgen Strube zu weiteren stellvertreten- den Vorsitzenden gewählt. Meine Absicht, im Fall meiner Wiederwahl in den Aufsichtsrat erneut für den Vorsitz im Aufsichtsrat kandidieren zu wollen, hatte ich gemäß der Empfehlung des DCGK mit der Einberufung der Haupt-versammlung auf der Internetseite der BMW Group sowie nochmals vor der Wahl in der Hauptversammlung be-kannt gegeben. Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats übernahm das Präsidium zugleich die Funktion des Personal-ausschusses und des Prüfungsausschusses. Die Vertreter der Aktionäre im Aufsichtsrat wählten Herrn Stefan Quandt und Herrn Prof. Dr. Jürgen Strube zu Mitgliedern des Nominierungsausschusses. Kraft meiner Funktion als Aufsichtsratsvorsitzender übernahm ich gemäß der Geschäftsordnung zugleich den Vorsitz des Nominierungs-ausschusses sowie – entsprechend der Empfehlung des DCGK – auch des Personalausschusses. Herr Prof. Dr. Jürgen Strube wurde aufgrund seiner Expertise auf dem Gebiet der Rechnungslegung und der internen Kontroll-verfahren als unabhängiges Mitglied des Aufsichtsrats erneut zum Vorsitzenden des Prüfungsausschusses ge-wählt. Zu Mitgliedern des Vermittlungsausschusses wurden neben dem Vorsitzenden und 1. stellvertretenden Vorsitzenden die Herren Stefan Quandt und Stefan Schmid gewählt.

Die Arbeitsweise der Gremien des Aufsichtsrats ist in der Erklärung zur Unternehmensführung im Geschäfts-bericht ausführlich beschrieben. Dort ist auch eine Übersicht zur Besetzung des Aufsichtsrats und seiner Gremien zu finden.

Prüfung der Rechnungslegung und des Gewinnverwendungsvorschlags Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, den verkürzten Konzernzwischenabschluss und Konzern-zwischenlagebericht für das erste Halbjahr einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Ergebnisse ließ sich der Prüfungsausschuss ergänzend mündlich erläutern. Es wurden keine Sachverhalte festgestellt, die zu der Annahme

veranlasst hätten, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss oder der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den maßgeblichen Vorschriften aufgestellt wurden.

Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat ferner den vom Vorstand am 19. Februar 2010 aufgestellten Jahresabschluss und Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2009 sowie den mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. In seiner Sitzung am 26. Februar 2010 hat sich zunächst der Prüfungsausschuss eingehend mit diesen Unterlagen befasst. In der Sitzung am 11. März 2010 hat sodann der Aufsichtsrat die genannten Vorlagen des Vorstands intensiv erörtert und geprüft, nachdem der Ausschussvorsitzende über die Sitzung des Prüfungsausschusses berichtet hatte. An beiden Sitzungen nahmen Vertreter des Abschlussprüfers teil, berichteten über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung und beantworteten ergänzende Fragen der Aufsichtsratsmitglieder. Die Vertreter des Abschlussprüfers bestätigten, dass das vom Vorstand eingerichtete Risikomanagementsystem geeignet ist, Entwicklungen frühzeitig zu erkennen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten, und dass keine wesentlichen Schwächen des internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems bezogen auf den Rechnungslegungsprozess festgestellt wurden. Während der Abschlussprüfung haben die Prüfer keine Tatsachen festgestellt, die der Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat widersprechen. Die Unterlagen zu den Abschlüssen und dem zusammengefassten Lagebericht, die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats rechtzeitig vor. Dem Ergebnis der Abschlussprüfung hat der Aufsichtsrat zugestimmt und den vom Vorstand für das Geschäftsjahr 2009 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 unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens und der Interessen der Aktionäre für angemessen und schließen sich dem Vorschlag an. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Prüfungsausschuss und den Aufsichtsrat sind keine Einwendungen zu erheben.

Das Geschäftsjahr 2009 war von der andauernden Finanz- und Wirtschaftskrise geprägt. Die konsequente Ausrichtung der Produktpalette auf Efficient Dynamics und rechtzeitig eingeleitete Maßnahmen zur Steigerung der Profitabilität haben entscheidend zur Sicherung der Handlungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens im Geschäftsjahr 2009 beigetragen. Gemessen an dem schwierigen gesamtwirtschaftlichen Umfeld hat sich die BMW Group 2009 als robustes, eigenständiges Unternehmen erfolgreich behaupten können. Dies erforderte hohe Leistungsbereitschaft und konstruktive Zusammenarbeit auf allen Ebenen des Unternehmens.

Im Namen des Aufsichtsrats möchte ich den Mitgliedern des Vorstands, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Arbeitnehmervertretungen für ihren fortdauernden Einsatz im Interesse der BMW Group sehr herzlich danken.

München, 11. März 2010

Für den Aufsichtsrat



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

Konzernlagebericht

Das Geschäftsjahr im Überblick

12	— Konzernlagebericht
12	— Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes
	Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche
	Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht

BMW Group trotz Wirtschaftskrise erfolgreich

Die Auswirkungen der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise waren auch im Geschäftsjahr 2009 für uns deutlich zu spüren. Eine stark rückläufige Nachfrage auf wichtigen Absatzmärkten sowie schwierige Refinanzierungsbedingungen auf den internationalen Kapitalmärkten prägten insbesondere die erste Jahreshälfte. Von den Konjunkturprogrammen, die in zahlreichen Ländern zur Förderung des Automobilabsatzes gestartet wurden, haben die Anbieter von Premiumfahrzeugen nur sehr eingeschränkt profitiert.

Ab der zweiten Jahreshälfte 2009 zeigten sich erste Anzeichen einer leichten konjunkturellen Erholung, von der auch unser Automobilgeschäft profitierte. Mit 1.286.310 verkauften Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce lagen wir auf Jahresbasis um 10,4% unter dem Vorjahr. Damit wurde das prognostizierte Ziel eines Absatzrückgangs in einer Bandbreite von 10% bis 15% erreicht. Eine hohe Wettbewerbsintensität sowie modellzyklusbedingte Effekte trugen ebenfalls dazu bei, dass das Absatzvolumen 2009 unter dem Wert des Vorjahres lag. Dennoch ist es uns gelungen, den Marktanteil im Premiumsegment auszubauen und die Position als weltweit führender Premiumhersteller zu bestätigen.

Die internationalen Motorradmärkte schrumpften im Jahr 2009 im Durchschnitt um rund ein Drittel. In diesem Umfeld setzten wir dennoch weltweit 87.306 BMW Motorräder ab (–14,1%). Damit entwickelte sich unser Motorradgeschäft im Berichtszeitraum deutlich besser als der Gesamtmarkt.

Die Auswirkungen der weltweit schwachen Konjunktur machten sich 2009 auch in unserem Finanzdienstleistungsgeschäft bemerkbar. Anhaltend schwierige Bedingungen auf den internationalen Automobilmärkten führten dazu, dass sich das Neugeschäft bei Finanzierungs- und Leasingverträgen rückläufig entwickelte. Die Entwicklung auf den internationalen Gebrauchtwagenmärkten zeigte ein unterschiedliches Bild: Während sich die Märkte für Gebrauchtfahrzeuge in Nordamerika und Großbritannien im Verlauf des Jahres 2009 stabilisierten, blieb die Situation in Kontinentaleuropa weiter schwierig. Hier wirkte sich die Wirtschafts- und Finanzkrise vor allem durch höhere Kreditausfälle aus. Gesunkene Risikoauflagen an den internationalen Kapitalmärkten haben im Jahresverlauf unsere Refinanzierungskosten verringert.

Aufgrund der unsicheren Bedingungen auf den internationalen Kapitalmärkten haben wir zu Beginn des Jahres 2009 Liquidität aufgebaut. Mit der einsetzenden Beruhigung an den Finanzmärkten und der Stabilisierung der konjunkturellen Rahmenbedingungen konnten wir unsere

Liquidität wieder reduzieren. Ein Teilbetrag wurde für die Ausfinanzierung der zweiten Tranche unserer Pensionsverpflichtungen verwendet.

Positives Ergebnis erreicht

Vor dem Hintergrund der gesamtwirtschaftlich schwachen Konjunktur erreichte auch der Umsatz im Jahr 2009 nicht das Niveau des Vorjahres. Der Konzernumsatz betrug im Berichtsjahr 50.681 Mio. Euro und lag um 4,7% unter dem Vorjahr. Bereinigt um Währungseffekte wäre der Umsatz um 5,1% gesunken.

Die im Rahmen unserer Strategie Number ONE bereits frühzeitig eingeleiteten Maßnahmen zur Effizienzsteigerung sowie ein konsequentes Kostenmanagement haben dazu beigetragen, ein positives Konzernergebnis im Gesamtjahr zu erzielen. Hohe Absatzrückgänge sowie Währungseffekte und das Wettbewerbsumfeld belasteten dagegen den Geschäftsverlauf. Das Ergebnis vor Finanzergebnis (EBIT) lag im Konzern bei 289 Mio. Euro (–68,6%). Das Ergebnis vor Steuern übertraf mit 413 Mio. Euro den Vorjahreswert um 17,7%.

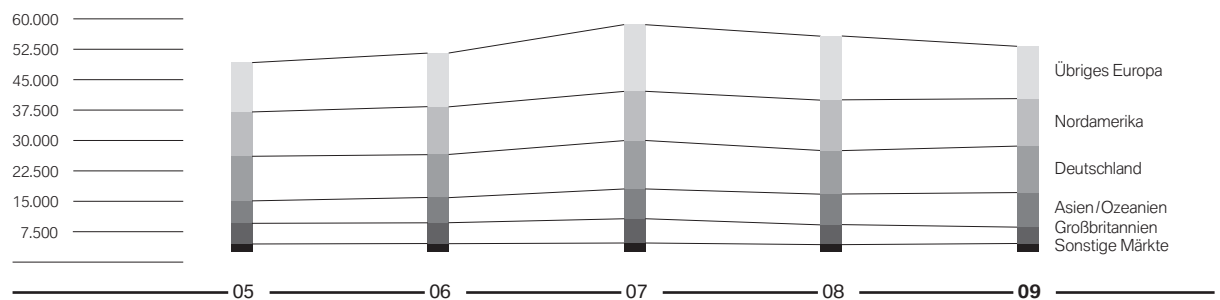
Entsprechend zur Absatzentwicklung erreichten wir im Automobilgeschäft den Umsatz aus dem Vorjahr nicht. Im Jahr 2009 sank der Automobilumsatz daher um 10,3% auf 43.737 Mio. Euro. Aufgrund der schwachen Verfassung wichtiger Automobilmärkte ging auch das EBIT im Segment Automobile im Vergleich zum Vorjahr auf –265 Mio. Euro zurück (2008: 690 Mio. Euro). Die leichte Erholung der Konjunktur in den letzten Monaten des Jahres 2009 führte zu einer Belebung unseres Automobilabsatzes, sodass im vierten Quartal wieder ein positives EBIT in Höhe von 93 Mio. Euro erreicht wurde. Das Segmentergebnis vor Steuern lag im Berichtsjahr bei –588 Mio. Euro (2008: 318 Mio. Euro).

Im Segment Motorräder lag der Umsatz im Berichtsjahr mit 1.069 Mio. Euro um 13,1% unter dem Vorjahreswert. Das schwierige Marktumfeld führte 2009 dazu, dass das EBIT im Vergleich zum Vorjahr um 68,3% auf 19 Mio. Euro und das Ergebnis vor Steuern auf 11 Mio. Euro (–78,4%) sanken.

Das Geschäftsvolumen im Segment Finanzdienstleistungen erreichte 2009 das Niveau des Vorjahres. Der Umsatz betrug im Geschäftsjahr 15.798 Mio. Euro (+0,5%). Das EBIT des Finanzdienstleistungsgeschäfts lag mit 355 Mio. Euro deutlich über dem Vorjahresvergleichswert (2008: –216 Mio. Euro). Das Ergebnis vor Steuern stieg auf 365 Mio. Euro (2008: –292 Mio. Euro). Die leichte Erholung der weltweiten Konjunktur bewirkte auch einen Rückgang des Risikoniveaus bei Restwerten. Vor allem rückläufige Risikoauflagen auf den Kapitalmärkten führten im Jahresverlauf zu sinkenden Refinanzierungskosten.

BMW Group Umsatzerlöse nach Regionen

in Mio. Euro



Übriges Europa	12.141	13.226	16.450	15.780	12.911
Nordamerika	10.957	11.779	12.161	12.461	11.724
Deutschland	11.001	10.601	11.918	10.739	11.436
Asien/Ozeanien	5.538	6.200	7.353	7.523	8.495
Großbritannien	5.125	5.214	5.945	4.913	4.078
Sonstige Märkte	1.894	1.979	2.191	1.781	2.037
Gesamt	46.656	48.999	56.018	53.197	50.681

Die Ertragsteuern beliefen sich im Jahr 2009 auf insgesamt 203 Mio. Euro (2008: 21 Mio. Euro). Die im Vergleich zum Vorjahr erheblich gestiegene Steuerlastquote resultiert aus gesunkenen steuerfreien Erträgen. Zusätzlich wirken Steueraufwendungen für Vorjahre aus einer steuerlichen Betriebsprüfung bei der BMW AG, die zum größten Teil auf Verrechnungspreisthemen zurückzuführen sind. Der Jahresüberschuss des Konzerns verringerte sich im Vorjahresvergleich auf 210 Mio. Euro (–36,4%).

Dividendenhöhe gehalten

Trotz der wirtschaftlichen Belastungen des Jahres schlugen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn der BMW AG in Höhe von 197 Mio. Euro zur Ausschüttung einer unveränderten Dividende von 0,30 Euro je Stammaktie und einer unveränderten Dividende von 0,32 Euro je Vorzugsaktie zu verwenden. Die Ausschüttungsquote für das Jahr 2009 würde damit 96,6% betragen (2008: 60,8%).

Investitionen gezielt verringert

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2009 lag unser Investitionsvolumen mit 3.471 Mio. Euro unter dem Niveau des Vorjahres (2008: 4.204 Mio. Euro/–17,4%). Den Schwerpunkt bildeten Produktinvestitionen für den Anlauf neuer Modelle wie BMW 5er, 5er Gran Turismo, X1, MINI Cabrio und Rolls-Royce Ghost sowie Strukturinvestitionen.

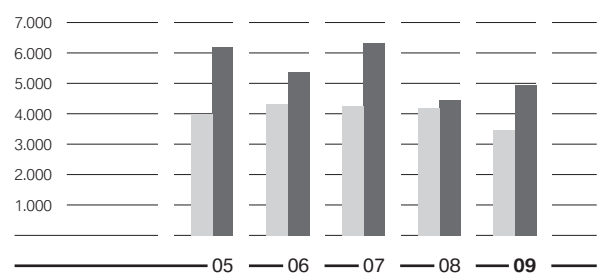
Im Jahr 2009 investierten wir 2.384 Mio. Euro in Sachanlagen und übrige Immaterielle Vermögenswerte (2008: 2.980 Mio. Euro/–20,0%). Hinzu kommen aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 1.087 Mio. Euro (2008:

1.224 Mio. Euro/–11,2%). Die Aktivierungsquote der Entwicklungskosten stieg im Vergleich zum Vorjahr auf 44,4% (2008: 42,7%).

Das Verhältnis der gesamten Investitionen zum Konzernumsatz (Investitionsquote) ist im Jahr 2009 aufgrund einer verbesserten Kapitaleffizienz auf 6,8% gesunken (2008: 7,9%). Die Quote lag trotz unserer Investitionen in innovative Technologien unter 7% des Konzernumsatzes und damit innerhalb des Zielbereichs, den wir im Rahmen der Strategie Number ONE festgelegt haben.

BMW Group Investitionen und Operativer Cashflow

in Mio. Euro



Investitionen	3.993	4.313	4.267	4.204	3.471
Operativer Cashflow*	6.184	5.373	6.246	4.471	4.921

* in der Kapitalflussrechnung aufgeführter Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit: bis 2006 des Industriegeschäfts, ab 2007 des Segments Automobile

Ende der weltweiten Rezession erreicht

Das Jahr 2009 war von der stärksten Wirtschaftskrise seit Jahrzehnten geprägt. Zum ersten Mal seit dem Zweiten Weltkrieg wurde ein Rückgang der globalen Wirtschaftsleistung verzeichnet. Die 2007 von den USA ausgegangene Immobilien- und Finanzkrise weitete sich im Winterhalbjahr 2008/09 zu einer Krise der Realwirtschaft aus, die nahezu alle Länder und Wirtschaftssektoren erfasste. Der Tiefpunkt dieser Weltrezession lag im ersten Quartal 2009. Fallende Immobilienpreise, der annähernde Zusammenbruch der Kreditmärkte, ein massiver Preisverfall auf den Aktien- und Rohstoffmärkten sowie ein drastischer Einbruch des Welthandelsvolumens prägten bis ins zweite Quartal 2009 das Konjunkturbild. Dank der globalen Umstellung auf eine stark expansive Geld- und Fiskalpolitik konnte der Einbruch der Weltwirtschaft im zweiten Quartal 2009 gestoppt werden. Aktien- und Rohstoffpreise erholten sich seit ihren Tiefpunkten im ersten Quartal bereits kräftig. Die Risikoauflagen auf den Kreditmärkten sanken zwar wieder, jedoch nicht auf das Niveau vor Ausbruch der Krise. In der zweiten Jahreshälfte 2009 kehrten die meisten Länder zu positiven Wachstumsraten zurück.

Die Krise begünstigte eine regionale Verschiebung der wirtschaftlichen Kräfte Richtung Osten: China erreichte selbst im Krisenjahr 2009 bei schrumpfender Weltwirtschaft noch ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von ca. 8,7%. Chinas staatliche Konjunkturprogramme stabilisierten nicht nur die einheimische Wirtschaft, sondern auch Rohstoff-, Investitions- und Konsumgütermärkte.

Im Gegensatz zum Konsum in China ging von den privaten Haushalten in den USA im Jahr 2009 keine Unterstützung für die Weltkonjunktur aus. Der Rückgang des BIP in den USA von 2,4% gegenüber dem Vorjahr ist maßgeblich auf einen schwachen Konsum zurückzuführen. Die Verdoppelung der Arbeitslosenquote auf über 10% seit Beginn der Krise drückte auf die Ausgabebereitschaft der Privathaushalte, von denen viele unter der Last hoher Schulden, fallender Eigenheimpreise und verschlechterter Kreditkonditionen leiden.

Die Eurozone wurde 2009 mit einem Rückgang der Wirtschaftsleistung um 4,0% noch stärker von der Krise in Mitleidenschaft gezogen. Der drastische Absturz des Welthandels im Winter 2008/09 traf vor allem die exportorientierten Volkswirtschaften hart: Deutschland hatte im Gesamtjahr 2009 mit 4,9% einen der stärksten Rückgänge zu verzeichnen. Die Arbeitslosigkeit stieg durch den Einsatz von Kurzarbeit jedoch geringer als erwartet. Ab dem zweiten Quartal des Jahres setzte sich Deutschland sogar an die Spitze des Aufschwungs in der Eurozone. Aufgrund des hohen Investitionsgüteranteils der Exporte profitierte die deutsche Wirtschaft besonders von den in- und ausländischen Konjunkturprogrammen. Der Privatkonsum reagierte positiv auf das Abwrackprämienprogramm, das die Automobilnachfrage auf ein langjähriges Hoch steigen ließ.

Auch die britische Wirtschaft zeigte sich im Jahresverlauf 2009 schwach und schrumpfte gegenüber dem Vorjahr um 4,8%. Ähnlich wie in den USA wird auch in Großbritannien die Krise vor allem durch stark gesunkene Immobilienpreise, eine hohe Verschuldung der privaten Haushalte, steigende Arbeitslosigkeit und einen anhaltend schwachen Konsumsektor gekennzeichnet. Trotz der anhaltenden Schwäche des britischen Pfunds profitierte die britische Wirtschaft wegen der strukturellen Schwäche ihres Industriesektors nicht von der einsetzenden Erholung des Welthandels.

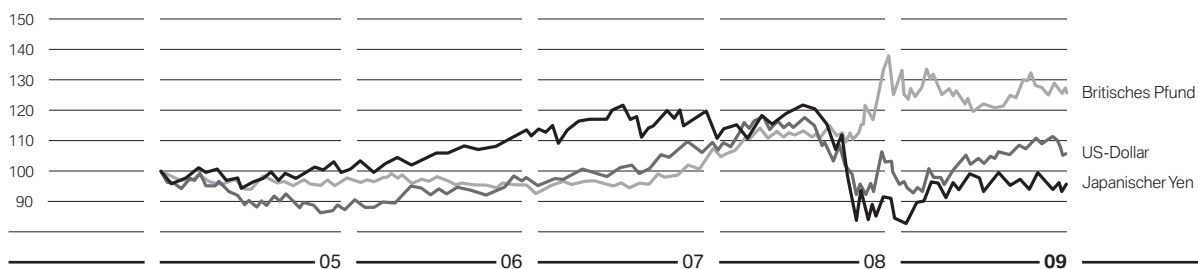
Die japanische Wirtschaft wies im Verlauf der Wirtschaftskrise aufgrund ihrer besonders hohen Exportabhängigkeit unter den großen Volkswirtschaften die stärkste Volatilität auf. Ähnlich wie in Deutschland trat nach einem dramatischen Einbruch im ersten Quartal 2009 auch dort relativ früh eine Stabilisierung ein, die auf staatliche Konjunkturprogramme und eine Erholung der Exportnachfrage ab dem zweiten Quartal zurückzuführen war. Auf Jahressicht ergab sich dennoch ein Rückgang des BIP von 5,0%.

Nach Jahren des Booms wirkte sich die Wirtschaftskrise massiv auf die meisten Länder Osteuropas aus. Die osteuropäischen EU-Beitrittsländer verloren durch den Abzug

12	Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht

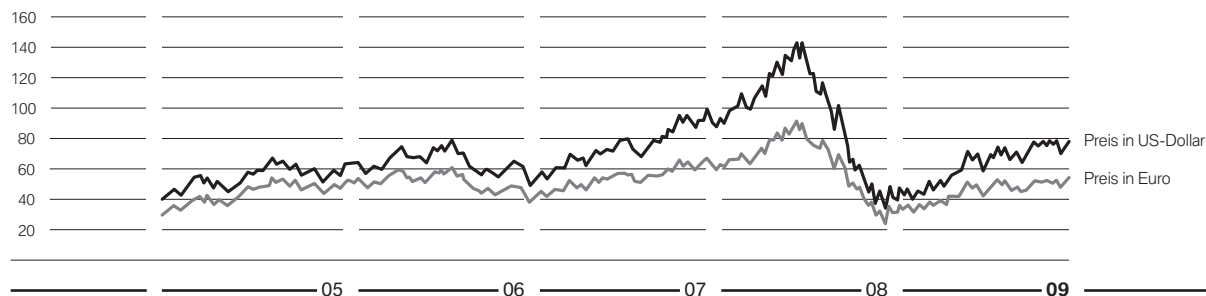
Wechselkurse im Vergleich zum Euro

(Index: 31.12.2004 = 100)



Ölpreisentwicklung

Preis je Barrel der Marke Brent



Quelle: Reuters

internationalen Kapitals insgesamt 3,7% ihrer Wirtschaftsleistung. Besonders in Russland wurde bei einem Rückgang des BIP um 7,9% gegenüber dem Vorjahr die hohe Abhängigkeit der russischen Wirtschaft von den internationalen Rohstoffmärkten offenbar. Im Gegensatz zu Osteuropa und zu Wirtschaftskrisen der Vergangenheit zeigten sich andere große Schwellenländer überraschend stabil. Indien behauptete sich mit einem eigenen Konjunkturprogramm erfolgreich in der Weltrezession und erreichte 2009 ein Wachstum von 6,0%. Brasilien konnte das Niveau seiner Wirtschaftsleistung zumindest nahezu stabil halten (-0,3%).

US-Dollar und Britisches Pfund schwächer

Nachdem der US-Dollar zu Beginn des Jahres 2009 zum Höhepunkt der Wirtschaftskrise bis auf 1,25 Dollar je Euro deutlich an Wert gewinnen konnte, wertete er aufgrund der Nullzinspolitik der US-Notenbank und der gestiegenen Risikoneigung internationaler Kapitalanleger im Laufe des Jahres in der Spitze bis auf 1,50 US-Dollar je Euro ab. Zum Jahresende 2009 notierte die US-amerikanische Währung bei 1,43 US-Dollar je Euro und somit gegenüber dem Schlusskurs des Vorjahres um 2% schwächer. Das Britische Pfund verlor im Verlauf der Krise ebenfalls erheblich an Wert und pendelte im Jahr 2009 um 0,90 Pfund je Euro. Der Japanische Yen gewann im Winterhalbjahr 2008/09 gegenüber dem Euro erheblich bis auf 115 Yen je Euro, schwächte sich bis zum Jahresende jedoch wieder

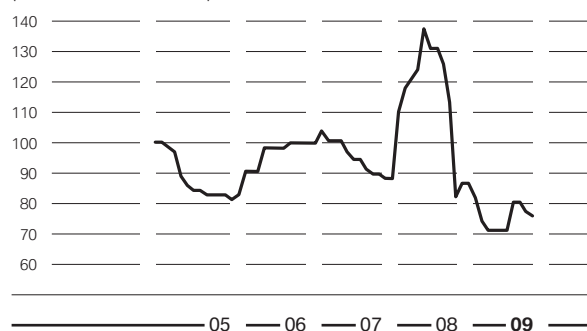
bis auf 133 Yen je Euro ab. Die Währungen der Schwellenländer, die bis Ende 2008 aufgrund massiver Kapitalabflüsse erheblich an Wert verloren hatten, zählten 2009 zu den stärksten Währungen. Die Währungen rohstoffexportierender Länder wie Brasilien und Australien legten ebenfalls im Jahresverlauf 2009 gegenüber dem Euro stark zu.

Rohstoffpreise wieder fester

Nachdem die Rohstoffpreise in der zweiten Jahreshälfte 2008 weltweit um durchschnittlich fast zwei Drittel eingebrochen waren, konnten sie von ihrem Tiefstand im

Stahlpreisentwicklung

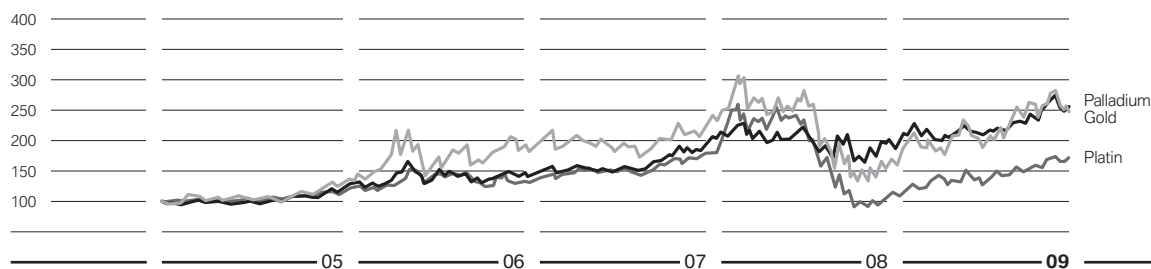
(Index: Januar 2005 = 100)



Quelle: Arbeitsgemeinschaft der Eisen und Metall verarbeitenden Industrie

Preisentwicklung der Edelmetalle

(Index: 31.12.2004 = 100)



Quelle: Reuters

12	— Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	— Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht

Februar 2009 bis zum Ende des Jahres wieder um mehr als die Hälfte zulegen. Der Ölpreis verdoppelte sich nahezu, ausgehend von 43 US-Dollar je Barrel am Jahresanfang 2009 bis auf 80 US-Dollar je Barrel zum Jahresende. Massive Zuflüsse spekulativen Kapitals in den Rohstoffsektor ließen auch die Notierungen der Bunt- und Edelmetalle spürbar steigen. Auf realwirtschaftlicher Seite war vor allem der anhaltend hohe Rohstoffbedarf Chinas für die deutlichen Preisanstiege verantwortlich.

Die Automobilmärkte im Jahr 2009

Krisenbedingt ging der weltweite Absatz von PKW und leichten Nutzfahrzeugen von 66,2 Mio. Fahrzeugen im Jahr 2008 auf 62,5 Mio. Einheiten 2009 zurück (–5,7%). Während der US-Absatz 2009 von 13,2 Mio. Einheiten auf 10,5 Mio. Einheiten um fast ein Viertel einbrach, konnte der chinesische Markt im Jahr 2009 von 8,6 Mio. Einheiten auf 12,6 Mio. Einheiten zulegen. Damit löste China die USA als größten Fahrzeugmarkt (PKW und leichte Nutzfahrzeuge) erstmals ab. Der chinesische Automobilmarkt profitierte unter anderem von der befristeten Halbierung der Zulassungssteuer für Kleinwagen.

In den USA hingegen bewahrte auch das im Sommer 2009 aufgelegte Abwrackprämienprogramm den Gesamtmarkt nicht vor einem langjährigen Tiefststand. Der Marktanteil der US-Hersteller fiel im Jahr 2009, nicht zuletzt aufgrund der Insolvenzen von General Motors und Chrysler, gegenüber dem Vorjahr um weitere drei Prozentpunkte auf rund 45%.

Auch in der Europäischen Union war für PKW ein Marktrückgang um 2% auf 14,0 Mio. Fahrzeuge zu verzeichnen. Die Marktentwicklung fiel in den einzelnen Ländern Europas jedoch aufgrund der verschiedenen staatlichen Stützungsprogramme sehr unterschiedlich aus. In Deutschland, dem größten europäischen Markt, zog die Privatkundennachfrage stark an. Trotz des im europäischen Vergleich besonders starken konjunkturellen Einbruchs stiegen die Neuzulassungen in Deutschland um rund ein Viertel auf 3,8 Mio. Einheiten. Auch in Frankreich konnte aufgrund des dortigen Verschrottungsprogramms 2009 ein Wachstum im PKW Markt auf 2,3 Mio. Einheiten erreicht werden (+11%). In Ländern hingegen, deren Immobilien- und Kreditmärkte direkt von der globalen Wirtschaftskrise betroffen waren, konnten die Nachfragerückgänge auch nicht durch nationale Prämienprogramme ausgeglichen werden: So wurde in Großbritannien ein Minus von 6% auf 2,0 Mio. Fahrzeuge verzeichnet. In Spanien, das besonders von der Immobilienkrise betroffen war, sanken die Verkäufe 2009 um ein Viertel auf unter 1 Mio. Einheiten. Dies entspricht annähernd einer Halbierung des spanischen Automobilmarkts im Vergleich zum Niveau vor der Krise. Die osteuropäischen Beitrittsländer der EU ver-

zeichneten ebenfalls einen Einbruch der PKW-Verkäufe um ein Viertel. Hier wurden insgesamt nur noch 0,9 Mio. Einheiten verkauft.

Auch der japanische Automobilmarkt konnte sich den Auswirkungen der internationalen Krise nicht entziehen. Er verlor trotz Abwrackprämienprogramm und Steuererleichterungen weitere 9% auf nur noch 4,5 Mio. Fahrzeuge.

Unter den Schwellenländern war keine einheitliche Entwicklung festzustellen: In Russland halbierten sich die Verkäufe 2009 gegenüber dem Vorjahr auf 1,4 Mio. Fahrzeuge, während der brasilianische Automobilmarkt aufgrund einer befristeten Steuersenkung für Kleinwagen um 9% auf 3,0 Mio. Einheiten wuchs. In Indien konnte der Automobilmarkt gegenüber 2008 um 18% auf 2,1 Mio. Einheiten weiter zulegen.

Erstmals in der Automobilgeschichte entfiel im Jahr 2009 mit 47% weniger als die Hälfte des weltweiten Automobilabsatzes auf die Triade-Märkte USA, Europa und Japan.

Die Motorradmärkte im Jahr 2009

Die Entwicklung auf den internationalen Motorradmärkten war im Jahr 2009 von den Auswirkungen der internationalen Wirtschafts- und Finanzkrise geprägt. Weltweit blieb der Motorradabsatz im Hubraumsegment über 500 ccm um nahezu ein Drittel (–30,3%) hinter dem Vorjahreswert zurück. In Europa sank der Absatz um 21,9%, wobei in allen Ländern ein Minus zu verzeichnen war. Während der Rückgang in Frankreich (–9,6%) und Großbritannien (–10,3%) noch relativ moderat ausfiel, lag in Spanien (–55,2%), Italien (–21,7%) und Deutschland (–16,7%) das Marktvolumen deutlich unter dem des Vorjahres.

In den USA, dem weltweit größten Markt für Motorräder über 500 ccm, fiel der Rückgang mit 40,9% sehr deutlich aus. Auch der japanische Markt erreichte die Vorjahreswerte nicht (–17,1%).

Der Markt für Finanzdienstleistungen im Jahr 2009

Durch die Zuspitzung der internationalen Finanzkrise im Winterhalbjahr 2008/2009 waren die Geld- und Kapitalmärkte im Gesamtjahr 2009 von einer anhaltenden Unsicherheit geprägt. Zu Beginn des Jahres haben die Staatsregierungen weltweit in erheblichem Umfang Maßnahmen zur Stabilisierung der Finanzmärkte ergriffen. Zudem setzten die führenden Notenbanken ihre bereits im Jahr 2008 begonnene Zinssenkungspolitik auch 2009 fort, um einer weltweiten Rezession entgegenzuwirken. Gegen Jahresmitte zeigten die eingeleiteten Maßnahmen auch vereinzelt positive Wirkungen. Insbesondere ist es gelungen, die Versorgung der internationalen Geld- und Kapitalmärkte mit Liquidität sicherzustellen. Davon konnte

auch die Finanzdienstleistungsbranche profitieren. Die Entwicklung am Arbeitsmarkt und eine steigende Verschuldung der öffentlichen Haushalte stellen jedoch Risikofaktoren für eine weitere Stabilisierung dar.

Nach einem anfänglichen Rückgang erhöhten sich die Risikoaufschläge an den Kreditmärkten in den ersten Monaten des Jahres 2009 erheblich, ehe an den Geld- und Kapitalmärkten eine Entspannung einsetzte. In der zweiten Jahreshälfte 2009 stabilisierten sich die Kreditaufschläge auf einer deutlich niedrigeren Basis, ohne jedoch das niedrige Niveau vor Ausbruch der Krise zu erreichen.

Im Verlauf des Berichtsjahres 2009 senkten die führenden Notenbanken ihre Leitzinsen weiter und hielten sie anschließend auf historisch niedrigem Niveau. Der US-amerikanische Leitzins bewegte sich im gesamten Jahr in einer Bandbreite von 0 % bis 0,25 %. Die Europäische Zentralbank nahm den Referenzzins in vier Schritten um 1,5 Prozentpunkte auf 1,0 % zurück, während die englische Notenbank den Leitzins in drei Schritten um 1,5 Prozentpunkte auf 0,5 % ermäßigte. Vor dem Hintergrund der früher als erwartet eingetretenen wirtschaftlichen Erholung erhöhten die Notenbanken einzelner Länder wie Australien und Norwegen den Leitzins bereits. Im mittleren Laufzeitssegment bewegten sich die Zinsen trotz der verbesserten Wachstumsaussichten überwiegend seitwärts auf einem gleichfalls historisch niedrigen Niveau. Lediglich in einzelnen Ländern mit positiveren Konjunkturindikatoren, wie beispielsweise Australien, waren steigende Zinsen zu beobachten.

Die Gebrauchtwagenmärkte entwickelten sich weltweit uneinheitlich. In Nordamerika und Großbritannien war 2009 eine Stabilisierung erkennbar. In Kontinentaleuropa wirkte sich die Wirtschaftskrise dagegen mit zeitlicher Verzögerung auch auf die Gebrauchtwagenmärkte aus.

12	Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht

Automobilabsatz wie erwartet unter Vorjahr

Die Folgen des weltweiten Konjunkturerinbruchs haben sich in unserem Automobilabsatz 2009 erwartungsgemäß bemerkbar gemacht. In zahlreichen Ländern hat sich der Absatz vor allem im vierten Quartal stabilisiert. Mit 1.286.310 Fahrzeugen blieb er in der Jahresbetrachtung um 10,4 % unter dem Vorjahreswert und damit in der von uns prognostizierten Bandbreite von 10 bis 15%. Von der Marke BMW verkauften wir im Berichtsjahr weltweit 1.068.770 Automobile. Das entspricht einem Minus von 11,1 % im Vergleich zum Vorjahr. Mit 216.538 MINI Auslieferungen ging der Absatz um 6,8 % zurück. Von der Marke Rolls-Royce wurden 1.002 Automobile an Kunden übergeben (– 17,3 %).

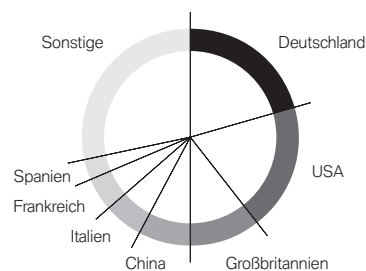
Erste Anzeichen einer Erholung in einigen Märkten

Vor allem in den letzten drei Monaten des Jahres 2009 zeigten sich erste Anzeichen einer Stabilisierung auf den internationalen Automobilmärkten. Auf Jahressicht blieb jedoch in zahlreichen Märkten ein Minus. In Nordamerika lieferten wir im Betrachtungszeitraum 271.032 Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce an Kunden aus (– 18,3%). Der Absatz in den USA lag im Gesamtjahr 2009 bei 242.053 Auslieferungen (– 20,3%). In Kanada übertrafen wir mit 28.979 Fahrzeugen das Vorjahr um 2,9%.

Auch in Europa dämpfte das schwierige Umfeld unseren Geschäftsverlauf. Insgesamt betrug der Absatz im Berichtsjahr dort 761.887 Automobile, dies ist ein Minus von 11,9%. In Deutschland, unserem derzeit größten Einzelmarkt, setzten wir 267.539 Automobile ab. Das entspricht einem leichten Rückgang von 4,8%. In Großbritannien lieferten wir im Jahr 2009 insgesamt 137.062 Fahrzeuge

BMW Group – wichtigste Automobilmärkte 2009

in % vom Absatz



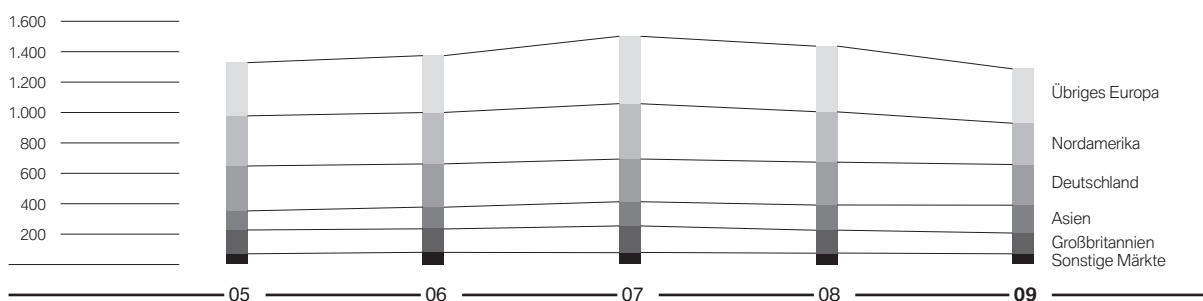
Deutschland	20,8	Italien	5,9
USA	18,8	Frankreich	4,9
Großbritannien	10,7	Spanien	3,2
China	7,7	Sonstige	28,0

an Kunden aus (– 9,5%), in den letzten drei Monaten erzielten wir dort mit 37.361 Auslieferungen ein deutliches Plus von 55,8%. In Italien wurden auf Jahressicht 75.679 Automobile verkauft (– 16,3%). In Spanien und Frankreich erholten sich die Automobilmärkte auch im letzten Quartal nicht. Daher sank der Absatz in Spanien im Jahr 2009 um 31,7 % auf 40.718 Auslieferungen und in Frankreich auf 63.309 Fahrzeuge (– 10,2 %).

In Asien erzielten wir im Jahr 2009 mit 183.206 Automobilen ein deutliches Plus von 10,5%. Vor allem die chinesischen Märkte (China, Hongkong, Taiwan) trugen dazu bei.

BMW Group Auslieferungen Automobile nach Regionen und Märkten

in Tsd.



Übriges Europa	350,8	375,0	443,6	432,2	357,3
Nordamerika	329,0	337,4	364,0	331,8	271,0
Deutschland	295,9	285,3	280,9	280,9	267,5
Asien	125,7	142,2	159,5	165,7	183,1
Großbritannien	156,2	154,1	173,8	151,5	137,1
Sonstige Märkte	70,4	80,0	78,9	73,8	70,3
Gesamt	1.328,0	1.374,0	1.500,7	1.435,9	1.286,3

Dort erreichte die Zahl der Auslieferungen 98.960 Fahrzeuge und lag mit 31,1% im Plus. Wie in vielen anderen Ländern ging der Absatz auch in Japan im Gesamtjahr um 15,8% auf 41.125 Automobile zurück. Auch hier erholte sich der Markt in den letzten drei Monaten des Jahres (10.162 Fahrzeuge/+2,1%).

BMW Absatz erreicht Vorjahreswerte nicht

Neben der allgemeinen Konjunkturschwäche wirkten sich bei der Marke BMW teilweise auch Modellzykluseffekte auf den Automobilabsatz aus. Die BMW 1er Modellreihe lieferten wir im Jahr 2009 an 216.944 Kunden aus. Dies

entspricht einem moderaten Rückgang von 3,6%. Der Absatz des BMW 3er lag im Berichtszeitraum mit 397.103 Auslieferungen um 16,3% unter dem des Vorjahres. Weltweit blieb die BMW 3er Modellreihe dennoch Spitzenreiter in ihrem Segment. Modellzyklusbedingt entwickelten sich die Verkäufe der BMW 5er Modellreihe (175.983 Fahrzeuge/-13,0%) und der BMW 6er Modellreihe (8.648 Fahrzeuge/-46,9%) ebenfalls rückläufig. Der erst Ende Oktober 2009 im Markt eingeführte BMW 5er Gran Turismo wurde bis Ende des Jahres bereits an 3.052 Kunden übergeben. Dagegen erzielten wir mit dem seit Frühjahr 2009 weltweit für Kunden verfügbaren neuen BMW 7er ein deut-

Auslieferungen BMW Automobile nach Modellen

in Einheiten

	2009	2008	Veränderung in %	Anteil an BMW Auslieferungen 2009 in %
BMW 1er				
Dreitürer	44.034	49.559	-11,1	
Fünftürer	120.323	122.666	-1,9	
Coupé	24.081	26.304	-8,5	
Cabrio	28.506	26.566	7,3	
	216.944	225.095	-3,6	20,3
BMW 3er				
Limousine	219.850	246.231	-10,7	
Touring	84.601	93.191	-9,2	
Coupé	54.852	79.248	-30,8	
Cabrio	37.800	55.538	-31,9	
	397.103	474.208	-16,3	37,2
BMW 5er				
Limousine	135.944	156.825	-13,3	
Touring	36.987	45.462	-18,6	
Gran Turismo	3.052	-	-	
	175.983	202.287	-13,0	16,5
BMW 6er				
Coupé	4.501	8.337	-46,0	
Cabrio	4.147	7.962	-47,9	
	8.648	16.299	-46,9	0,8
BMW 7er				
	52.680	38.835	35,7	4,9
BMW X1				
	8.499	-	-	0,8
BMW X3				
	55.634	84.440	-34,1	5,2
BMW X5				
	88.851	116.489	-23,7	8,3
BMW X6				
	41.667	26.580	56,8	3,9
BMW Z4				
	22.761	18.006	26,4	2,1
BMW gesamt	1.068.770	1.202.239	-11,1	100,0

12	Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht

liches Plus von 35,7 % (52.680 Automobile). Damit übernahm der neue BMW 7er sowohl in Europa als auch in China die Spitzenposition in seinem Segment.

Der seit Ende Oktober 2009 für Kunden erhältliche BMW X1 war bis zum Ende des Jahres überaus erfolgreich. In diesem kurzen Zeitraum entschieden sich bereits 8.499 Kunden für das erste kompakte Sports Activity Vehicle im Premiumsegment. Am Ende seines Lebenszyklus verkauften wir 55.634 BMW X3. Dies ist ein Rückgang von 34,1%. Auch beim BMW X5 blieben die Auslieferungen mit 88.851 Fahrzeugen unter dem Vorjahreswert (-23,7%). Der BMW X6 wurde im Jahr 2009 an 41.667 Kunden übergeben, dies ist ein Absatzzuwachs von 56,8%.

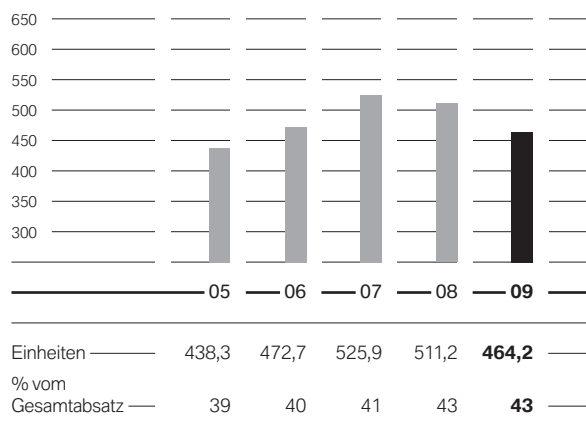
Der im Mai 2009 eingeführte BMW Z4 erfreut sich bei Kunden großer Beliebtheit. Mit 22.761 Automobilen stieg der Absatz im Vorjahresvergleich um 26,4%.

Anteil dieselbetriebener BMW Fahrzeuge bleibt auf hohem Niveau

Auch im Jahr 2009 blieb der Anteil von dieselbetriebenen Fahrzeugen der Marke BMW auf einem hohen Niveau von 43%. In Europa lag der Dieselanteil bei 71 % und stieg damit leicht um einen Prozentpunkt. Besonders hoher Beliebtheit erfreuten sich BMW Dieselfahrzeuge mit einem Anteil von 95 % in Portugal. Der Anteil dieselbetriebener BMW Automobile lag auch in Frankreich (93%), in Italien (91 %) sowie in Belgien und Luxemburg (90%) auf sehr hohem Niveau. In Deutschland stieg der Anteil im Jahr 2009 um zwei Prozentpunkte auf 63 %.

Auslieferungen von BMW Dieselfahrzeugen

in Tsd. Einheiten und in % vom Gesamtabsatz



MINI Absatz leicht unter Vorjahresniveau

Im Jahr 2009 setzten wir weltweit 216.538 MINI ab (-6,8%). Das neue MINI Cabrio, das seit dem Frühjahr auf dem Markt ist, übergaben wir an 28.303 Kunden, ein Plus von 22,0 % im Vergleich zum Vorjahr. Der Absatz des MINI blieb mit 150.043 Fahrzeugen um 7,5 % hinter dem Vorjahr zurück. Der MINI Clubman erreichte 38.192 Auslieferungen (-18,9%).

Der Modellmix bei den Motorvarianten des MINI blieb auch im Berichtszeitraum sehr hochwertig. Über die Hälfte der Kunden (53,6 %) entschieden sich für einen MINI

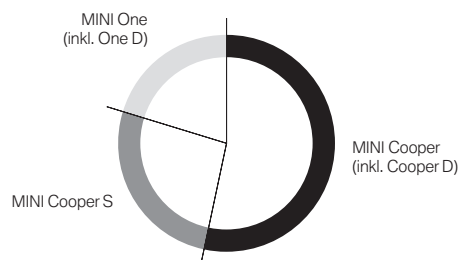
Auslieferungen MINI Automobile nach Modellen

in Einheiten

	2009	2008	Veränderung in %	Anteil an MINI Auslieferungen 2009 in %
MINI				
One	41.180	27.154	51,7	
Cooper	75.213	91.695	-18,0	
Cooper S	33.650	43.286	-22,3	
	150.043	162.135	-7,5	69,3
MINI Cabrio				
One	186	4.100	-95,5	
Cooper	16.565	11.706	41,5	
Cooper S	11.552	7.402	56,1	
	28.303	23.208	22,0	13,1
MINI Clubman				
One	2.291	-	-	
Cooper	24.265	31.741	-23,6	
Cooper S	11.636	15.341	-24,2	
	38.192	47.082	-18,9	17,6
MINI gesamt	216.538	232.425	-6,8	100,0

MINI Automobile – Anteil der Motorvarianten 2009

in % vom Absatz der Marke MINI



MINI Cooper (inkl. Cooper D)	53,6
MINI Cooper S	26,2
MINI One (inkl. One D)	20,2

Cooper, 26,2 % für einen MINI Cooper S und 20,2 % für einen MINI One.

Rolls-Royce bleibt Segmentführer

Trotz des Absatzrückgangs bei Rolls-Royce Motor Cars behauptete die Marke auch im Jahr 2009 in ihrem Segment die Führungsrolle. Insgesamt lieferten wir im Berichtsjahr 1.002 Rolls-Royce an Kunden aus (-17,3%). Das neue Modell Ghost, das erst seit Dezember an Kunden übergeben wird, erreichte in nur kurzer Zeit bereits einen Absatz von 167 Fahrzeugen.

Automobilproduktion flexibel an rückläufige Nachfrage angepasst

Entsprechend der stark gesunkenen Nachfrage haben wir bereits frühzeitig unsere Produktion reduziert. Im Jahr 2009 liefen weltweit 1.258.417 Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce von unseren Produktionsbändern (-12,6%).

Auf die Marke BMW entfielen davon 1.043.829 Fahrzeuge (-13,3%). Das Werk im britischen Oxford verließen

213.670 MINI, dies ist ein Rückgang von 9,1%. Von der Marke Rolls-Royce fertigten wir im Berichtsjahr 918 Automobile (-35,2%).

Produktionsnetzwerk zeigt hohe Flexibilität

Unser Produktionsnetzwerk bewies insbesondere im schwierigen Jahr 2009 höchste Leistungsfähigkeit. Trotz der wirtschaftlich schwierigen Rahmenbedingungen wurden Effizienz und Flexibilität weiter gesteigert. Mit neun erfolgreichen Produktanläufen und Werksinvestitionen von insgesamt über 1 Mrd. Euro ist die Basis für weitere Produktivitätsfortschritte gelegt. Instrumente wie flexible Arbeitszeit- und Schichtmodelle ermöglichten standortindividuell, die Produktionsvolumina zeitnah anzupassen.

In unserem BMW Werk München begegneten wir den Nachfrageschwankungen auf den Automobilmärkten im ersten Halbjahr 2009 mit produktionsfreien Tagen, während wir in der zweiten Jahreshälfte wieder Zusatzschichten einführten. Damit konnte am Standort München in der Fahrzeugproduktion auf Kurzarbeit verzichtet werden. Insgesamt fertigten wir im Berichtsjahr sogar mehr Fahrzeuge als ein Jahr zuvor. Mit mehr als 24.000 produzierten Automobilen im September 2009 verzeichnete das Werk München einen neuen Monatshöchstwert in seiner nahezu 90-jährigen Geschichte.

Im November 2009 lief der 5.555.555-ste BMW 5er in unserem Werk in Dingolfing vom Band. Das Fahrzeug wurde als Spende an den Nationalpark Bayerischer Wald übergeben. Im Berichtsjahr begann im Werk Dingolfing die Serienfertigung von insgesamt 23 neuen Modell- und Motorvarianten der BMW 7er und 5er Gran Turismo Modelle. Außerdem starteten die Vorbereitungen für die neue Generation der BMW 5er Modellreihe. Darüber hinaus investierten wir am Standort Dingolfing 50 Mio. Euro in zwei neue Pressenanlagen für Karosseriebauteile. Erstmals in der Automobilindustrie kommt dabei die innovative Presshärte-technologie zum Einsatz. Dieses neue Verfahren erlaubt die Fertigung von besonders gehärteten Karosseriebauteilen mit deutlich verringertem Gewicht.

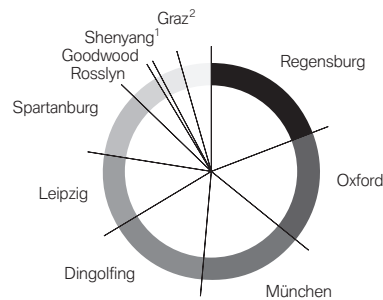
Auslieferungen Rolls-Royce Automobile nach Modellen

in Einheiten

	2009	2008	Veränderung in %
Rolls-Royce			
Phantom (inklusive Phantom Extended Wheelbase)	376	644	-41,6
Drophead Coupé	261	431	-39,4
Coupé	198	137	44,5
Ghost	167	-	-
Rolls-Royce gesamt	1.002	1.212	-17,3

Automobilproduktion der BMW Group nach Werken im Jahr 2009

in Tsd.



Regensburg	250,5	Spartanburg	123,0
Oxford	213,7	Rossllyn	46,2
München	203,9	Goodwood	0,9
Dingolfing	194,7	Shenyang ¹	36,0
Leipzig	143,5	Graz (Magna Steyr) ²	46,0

¹ Joint Venture

² Auftragsfertigung

Im BMW Werk Regensburg lief im Februar 2009 erstmals der neue BMW Z4 vom Band. Um das Werk für zukünftige Modelle vorzubereiten, investierten wir in den Jahren 2007 bis 2009 insgesamt 130 Mio. Euro in den Werksausbau für die Produktion des BMW Z4. Mit weiteren Investitionen in Höhe von 84 Mio. Euro erweiterten wir das Presswerk. Der Standort Regensburg verfügt nun über die weltweit erste Schnittpresse mit Servoantrieb und kann hoch- und höchstfeste Stähle direkt von Rollen schneiden und zu Blechplatinen für die Presse vorstanzen. Zukünftig werden nahezu alle benötigten Pressteile am Standort hergestellt und gehen direkt in die Karosserieproduktion. Damit entfallen Transporte in Höhe von 2 Mio. LKW-Kilometern und jährlich 1.600 Tonnen CO₂-Emissionen. Darüber hinaus planen wir, in den kommenden Jahren in den Karosseriebau und die Montage zusätzliche 300 Mio. Euro zu investieren.

Im BMW Werk Leipzig konnten wir im Berichtsjahr durch die frühzeitige Umstellung auf Einschichtbetrieb sowie die Nutzung von Arbeitszeitkonten Kurzarbeit vermeiden und gleichzeitig die Beschäftigung sichern. Durch den Anlauf des neuen BMW X1 gingen wir ab Sommer 2009 wieder zum Zweischnittbetrieb über. Zum Ausgleich von Kapazitätsspitzen wurden zusätzlich Mitarbeiter aus anderen Werken eingesetzt. Im September 2009 gingen das neue Presswerk und die ebenfalls neue Produktionsstätte für Türen, Front- und Heckklappen in Betrieb. Insgesamt investierten wir etwa 100 Mio. Euro in das Werk.

Im Jahr 2009 startete in unserer Leichtmetallgießerei im Werk Landshut die Umstellung auf ein neues, umweltfreundliches Fertigungsverfahren: Ab 2010 wird sie damit zur weltweit ersten emissionsfreien Gießerei mit formgebenden Sandkernen. Statt herkömmlicher, organischer Bindemittel kommen künftig besonders umweltschonende, anorganische Bindemittel zum Einsatz, die nahezu keine umweltbelastenden Emissionen mehr abgeben. Mit dem innovativen Fertigungsverfahren erzielt die Leichtmetallgießerei eine Reduktion der Emissionen aus Verbrennungsrückständen um 98%. Neben einer Verbesserung des Umweltschutzes bietet das Verfahren auch betriebswirtschaftliche und arbeitstechnische Vorteile. So profitieren unsere Mitarbeiter durch deutlich verbesserte Arbeitsbedingungen.

Im österreichischen Motorenwerk in Steyr fertigten wir im Jahr 2009 erstmals den neuen BMW 6-Zylinder-Benzinmotor mit TwinPower Turbo Technologie, der im neuen BMW 5er Gran Turismo zum Einsatz kommt. Darüber hinaus begann die Produktion des neuen BMW 6-Zylinder-Dieselmotors mit TwinPower Turbo Technologie. Er treibt den neuen BMW 740d an und hat mit nur 6,9 l/100 km in seiner Klasse herausragende Verbrauchswerte. Durch ein konsequentes Energiemanagement haben wir zudem den Stromverbrauch am Standort Steyr deutlich gesenkt. Im Berichtsjahr lag er um 26% unter dem Bezugswert aus dem Jahr 2006. Mit der eingesparten Strommenge könnten rund 15.000 Haushalte ein Jahr mit Strom versorgt werden.

Im britischen MINI Werk in Oxford feierten wir im Mai 2009 den 50. Geburtstag der Marke. Seit Produktionsbeginn des neuen MINI im Jahr 2001 verließen mehr als 1,5 Mio. MINI Automobile das Werk. Zudem gaben wir im September bekannt, zukünftig im Werk Oxford zwei weitere Modelle zu fertigen.

Der 500.000-ste Motor für einen MINI verließ im August 2009 unser Werk in Hams Hall. Insgesamt wurden im Berichtszeitraum über 360.000 Motoren für die Marken BMW und MINI gefertigt. Seit Beginn der Produktion im Jahr 2001 produzierten wir in Hams Hall bereits über 2 Mio. Motoren.

Im britischen Goodwood stand im Jahr 2009 der Produktionsbeginn des neuen Rolls-Royce Ghost im Mittelpunkt der Aktivitäten. Die ersten Kunden konnten sich über die Auslieferung ihres Ghost noch vor Jahresende 2009 freuen. Aufgrund der hohen Nachfrage wird das neue Modell auch 2010 die Aktivitäten in Goodwood prägen, dennoch bleibt der Phantom das Kernmodell der Marke.

12	Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht

Wir gaben im Oktober 2009 bekannt, dass wir in unser Werk im südafrikanischen Rosslyn in den nächsten Jahren umgerechnet über 200 Mio. Euro investieren werden, um die Vorbereitungen auf die nächste Generation der BMW 3er Modellreihe zu treffen.

Im Jahr 2009 stellten wir in dem seit 15 Jahren produzierenden Werk in Spartanburg, USA, eine neue Montagehalle fertig, erweiterten die Lackiererei und renovierten den Karosseriebau. Diese Maßnahmen dienen vor allem der Vorbereitung für die Produktion der neuen Generation des BMW X3. Im Berichtsjahr begannen wir darüber hinaus die Produktion der M Varianten des BMW X5 und X6 sowie des BMW ActiveHybrid X6. Zur Energiedeckung unseres Werks nutzen wir für über 60% des Gesamtbedarfs Methangas aus einer nahe gelegenen Mülldeponie. Dies vermeidet jährlich 59.000 Tonnen CO₂-Emissionen.

Gemeinsam mit unserem Joint-Venture-Partner Brilliance China Automotive Holdings Limited gaben wir im November 2009 bekannt, dass wir am Standort Shenyang, China, ein zweites Produktionswerk errichten werden. Die geplante Investitionssumme beträgt 560 Mio. Euro. Der Bau beginnt erfolgt 2010. Das neue Werk soll im Jahr 2012 die Produktion aufnehmen.

Motorradabsatz sinkt im Vorjahresvergleich

In einem schwierigen Umfeld sank unser Motorradabsatz im Jahr 2009 weltweit auf 87.306 Fahrzeuge (-14,1%). Das Segment Motorräder konnte dabei in allen großen Märkten seine Wettbewerbsposition ausbauen und den jeweiligen Marktanteil steigern, da der Absatzrückgang unseres Motorradgeschäfts deutlich geringer ausfiel als das Minus im jeweiligen Gesamtmarkt. Dazu trugen vor allem die seit Februar für Kunden verfügbaren Modelle K 1300 R, K 1300 S und K 1300 GT sowie die seit Mai erhältliche F 800 R bei.

Überwiegend rückläufiger Absatz in den Märkten

In Europa lieferten wir im Jahr 2009 insgesamt 60.178 BMW Motorräder an Kunden aus. Das entspricht einem Minus von 16,3%. In Deutschland, dem zurzeit größten Einzelmarkt für BMW Motorräder, konnte mit 15.375 Fahrzeugen (-17,2%) die Marktführerschaft gehalten werden. In Frankreich (7.014 Motorräder/-14,6%), Italien (13.162 Motorräder/-12,5%) und Spanien (6.457 Motorräder/-36,4%) erreichten die Verkäufe im Jahr 2009 die jeweiligen Vorjahreswerte nicht. In Großbritannien dagegen konnten wir trotz eines rückläufigen Markts mit 5.859 Einheiten ein Plus von 4,3% erzielen.

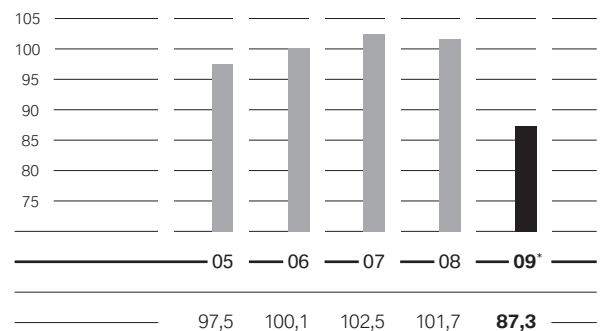
In den USA gingen im Jahr 2009 die Auslieferungen um 20,9% auf 9.191 Motorräder und in Japan um 6,3% auf 2.825 Fahrzeuge zurück.

Modellpalette erweitert

Der Ausbau der Modellpalette im Jahr 2009 hat im Segment Motorräder die Auswirkungen der schwierigen Rahmenbedingungen gedämpft. Bereits im Februar 2009 kamen die Modelle K 1300 R, K 1300 S und K 1300 GT zu den Händlern. Ab Mai folgten die F 800 R und zum 15-jährigen Jubiläum der 4-Ventil-Boxermotoren die Son-

Auslieferungen von BMW Motorrädern

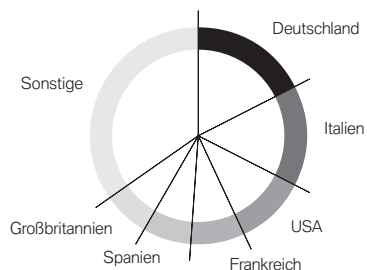
in Tsd.



* ohne Husqvarna Motorcycles (13.052 Motorräder)

BMW Group – wichtigste Motorradmärkte 2009

in % vom Absatz



Deutschland	17,6	Spanien	7,4
Italien	15,1	Großbritannien	6,7
USA	10,5	Sonstige	34,7
Frankreich	8,0		

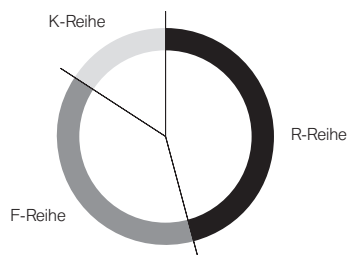
Motorradproduktion als Folge des Nachfrageeinbruchs gezielt reduziert

Im Jahr 2009 passten wir auch die Produktion von Motorrädern gezielt an die stark rückläufige Nachfrage an. Insgesamt wurden 82.631 Motorräder gefertigt (-20,7%). Im Berichtsjahr feierte unser Werk in Berlin als Produktionsstandort für BMW Motorräder 40-jähriges Jubiläum. In diesem Zeitraum liefen nahezu 1,9 Mio. BMW Motorräder von den Bändern. Außerdem verließ im Sommer 2009 das einmillionste BMW Motorrad mit ABS das Spandauer Werk. Vor 21 Jahren rüsteten wir als erster Motorradhersteller weltweit unsere Motorräder mit dem Anti-Blockiersystem ABS aus und setzten damals beim Motorradfahren einen Meilenstein im Bereich der aktiven Sicherheit.

dermodelle der R 1200 GS, R 1200 R und der R 1200 RT. Im Dezember erfolgte die Markteinführung der von der Rennversion abgeleiteten S 1000 RR. Auf der internationalen Motorradmesse EICMA in Mailand stellten wir außerdem eine technische Überarbeitung der R 1200 GS und eine Modellüberarbeitung der R 1200 RT vor. Darüber hinaus zeigten wir erstmals ein BMW Motorrad mit einem Sechszylindermotor – die Concept 6. Die Konzeptstudie zeigt, dass ein Reihensechszylinder dank modernster Konstruktions- und Fertigungsmethoden sehr dynamisch ist. Mit dem neuen BMW Sechszylinder wird in absehbarer Zeit die K-Baureihe ausgebaut. Das erste Serienmodell wird ein ebenso innovatives wie luxuriöses BMW Tourenmotorrad sein.

BMW Motorräder – Anteil der Modellreihen 2009

in % vom Absatz



R-Reihe	45,9	K-Reihe	15,7
F-Reihe	38,4		

- 12 — Konzernlagebericht
- 12 Das Geschäftsjahr im Überblick
- 14 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
- 18 — **Geschäftsverlauf**
- 42 BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
- 45 Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
- 48 Finanzwirtschaftliche Situation
 - 48 Konzerninternes Steuerungssystem
- 50 Ertragslage
- 52 Finanzlage
- 54 Vermögenslage
- 56 Nachtragsbericht
- 56 Wertschöpfungsrechnung
- 58 Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
- 59 Erläuterungen zur BMW AG
- 63 Internes Kontrollsystem
- 64 Risikomanagement
- 70 Prognosebericht

Finanzdienstleistungsgeschäft weiter stabilisiert

Im Geschäftsjahr 2009 waren die Auswirkungen der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise noch deutlich zu spüren. Besonders auf den europäischen Gebrauchtwagenmärkten ist die Lage weiterhin angespannt. Das Risiko von Kreditausfällen hält sich auf unverändert erhöhtem Niveau. Dennoch hat sich unser Finanzdienstleistungsgeschäft auch unter diesen schwierigen Bedingungen weiter stabilisiert.

Das bilanzielle Geschäftsvolumen erhöhte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2008 um 0,9% auf 61.202 Mio. Euro. Die Anzahl der betreuten Leasing- und Finanzierungsverträge mit Händlern und Endkunden lag zum Ende des Berichtszeitraums bei insgesamt 3.085.946 Verträgen. Gegenüber dem Vergleichswert aus dem Vorjahr entspricht dies einem Anstieg um 1,8%.

Die leichte Erholung auf den Gebrauchtwagenmärkten in Amerika und Großbritannien wirkte sich stabilisierend auf das Restwertniveau aus. In Kontinentaleuropa blieb die Situation weiter angespannt. Das Kreditausfallrisiko lag im Berichtszeitraum konjunkturbedingt auf erhöhtem Niveau. Die Verlustquote für das gesamte Kreditportfolio belief sich auf 0,84% und lag damit um 25 Basispunkte über dem Vorjahr (2008: 0,59%). Zur aktiven Steuerung des Kreditrisikos wurden zahlreiche Maßnahmen ergriffen. Dazu zählen insbesondere die weitere Intensivierung des Forderungsmanagements sowie die Anpassung der Kreditentscheidungsprozesse durch restriktiveren Ankauf und höhere Besicherungen. Das Zinsänderungsrisiko wird nach Risikoertragsgesichtspunkten gesteuert und mit Value at Risk (VaR) gemessen. Der VaR im Segment Finanzdienstleistungen stieg auf 78,6 Mio. Euro zum Ende des Berichtszeitraums (2008: 51,0 Mio. Euro).

Auszeichnungen belegen hohe Servicequalität

Im Jahr 2009 wurde unser Finanzdienstleistungsgeschäft von dem international renommierten Marktforschungsinstitut J.D. Power and Associates erneut ausgezeichnet. In der in den USA veröffentlichten Dealer Financing Satisfaction StudySM hat unser Finanzdienstleistungsgeschäft bereits zum sechsten Mal in Folge den ersten Platz in der Kategorie Leasinggeschäft mit Kunden belegt. Auch in den anderen Kategorien haben wir Spitzenergebnisse erzielt. In Kanada erreichten wir unter den führenden Anbietern von Kundenkrediten den ersten Platz in der Händlerzufriedenheit. Diese Auszeichnungen belegen einmal mehr die hohe Qualität und Serviceorientierung unseres Finanzdienstleistungsgeschäfts.

EU-Pass-Projekt gestartet

Zur gezielten Verbesserung der Liquiditäts- und Eigenkapitalallokation im Segment Finanzdienstleistungen wurde im Jahr 2009 beschlossen, bisher rechtlich unabhängige

Gesellschaften des Segments in Niederlassungen der BMW Bank umzuwandeln. Grundlage hierfür ist der sogenannte EU-Pass, der die Errichtung von Bankniederlassungen im europäischen Ausland unter der deutschen Banklizenz erlaubt. Die BMW Bank hatte bereits in der Vergangenheit zum Betrieb der Niederlassung in Portugal auf die EU-Pass-Regelung zurückgegriffen. Im Berichtsjahr 2009 wurde nun entsprechend die Finanzdienstleistungsgesellschaft in Spanien in eine Zweigniederlassung der BMW Bank überführt. Die Eingliederung weiterer Gesellschaften befindet sich derzeit in Vorbereitung.

Durch den Ausbau der BMW Bank sind wir in der Lage, unser Einlagengeschäft deutlich zu erhöhen, und schaffen damit die Voraussetzungen, unser Finanzdienstleistungsgeschäft EU-weit künftig noch effizienter und flexibler zu refinanzieren.

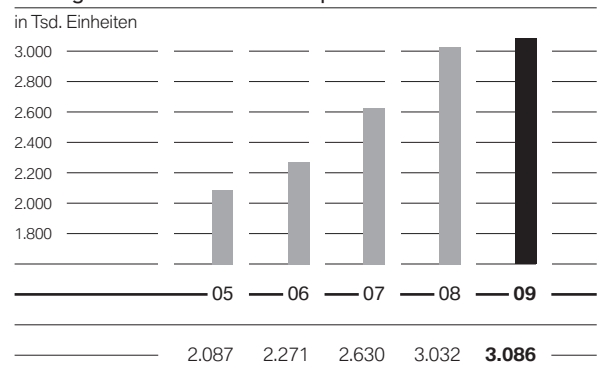
Ausweitung der regionalen Präsenz

Im Geschäftsjahr 2009 haben wir unsere regionale Expansion gezielt fortgesetzt, um weitere Wachstumspotenziale in der Region Asien zu erschließen: So wurde im März 2009 in Singapur eine eigene Gesellschaft für Finanzdienstleistungen gegründet. In Ägypten, Zypern und Kroatien sind durch Kooperationen mit lokalen Versicherungsgesellschaften künftig auch Versicherungsprodukte verfügbar.

Rückgang im Neugeschäft

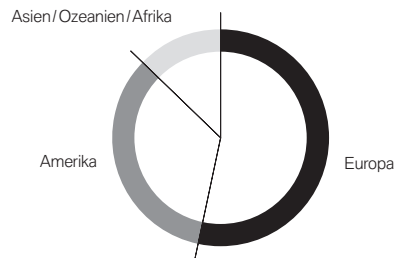
Die anhaltend schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen auf den internationalen Automobilmärkten führten im Jahr 2009 dazu, dass sich das Finanzierungs- und Leasinggeschäft rückläufig entwickelte. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 1.015.833 Neuverträge mit Endkunden abgeschlossen. Dies entspricht einem Rückgang von 15,2% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Im Leasingneugeschäft lag das Minus im Vergleich zum Vorjahr bei 26,1%. Im Kundenneugeschäft verringerte sich die Zahl der Kreditfinanzierungen bei unverändert hoher Bonität unserer Kunden um 9,5%.

Vertragsbestand der BMW Group Financial Services



Vertragsbestand Kundenfinanzierung der BMW Group Financial Services 2009

in % nach Regionen



Europa	53,4	Asien/Ozeanien/Afrika	12,7
Amerika	33,9		

Der Anteil des Leasinggeschäfts am gesamten Neugeschäft erreichte 29,8% und verringerte sich damit um 4,4 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr. Damit wurden die Anteile im Kundenneugeschäft weiter gezielt zugunsten des Finanzierungsgeschäfts verändert. Entsprechend erreichte der Anteil des Finanzierungsgeschäfts mit Neukunden 70,2%. Der Anteil unserer Neufahrzeuge, der durch das Segment Finanzdienstleistungen verleast oder finanziert wurde, lag zum Stichtag mit 49,0% um 0,5 Prozentpunkte über dem Vorjahr.

In der Gebrauchtwagenfinanzierung der Marken BMW und MINI wurden im Berichtszeitraum 2009 insgesamt 312.960 Neuverträge abgeschlossen. Dies entspricht einem Plus von 6,6%.

Das Gesamtvolumen aller Finanzierungs- und Leasingverträge, die bis zum Ende des Berichtszeitraums mit Endkunden abgeschlossen wurden, betrug 24.709 Mio. Euro. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum entspricht dies einem Rückgang von 15,8%. Die rückläufige Entwicklung im Neugeschäft wirkte sich aufgrund von Nachlaufeffekten im Vertragsbestand jedoch bislang noch nicht aus: Hier erhöhte sich die Zahl der betreuten Verträge im Kundengeschäft gegenüber dem Vorjahr um 2,0% auf insgesamt 2.840.530 Einheiten. Der Anstieg ist dabei auf die Regionen Europa und Amerika zurückzuführen. In Europa stieg der Vertragsbestand im Kundengeschäft gegenüber dem Vorjahr um 0,7%. In Amerika wurde ein Wachstum von 5,1% verzeichnet, während sich die Region Asien/Ozeanien/Afrika auf Vorjahresniveau bewegte (-0,5%).

Händlerfinanzierung über Vorjahr

Unser Finanzdienstleistungsgeschäft unterstützt die Händlerorganisation bei der Finanzierung des Fahrzeug-

bestands sowie von Immobilien- und Betriebsmitteln. Es ist dadurch gerade in dem anhaltend schwierigen wirtschaftlichen Umfeld ein wichtiger Partner für die Händlerbetriebe. In der Händlerfinanzierung lag das betreute Geschäftsvolumen zum Stichtag 2009 bei insgesamt 9.429 Mio. Euro. Dies entspricht einem Anstieg von 6,1% gegenüber dem Bestand des Vorjahres. In der Händlerfinanzierung wurden zum Jahresende 245.416 Verträge betreut (-0,4%).

Flottengeschäft weiterhin stabil, Mehrmarkenfinanzierung rückläufig

Im internationalen markenübergreifenden Flottengeschäft sind wir unter der Bezeichnung Alphabet in den Bereichen Finanzierung, Full-Service-Leasinggeschäft und Flottenmanagement tätig. Das Flottengeschäft blieb trotz der schwierigen konjunkturellen Lage stabil. Zum 31. Dezember 2009 betreuten die 14 Flottengesellschaften weltweit einen Bestand von 326.452 Verträgen. Damit stieg das Vertragsvolumen um 1,1%. In der Mehrmarkenfinanzierung wurden unter der Markenbezeichnung Alpha weltweit in 21 Märkten Kreditfinanzierungen, Leasing und Dienstleistungen über Handelsbetriebe an Endkunden vermittelt. Vor dem Hintergrund eines weiter profitablen Portfoliowachstums führte die anhaltend restriktive Kreditvergabe zu einem Rückgang der Neuverträge um 51,0%. Insgesamt wurden im Berichtszeitraum 84.463 Neuverträge geschlossen. Der Bestand an betreuten Verträgen zum Ende des Jahres lag bei 312.687 Einheiten (+0,7%).

Einlagenvolumen deutlich erhöht

Das Einlagenvolumen im Finanzdienstleistungsgeschäft stieg aufgrund attraktiver Konditionen zum Ende des Berichtszeitraums weltweit auf 9.933 Mio. Euro. Das entspricht einem Zuwachs von 21,0%. Im Wertpapiergeschäft betreuten wir zum Stichtag 27.000 Kundendepots (-14,8%).

Im Kreditkartengeschäft konnte das Niveau des Vorjahres nicht erreicht werden. Der betreute Bestand verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 16,9% auf 295.334 BMW und MINI Kreditkarten.

Weiterer Zuwachs im Versicherungsgeschäft

Ergänzend zu unserem Angebot an Leasing- und Finanzierungsverträgen bieten wir unseren Kunden in mehr als 30 Märkten auch eine breite Palette an Versicherungsprodukten zur individuellen Mobilität an. Die Nachfrage nach diesen Produkten und insbesondere nach Paketlösungen in Verbindung mit der Fahrzeugfinanzierung blieb auch im Berichtszeitraum auf hohem Niveau. Im Geschäftsjahr 2009 erhöhte sich das Versicherungsneugeschäft um 18,3% auf 584.119 Verträge. Der Bestand an betreuten Versicherungsverträgen nahm gegenüber dem Vorjahresstichtag um 21,5% zu und lag zum Ende des Berichtszeitraums bei 1.393.480 Verträgen.

12	Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht

Zahl der Mitarbeiter reduziert

Der weltweite Personalstand hat sich zum Ende des Geschäftsjahres 2009 angesichts natürlicher Fluktuation, Altersteilzeit sowie freiwilliger Aufhebungsverträge im Vergleich zum Vorjahr um 3.811 auf 96.230 Mitarbeiter verringert (- 3,8%). Ungeachtet dessen haben wir auch im Berichtszeitraum zusätzlich zu den mehr als 1.100 neu besetzten Ausbildungsplätzen wieder gezielt Mitarbeiter eingestellt.

Zahl der Auszubildenden weiter hoch

Insgesamt 1.118 junge Menschen haben zu Beginn des neuen Ausbildungsjahres ihre Ausbildung bei uns begonnen. Davon absolvieren 263 Auszubildende eine duale Berufsausbildung mit Erwerb der Fachhochschulreife. Die Zahl der Auszubildenden liegt damit seit Jahren konstant auf hohem Niveau. Insgesamt beschäftigte die BMW Group zum Ende des Berichtsjahres 3.915 Auszubildende, 4,6% weniger als zum Ende des Vorjahres. Der Anteil der Auszubildenden an der gesamten Mitarbeiterzahl in Deutschland (Ausbildungsquote) ist 2009 um 0,1 Prozentpunkte auf 4,9% gesunken. Seit dem Geschäftsjahr 2009 haben unsere Absolventen der Berufsausbildung erstmals auch die Möglichkeit, ihre berufliche Laufbahn in Shenyang, China, zu beginnen. Darüber hinaus bieten wir sehr attraktive Einstiegsprogramme.

Gezielte Programme zur Aus- und Weiterbildung

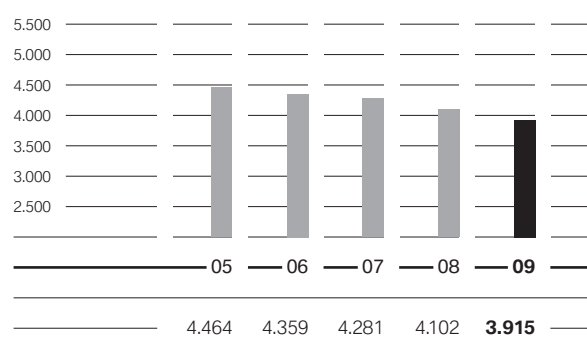
Die Aus- und Weiterbildung unserer Mitarbeiter ist für uns als Premiumanbieter wesentlich. Die hohe Bedeutung betrieblicher Bildungsmaßnahmen kommt auch durch die Gründung einer Bildungsakademie zum Ausdruck. Hier stellen wir für unsere deutschen und britischen Mitarbeiter unser Bildungsangebot bereit. Die Maßnahmen zur Aus- und Weiterbildung werden bedarfsgerecht geplant und entsprechend umgesetzt. Im Geschäftsjahr 2009 konzentrierten sich die Weiterbildungsmaßnahmen angesichts der schwierigen Rahmenbedingungen auf ausgewählte Zielgruppen und Schwerpunktbereiche. Die Aufwendungen für Aus- und Weiterbildung beliefen sich im Berichtsjahr auf 143 Mio. Euro (- 7,1%).

Hohe Attraktivität als Arbeitgeber bestätigt

Bereits seit Langem ist für uns eine hohe Attraktivität als Arbeitgeber von strategischer Bedeutung. Durch zahlreiche Maßnahmen haben wir dafür gesorgt, dass die BMW Group als ein Arbeitgeber mit hoher Reputation gesehen wird. Dabei stehen zwei Handlungsfelder im Mittelpunkt: Wir überprüfen regelmäßig unsere Nachwuchsprogramme und passen sie an veränderte Anforderungen an. Neu entwickelt wurde das BMW Group Graduate Programme, ein international ausgerichtetes Traineeprogramm für Hochschulabsolventen und Bewerber mit erster Berufserfahrung. Durch die Struktur des Programms und die Begleitung durch Mentoren ist sichergestellt, dass wir hoch qualifizierten Nachwuchs bedarfsgerecht ausbilden. Neu entwickelt wurde auch das zum Herbst 2010 startende Programm SpeedUp. Das Studienprogramm, das mit dem Bachelor abschließt, umfasst mehr als zwölf Monate Praxis Einsätze im In- und Ausland sowie ein Auslandsstudiensemester. Zusätzlich zu den Nachwuchsprogrammen bietet die BMW Group Hochschulabsolventen auch einen attraktiven Direkteinstieg an.

Außerdem beobachten wir regelmäßig, wie relevante Zielgruppen (Studierende, Hochschulabsolventen, Berufsanfänger) unser Unternehmen als Arbeitgeber einschätzen.

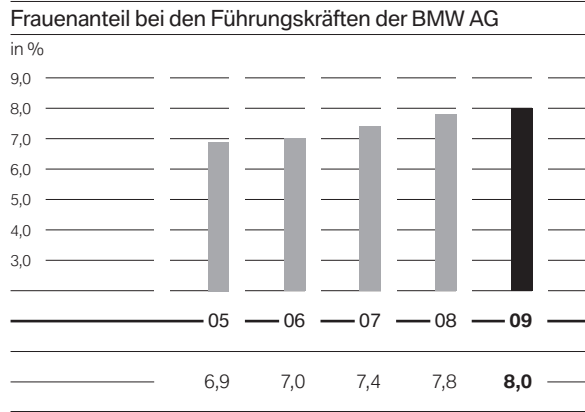
Auszubildende der BMW Group am 31. Dezember



Mitarbeiter der BMW Group

	31.12.2009	31.12.2008	Veränderung in %
Automobile	89.457	92.924	-3,7
Motorräder	2.796	2.917	-4,1
Finanzdienstleistungen	3.882	4.077	-4,8
Sonstige	95	123	-22,8
BMW Group	96.230	100.041	-3,8

12	Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht



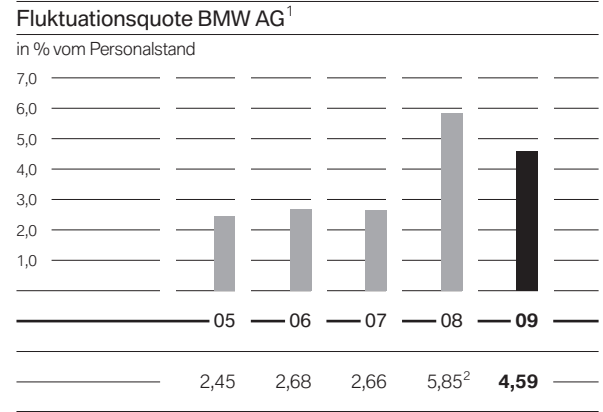
Das Ergebnis ist erfreulich: Auch im Jahr 2009 wurden wir als einer der attraktivsten Arbeitgeber genannt. Dies geht aus zahlreichen Studien und Rankings (u. a. Trendence und Universum) hervor. Dort wurden wir im Jahr 2009 von Jungakademikern sowohl der Wirtschafts- als auch der Ingenieurwissenschaften zu einem der beliebtesten Arbeitgeber gewählt. Im weltweiten Ranking von Universum konnten wir als höchstplatziertes deutsches Unternehmen unter anderem Platz vier bei den Ingenieuren erreichen. Dies bestätigt erneut unsere hohe Reputation sowohl unter Studierenden als auch Berufseinsteigern.

Frauen für unser Unternehmen gewinnen

Noch sind Frauen unter den Auszubildenden (23,0%), bei Praktikanten, Diplomanden und Doktoranden (27,8%) sowie in Führungspositionen (8,0%) der BMW AG unterrepräsentiert. Allerdings bekleiden heute bei der BMW AG 52% mehr Frauen Führungspositionen als noch vor sechs Jahren. Insgesamt liegt der Frauenanteil in der BMW AG heute bei 13,1%. Unser Ziel ist es, mehr Frauen für das Unternehmen zu gewinnen und ihren Weg von der Ausbildung bis in Führungspositionen zu begleiten. Dazu fördern wir Frauen gezielt, unter anderem mit verschiedenen Mentoring-Programmen und unternehmensinternen Netzwerken.

Arbeitssicherheit nach internationalen Standards

Eine Grundvoraussetzung für die Erhaltung der Gesundheit unserer Mitarbeiter ist eine sichere Arbeitsumgebung. Gegenwärtig verfügen wir an zwölf unserer 24 Fertigungsstandorte über Gesundheits- und Arbeitsschutzmanagementsysteme nach internationalen und an vier weiteren Standorten über entsprechende Systeme nach nationalen Standards. Damit sind die Arbeitsplätze von rund 80% unserer Belegschaft nach Managementsystemen zertifiziert. Weitere Standorte sollen 2010 folgen. Die Unfallhäufigkeit in der BMW Group lag 2009 bei 3,1 Unfällen



¹ Austritte von Mitarbeitern mit unbefristeten Arbeitsverhältnissen

² nach Umsetzung der angekündigten Personalmaßnahmen

pro 1 Mio. Arbeitsstunden (2008: 2,7). Damit bewegte sich der Wert auch im Berichtszeitraum unter dem Branchendurchschnitt.

Projekt „Heute für morgen“ – demografischer Wandel als Chance

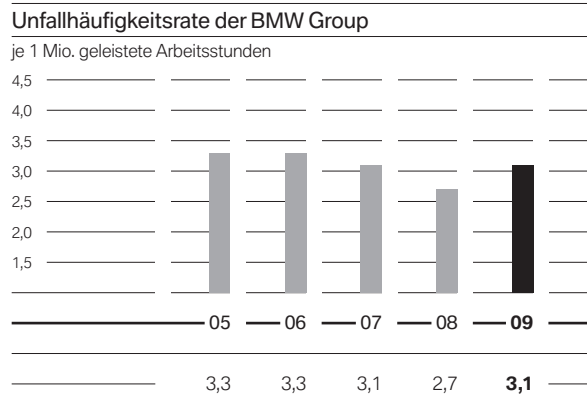
Die BMW Group stellt sich bewusst auf eine veränderte Altersstruktur insbesondere in den Industrieländern ein. Der Erhalt und die Förderung der Leistungsfähigkeit unserer Mitarbeiter ist für uns ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Im ganzheitlich ausgerichteten Projekt „Heute für morgen“ verfolgen wir das Ziel, vor allem durch Präventionsmaßnahmen die Voraussetzungen für eine dauerhaft leistungsfähige Belegschaft auch in der Zukunft zu schaffen.

Personalaufwand wettbewerbsfähig gestalten

Ein wettbewerbsfähiger Personalaufwand leistet einen wichtigen Beitrag zum Unternehmenserfolg. Dabei steht nicht nur die einseitige Kostenorientierung im Vordergrund, sondern insbesondere auch die Erreichung einer höheren Effizienz durch Steigerung der Leistung. Die hohe Motivation unserer Mitarbeiter und die Mitarbeiterorientierung des Unternehmens werden unterstützt bzw. unterstrichen durch Gegenleistungen des Unternehmens, die individuell, leistungs- und erfolgsorientiert gestaltet sind. Flexible und individuell gestaltete Arbeitszeitsysteme sind ein weiterer wichtiger Baustein. Entgeltleistungen, Arbeitszeitregelungen und Zusatzleistungen werden dabei stets in enger Abstimmung mit der Arbeitnehmervertretung überprüft und bei Bedarf angepasst.

Bekenntnis zu neuem Führungsverständnis

Die Umsetzung der Strategie Number ONE bringt auch neue Anforderungen an das Verständnis von Führung im Unternehmen. Besondere Aufgabe der Führungskräfte ist es, bei unseren Mitarbeitern das Verständnis zu fördern, dass Veränderungen allgegenwärtig sind und unsere



Führungskräfte diese Veränderungen begleiten. Auf diese Weise werden die Mitarbeiter den Wandel besser verstehen, mittragen und aktiv unterstützen.

Unsere Führungskräfte zeichnen sich durch eine hohe Professionalität und die konsequente Orientierung an Ergebnissen aus. In unserer Führungskultur sind klare Zielvereinbarungen und Prozessorientierung fest verankert. In den gegenwärtig herausfordernden Zeiten ist es eine besondere Aufgabe der Führungskräfte, Orientierung und Zuversicht zu vermitteln und die Mitarbeiter anzusprechen. Nur wenn es gelingt, Leidenschaft und Begeisterung zu erzeugen, sind Mitarbeiter offen für Veränderungen und zu Höchstleistungen motiviert.

Neben den klassischen Managementqualitäten ist damit Leadership gefragt. Dieses Verständnis von exzellenter Führung hat der Vorstand in einem Top-down-Prozess durch alle Führungsebenen getragen und als zentrales Element im Beurteilungsprozess und in der Führungskräftequalifizierung verankert. Dieser Prozess wird kontinuierlich fortgesetzt. Wir sind davon überzeugt, mit unserer Führungsmannschaft optimal darauf vorbereitet zu sein, unsere Ziele aus der Strategie Number ONE zu erreichen.

Vergütungssysteme

Unser Anspruch ist es, Nachhaltigkeit auch in unseren Vergütungssystemen zum Ausdruck zu bringen. Die BMW Group setzt auf hoch motivierte Mitarbeiter, für die hoher Einsatz und Leistungsbereitschaft zum Selbstverständnis gehören. Das Jahreseinkommen ist nach diesem Verständnis nicht nur Anreiz, sondern Gegenleistung des Unternehmens und somit Ausdruck von Wertschätzung für die erbrachte Leistung des Mitarbeiters.

Das Vergütungssystem der BMW Group zeichnet sich durch folgende grundlegende Prinzipien aus:

- Fairness, Transparenz und Nachvollziehbarkeit
- Durchgängigkeit über alle Hierarchieebenen im Unternehmen, aus der sich ein Gleichklang bei der Einkommensentwicklung ergibt
- Förderung einer leistungsorientierten Unternehmenskultur durch gezielte Verwendung von fixen und variablen Vergütungskomponenten
- Leistungsträger werden an das Unternehmen gebunden und für potenzielle Mitarbeiter ist die BMW Group ein äußerst attraktiver Arbeitgeber

Der Ausgestaltung des Vergütungssystems liegen verschiedene Komponenten zugrunde: Jeder Mitarbeiter der BMW Group erhält ein Fixeinkommen aus zwölf Monatsgehältern, das gemäß lokalen Gegebenheiten um weitere Bestandteile ergänzt, einmal jährlich überprüft und gegebenenfalls angepasst wird.

Neben dem Fixeinkommen erhalten Mitarbeiter und Führungskräfte variable Gehaltsbestandteile, die sowohl die Beteiligung am Unternehmenserfolg als auch die persönliche Leistung honorieren.

Unternehmenserfolg ist zu einem wesentlichen Teil das Resultat erfolgreicher Gesamtleistung – durch die entsprechende variable Komponente werden Mitarbeiter und Führungskräfte am Erfolg des Unternehmens beteiligt. Die Höhe dieser Komponente richtet sich dabei nicht nach individueller Leistung, sondern ausschließlich nach dem Ergebnis des Unternehmens insgesamt. Gemeinsam mit dem Gesamtbetriebsrat wurden die Voraussetzungen geschaffen, dass dieser Vergütungsbestandteil in der BMW AG hierarchieübergreifend nach einer einheitlichen Methodik ermittelt wird. Zu diesem Zweck wird die Systematik, die bisher für die Vergütung des Vorstands und der mittleren und oberen Führungskräfte galt, ab 1. Januar 2010 auch im Tarifbereich angewendet. Bei der Ermittlung der variablen, vom Unternehmenserfolg abhängigen Vergütungskomponente werden als Kennzahlen die Konzernumsatzrendite nach Steuern, der Konzernjahresüberschuss sowie die Dividende der Stammaktie verwendet.

Auch die Honorierung der persönlichen Leistung findet durch entsprechende Komponenten Niederschlag in der Vergütung von Mitarbeitern, Führungskräften und Vorstand. Im Tarifbereich wird diese durch Leistungszulagen berücksichtigt. Ab dem mittleren Management hängt dieser Teil der Vergütung von der Erreichung der individuell mit der Führungskraft vereinbarten Ziele ab. Dabei spielen, neben betriebswirtschaftlichen Kenngrößen, auch Themen der Zukunftssicherung eine wichtige Rolle. Beispiele hierfür sind Personalentwicklung sowie aus der Umsetzung der Unternehmensstrategie abgeleitete Verhaltensaspekte: Es geht nicht nur um die Erreichung der Ziele, sondern

12	— Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	— Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht

auch um die Art und Weise, wie sie erreicht werden. Grundlage dafür ist ein für alle außertariflichen Führungskräfte verbindliches Beurteilungsinstrument, das auf für alle Führungskräfte verbindlichen Grundüberzeugungen basiert.

Die zwei variablen Komponenten der Barvergütung sind additiv und in der Zielstruktur annähernd gleichgewichtet. In Summe wird durch die beschriebene Gestaltung der Barvergütung, unter Berücksichtigung der zukünftigen Marktentwicklung, die Erreichung der langfristigen Unternehmensziele sowie eine Umsetzung der Unternehmensstrategie Number ONE nachhaltig unterstützt.

Der Anteil der variablen Vergütung an der Gesamtvergütung steigt mit der hierarchischen Position im Unternehmen. Die BMW Group zeichnet sich im Wettbewerbsvergleich durch prozentual höhere variable Anteile an der Gesamtbarvergütung aus. Im Jahr 2009 sank daher aufgrund des stark rückläufigen Betriebsergebnisses das Jahreseinkommen eines Tarifmitarbeiters in Deutschland gegenüber 2008 um den variablen Anteil (etwa 10 %), das eines Bereichsleiters reduzierte sich um etwa ein Drittel.

Im Zeitalter des demografischen Wandels wird die betriebliche Altersvorsorge als Vergütungskomponente immer wichtiger. Die BMW Group bietet ihren Mitarbeitern und Führungskräften attraktive Altersvorsorgemodelle an, die auf die im lokalen Markt vorhandenen Strukturen zugeschnitten sind. Die betriebliche Altersvorsorge für die mittleren und oberen Führungskräfte der BMW AG wurde im Berichtsjahr neu gestaltet. Die neue Regelung basiert auf einem beitragsorientierten System mit garantierter Mindestrendite, das dem Einzelnen zu Beginn des Ruhestands eine besonders hohe Flexibilität bietet. Für das Unternehmen werden mit dem neuen System die Aufwendungen für die Altersvorsorge wesentlich besser kalkulierbar. Mit dem neuen Altersvorsorgemodell bieten wir ein zeitgemäßes und gleichzeitig den Anforderungen der Zukunft entsprechendes Vorsorgesystem an.

Abhängig von lokalen Erfordernissen beziehungsweise der persönlichen Einstufung offeriert die BMW Group ihren Mitarbeitern darüber hinaus Zusatzleistungen wie beispielsweise Fahrzeuge zu besonders guten Konditionen, eine Gruppenunfallversicherung für Führungskräfte in Deutschland oder Zusatzversicherungen für Gesundheitsleistungen.

Die beschriebene Vergütungsphilosophie mit ihren Prinzipien und Strukturen trägt wesentlich zu einer nachhaltigen Personalpolitik bei. Das wird von unseren Mitarbeitern und Führungskräften auf breiter Basis akzeptiert und geschätzt. Sie sind einerseits fest vom langfristigen Erfolg der BMW

Group überzeugt, andererseits besteht Konsens, dass für die Auszahlung eines unternehmenserfolgsabhängigen Bestandteils selbstverständlich ein Mindestanspruch an Erfolg die notwendige Voraussetzung bildet.

Flexibilisierungsinstrumente erfolgreich eingesetzt

Vor dem Hintergrund der schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen des Jahres 2009 haben wir durch den Einsatz zahlreicher Flexibilisierungsmaßnahmen die Fahrzeugproduktion bereits frühzeitig und zeitnah an die Marktbedingungen angepasst. In enger Abstimmung mit der Arbeitnehmervertretung dienten dazu zum Beispiel die Verwendung von Zeitkonten sowie der flexible Einsatz von Mitarbeitern in unserem Produktionsnetzwerk. Zur Volumen Anpassung in der Produktion wurden diese Instrumente um punktuelle Kurzarbeit in einzelnen Werken ergänzt.

Nachhaltigkeitsstrategie weiterentwickelt

Im ersten Halbjahr des Jahres 2009 haben wir unsere Nachhaltigkeitsstrategie umfassend weiterentwickelt. Sie leitet sich direkt aus der Unternehmensstrategie Number ONE ab und hat für alle Ressorts weltweit Gültigkeit. Das wesentliche Ziel besteht darin, Nachhaltigkeit in der gesamten Wertschöpfungskette und den zugrunde liegenden Prozessen zu verankern. Für die Umsetzung unserer Nachhaltigkeitsstrategie haben wir zentrale Prinzipien festgelegt und Handlungsfelder benannt. So werden wir unsere effizienten Antriebstechnologien weiter ausbauen und Konzepte für nachhaltige Mobilität in Ballungsräumen umsetzen. Im Produktionsprozess werden der Ressourcenverbrauch und die Umweltbelastungen weiter sinken. Als attraktiver Arbeitgeber wollen wir die Motivation und Zufriedenheit unserer Mitarbeiter stärken und unsere Fach- und Führungskräfte auf zukünftige Herausforderungen vorbereiten. Darüber hinaus streben wir an, ökologische und soziale Anforderungen auch in der Lieferantenkette weiter zu verankern. Und als Teil der Gesellschaft engagieren wir uns bei der Lösung gesellschaftlicher Herausforderungen mit dem Ziel, die Rahmenbedingungen für das eigene Handeln aktiv mitzugestalten. Wichtige Elemente unseres Nachhaltigkeitsmanagements sind ein Umfeldradar mit ökologischen und sozialen Aspekten, der kontinuierliche Dialog mit Stakeholdern, die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien bei allen Entscheidungen sowie die Betrachtung der gesamten Wertschöpfungskette.

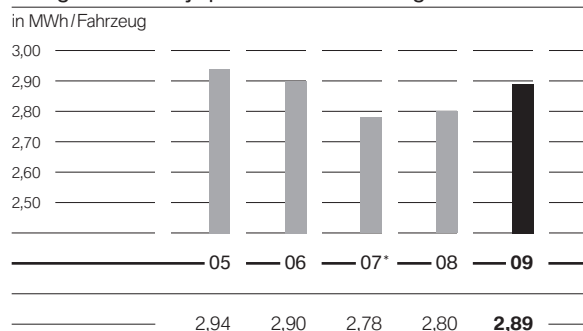
Seit Anfang 2009 ist nachhaltiges Wirtschaften als Unternehmensziel auf Basis einer Balanced Scorecard auf Konzernebene verankert. Daraus leiten sich detaillierte Vorgaben für die einzelnen Ressorts des Unternehmens ab. Jedes Vorhaben muss sich heute am Konzernziel Nachhaltigkeit messen lassen. Dabei sind beispielsweise

der Ressourcenverbrauch, die Emissionen und die sozialen sowie gesellschaftspolitischen Auswirkungen der verschiedenen Lösungsalternativen zu bewerten. Um die Messung und Steuerung der Nachhaltigkeitsaktivitäten weiter zu verbessern und noch umfassender strategische Impulse zu geben, haben wir im Jahr 2009 unsere Nachhaltigkeitsorganisation weiterentwickelt. Für die ressortübergreifende Umsetzung der Nachhaltigkeitsaktivitäten ist der neu etablierte Nachhaltigkeitskreis zuständig, für den ein Vertreter aus jedem Ressort benannt wurde. Das Gremium wird vom Konzernbeauftragten für Nachhaltigkeit und Umweltschutz geleitet. Darüber hinaus wurde im Sommer 2009 das Nachhaltigkeitsboard eingerichtet, das aus den Mitgliedern des Vorstands besteht. Dieses Gremium legt für die Nachhaltigkeit die strategische Ausrichtung fest.

Klare Vorgaben für Clean Production

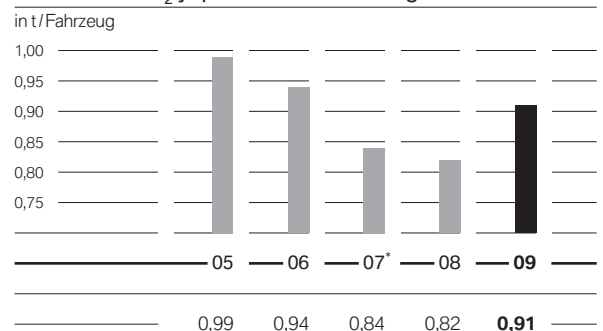
Entsprechend unserem Clean-Production-Ansatz gestalten wir weltweit die Produktionsprozesse mit dem Ziel, Umweltauswirkungen so gering wie möglich zu halten, im Idealfall gar nicht erst entstehen zu lassen. Die Zielgrößen Energie- und Wasserverbrauch, Prozessabwasser, Lösungsmittlemissionen und Abfall zur Beseitigung – ausgedrückt je produziertes Fahrzeug – sind dabei Bestandteil des konzernweiten Zielsystems und werden entsprechend gesteuert. Darüber hinaus werden die CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug als Ergebnis des Energieverbrauchs und des verwendeten Energiemix erfasst. Die Ziele sind klar vorgegeben: Bis zum Jahr 2012 sollen Ressourcenverbrauch und Emissionen pro produziertes Fahrzeug im Vergleich zu 2006 um 30 % gesenkt werden. Mit Hilfe einer Umwelteffizienzzahl als Messgröße werden die Verringerung des Ressourcenverbrauchs und der Emissionen über alle Beobachtungsgrößen hinweg überprüft. Die Umwelteffizienzzahl 2009 zeigt, dass

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 (Bremscheibenfertigung), Eisenach, Swindon, Goodwood, Montagewerk Rayong, Montagewerk Chennai, BMW Brilliance in Shenyang.

Emissionen CO₂ 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.

12	Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht

die Ressourceneffizienz im abgelaufenen Geschäftsjahr um weitere acht Prozentpunkte gesteigert werden konnte.

Ressourcenschonung in der Produktion weiter ausgebaut

Aufgrund unserer unternehmensweiten Aktivitäten zur Verbesserung der Energieeffizienz und der geringeren Produktionsvolumina (– 181.501 Automobile / – 12,6 %) verbrauchten wir im Jahr 2009 rund 400.000 MWh weniger Energie als im Jahr zuvor. Die Energiesparmaßnahmen umfassten beispielsweise optimierte Schaltzeiten von technischen Anlagen, Effizienzsteigerungen bei Lüftungsanlagen und verbesserte Lichtsteuerungen. Dadurch konnten im Jahr 2009 rund 9 Mio. Euro eingespart werden. Der Energieverbrauch je produziertes Fahrzeug stieg jedoch im Jahr 2009 leicht auf 2,89 MWh an (2008: 2,80 MWh). Dies liegt zum einen daran, dass auch in produktionsfreien Zeiten Energie benötigt wird. Zum anderen erforderten Produktionsanläufe neuer Fahrzeuge wie des BMW 5er Gran Turismo und des BMW X1 sowie umfassende Umbauarbeiten, beispielsweise im US-Werk in Spartanburg, zeitweise den Parallelbetrieb von Anlagen und zusätzliche, energieintensive Arbeiten in produktionsfreien Zeiten. Jedoch werden die neu eingebauten, effizienteren Lackiererei- und Montageanlagen im Werk Spartanburg den Ressourcenverbrauch ab 2010 verringern. Entsprechend zum leicht gestiegenen Energieverbrauch stiegen auch die CO₂-Emissionen im Jahr 2009 auf 0,91 t CO₂ je produziertes Fahrzeug (2008: 0,82 t). Im Jahr 2009 haben wir jedoch im Europäischen Emissionshandelssystem für CO₂-Emissionen die uns zugeteilten Emissionsberechtigungen nicht vollständig in Anspruch genommen.

Das US-Werk Spartanburg deckt einen großen Teil seiner benötigten Energie (Strom und Wärme) aus Methangas

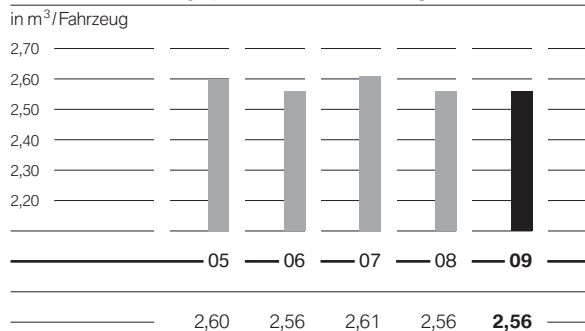
einer nahe gelegenen Mülldeponie. Im Jahr 2009 wurden umgerechnet 8,6 Mio. Euro in die Erweiterung der Kapazität und die Verbesserung der Effizienz dieser Anlage investiert. Dadurch können trotz des Ausbaus des Werks unverändert über 60 % des gesamten Energiebedarfs mit Methangas gedeckt werden. Die Einsparungen in der Region Spartanburg werden von bisher 59.000 t CO₂ jährlich auf etwa 92.000 t CO₂ im Jahr 2010 steigen. Bei den Energiekosten spart das Werk durch dieses innovative Projekt jährlich umgerechnet etwa 5 Mio. Euro.

Der Wasserverbrauch in der gesamten Produktion sank 2009 um rund 460.000 m³. Damit erreichten wir mit 2,56 m³ je produziertes Fahrzeug den niedrigen Wert des Vorjahres. Prozessabwasser konnte von 0,64 m³ pro Fahrzeug (2008) auf 0,62 m³ (2009) verringert werden. Ähnlich wie beim Energieverbrauch arbeiten wir daran, auch den Wasserverbrauch und das anfallende Prozessabwasser in produktionsfreien Zeiten weiter zu verringern.

Der bei der Produktion entstandene Abfall, der nicht verwertet werden kann, sank im Jahr 2009 um mehr als 28 %. Die Menge des Abfalls zur Beseitigung ging von 14,84 kg im Jahr 2008 auf 10,63 kg je produziertes Fahrzeug im Jahr 2009 zurück. Diese Verbesserung erreichten wir unter anderem durch die Nutzung neuer Verwertungsprozesse und die Verbesserung der Qualität der Abfalltrennung in der Produktion.

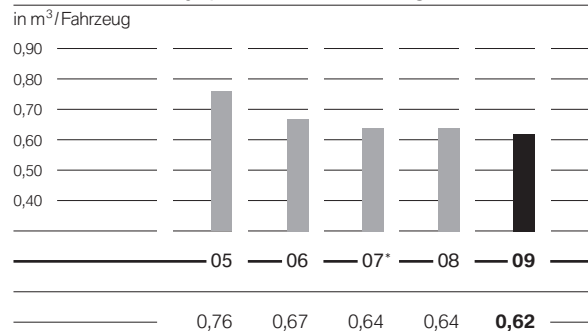
Auch bei den Lösungsmitteln konnte das Unternehmen 2009 Einsparungen von fast 10 % erzielen. Damit liegen die Lösungsmittelmmissionen (VOC) je produziertes Fahrzeug bei 1,77 kg (2008: 1,96 kg). Durch das weitere Bündeln von Karosserien mit gleicher Farbe im Lackierprozess konnten Spülprozesse und damit die benötigte Lösungsmittelmenge reduziert werden. Darüber hinaus

Wasserverbrauch* je produziertes Fahrzeug

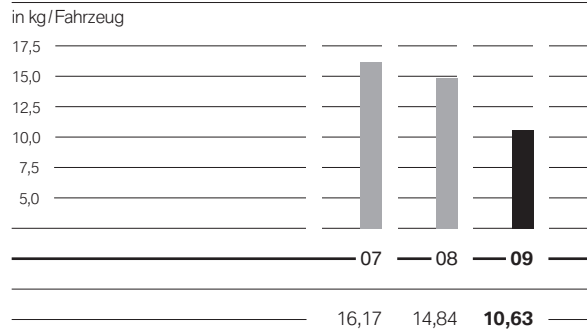


* Die Kennzahlen zum Wasserverbrauch beziehen sich auf die Produktionsstandorte der BMW Group. Der Wasserverbrauch umfasst den Prozesswasser-Input für die Fertigung sowie den allgemeinen Wasserverbrauch beispielsweise für Sanitäreinrichtungen.

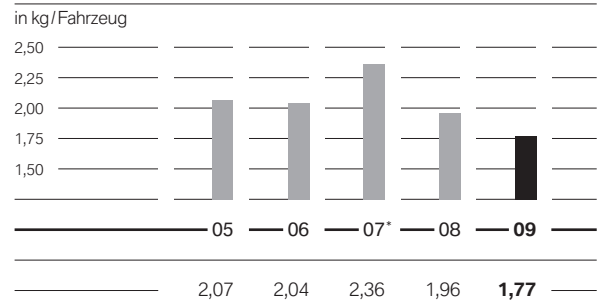
Prozessabwasser je produziertes Fahrzeug



* 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.

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 (Brems Scheibenfertigung), Eisenach, Swindon, Goodwood, Montagewerk Rayong, Montagewerk Chennai, BMW Brilliance in Shenyang.

verringerten wir auch die Konzentration bei Reinigungs-lösungen weiter.

Durch die weitere Reduzierung des Oberflächenschutzes der Fahrzeuge sanken die Emissionen auch im Berichtsjahr. Insgesamt wurden 2009 rund 91 % aller Neufahrzeuge ohne Oberflächenschutz wie Wachs, Klebefolie oder Schutzhüllen ausgeliefert (2008: 82 %).

Umweltfreundliche Transportlösungen

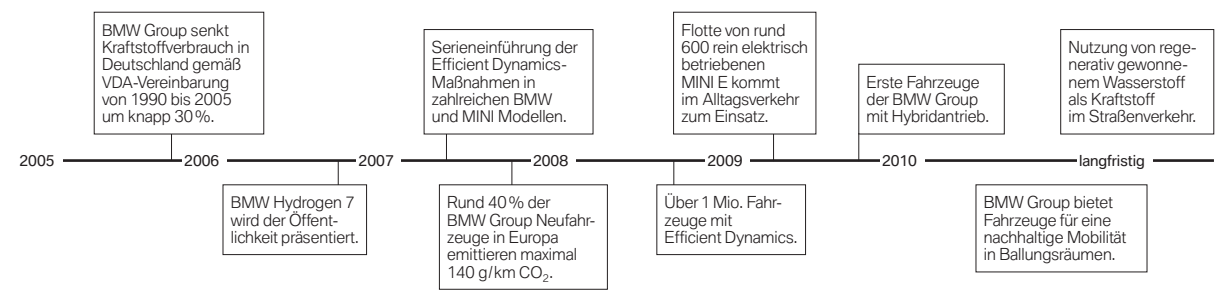
Auch im Jahr 2009 haben wir konsequent daran gearbeitet, die Umweltauswirkungen aus dem Gütertransport zu reduzieren. Eine Optimierung der Transportnetzwerke – unter anderem durch eine gestiegene Auslastung der einzelnen Transportmittel – führte zu einer weiteren Verbesserung der Effizienz. Aufgrund der regionalen Verschiebung des Absatzvolumens ergaben sich jedoch Änderungen bei den Anteilen der jeweiligen Verkehrsträger. Der Anteil der Luftfracht blieb mit 0,2 % auch im Berichtsjahr auf einem sehr niedrigen Niveau (2008: 0,1 %). Wegen

des Absatzrückgangs in den USA und Japan verringerte sich der Seefrachtanteil geringfügig auf 78,0 % (2008: 79,1 %). Der Anteil der Transporte auf dem Schienenweg ging 2009 leicht um 0,3 Prozentpunkte auf 6,0 % zurück. Aufgrund der leichten Stückzahlenerhöhung in Deutschland stieg der Anteil der Straße auf 15,8 % (2008: 14,5 %).

Die Absatzentwicklung spiegelt sich auch in der Aufteilung der Transportwege für unsere Neufahrzeuge wider: Insgesamt verließen 47,0 % aller Neufahrzeuge unsere Werke auf dem Schienenweg. Im Vergleich zum Vorjahr ist dies eine Verringerung um 3,3 Prozentpunkte.

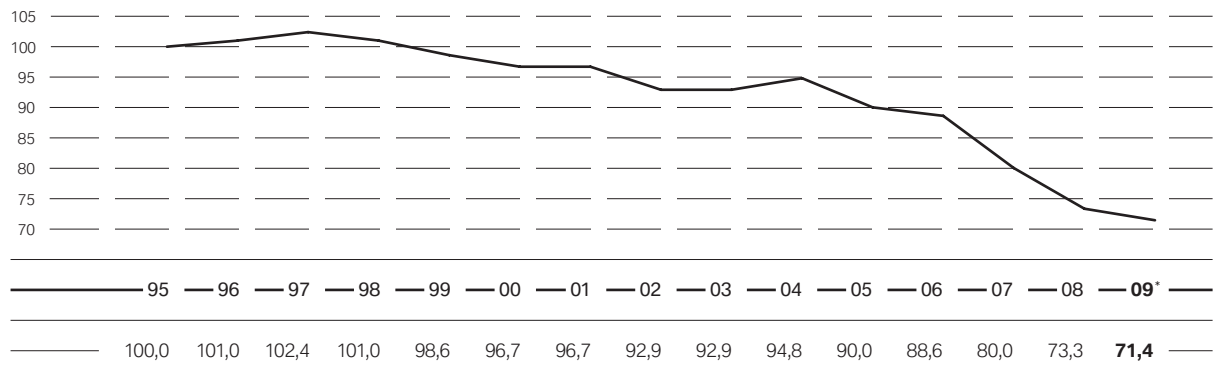
Mit Efficient Dynamics führend bei der CO₂-Reduzierung

Frühzeitig haben wir eine Entwicklungsstrategie auf den Weg gebracht, die heute messbare Vorteile für Klima, Ressourcen und Kunden schafft. Zentrales Element dabei ist unser Technologiepaket Efficient Dynamics: Efficient

Roadmap der BMW Group für eine nachhaltige Mobilität

Entwicklung der CO₂-Emissionen der BMW Group Automobile in Europa

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



* ab 2009 Berechnung nur noch auf Basis EU-27

12	Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht

Dynamics-Innovationen werden seit März 2007 schrittweise in alle Modelle serienmäßig eingeführt und entfalten dadurch automatisch mit jedem verkauften Fahrzeug ihre positive Wirkung. Dazu gehören:

- optimierte Motoren- und Getriebetechnik (z. B. Benzinmotoren mit High Precision Injection sowie besonders effiziente Dieselmotoren)
- Leichtbau und verbesserte Aerodynamik (z. B. durch den intelligenten Einsatz von Aluminium und hochfesten Stählen)
- Energiemanagement (z. B. durch Bremsenergieerückgewinnung und Auto Start Stop Funktion)

Oberste Leitlinie dabei ist: mehr Dynamik, weniger Verbrauch und weniger Emissionen. So haben wir den CO₂-Ausstoß unserer neu verkauften Fahrzeuge in Europa (EU-15) zwischen 1995 und 2008 um fast 27% verringert. Dadurch konnten wir die Zusage der europäischen Automobilindustrie, die CO₂-Emissionen im Durchschnitt der Neuwagenflotte von 1995 bis 2008 um 25% zu senken (ACEA-Selbstverpflichtung), mehr als erfüllen.

Unsere Fahrzeugflotte hatte im Jahr 2009 einen durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 5,9 l Diesel/100 km bzw. 6,5 l Benzin/100 km und mittlere Emissionen von 156 g/km CO₂ in Deutschland. Dadurch bestätigten wir in Deutschland unsere Führungsrolle im Premiumsegment. Auch im europäischen Vergleich nehmen wir mit einem CO₂-Ausstoß von rund 150 g/km* eine Spitzenposition ein. Diese Fortschritte werden auch von Kunden anerkannt. Insbesondere in Märkten mit einer CO₂-basierten Kraftfahrzeugsteuer haben wir mit Efficient Dynamics einen Wett-

bewerbsvorteil. Dort sind die laufenden Kosten unserer Fahrzeuge im Wettbewerbsvergleich deutlich niedriger, gebrauchte Fahrzeuge mit Efficient Dynamics erzielen so auch höhere Restwerte.

Unsere Erfolge bei der Senkung des Verbrauchs sind das Ergebnis einer umfassenden Zielsetzung zur CO₂-Minderung. Die Zielsetzung beinhaltet folgende Vorgaben:

- Sämtliche Fahrzeuge der BMW Group sind in ihrem Segment führend in der Kombination aus Effizienz und Dynamik.
- Efficient Dynamics-Technologien sind serienmäßiger Bestandteil aller Fahrzeuge.
- Die BMW Group verfolgt die Politik, alle Emissionsgesetzgebungen zu erfüllen. Kompensationszahlungen als Ersatz für Zukunftsinvestitionen sind für uns keine Option, die Entwicklung emissionsreduzierender Technologien für den Kunden und die Umwelt zu fördern.

Darüber hinaus haben wir uns ein langfristiges Reduktionsziel gesetzt: Von 2008 bis 2020 sollen die CO₂-Emissionen unserer Fahrzeuge um mindestens weitere 25% reduziert werden. Um dieses Ziel zu erreichen und zu einer nachhaltigen Mobilität zu gelangen, gehen wir in drei Schritten vor:

1. Wir werden das Maßnahmenpaket Efficient Dynamics konsequent weiterentwickeln.
2. Mittelfristig realisieren wir zusätzliche Verbrauchsvorteile durch eine Elektrifizierung des Antriebsstrangs bis hin zu Hybridlösungen.
3. Langfristig setzen wir auf Elektromobilität und die Nutzung von regenerativ gewonnenem Wasserstoff.

* 150 g/km interne Berechnung (EU-27)

Die nächsten Schritte

Mit dem BMW Vision EfficientDynamics stellten wir auf der IAA 2009 ein Konzeptfahrzeug vor, das von einem Dreizylinder-Turbodiesel und zwei Elektromotoren angetrieben wird. Bei einer Gesamtsystemleistung von 262 kW/356 PS liegt der Kraftstoffverbrauch im EU-Testzyklus bei lediglich 3,76 l/100 km und der CO₂-Ausstoß bei 99 g/km.

Umweltschonende Fahrzeugtechnologien

Mit einer ganzen Reihe weiterer Innovationen zur Vermeidung von Kohlendioxid- und Stickoxidemissionen sowie von Lärm vermindern wir auch konsequent die Umweltauswirkungen unserer Fahrzeugflotte. Im Herbst 2009 hatten wir bereits 90 Modelle im Angebot, die mit ihrem niedrigen Stickoxidausstoß (NO_x) die Vorgaben der Euro-5-Norm erfüllen, die ab September 2010 für alle Automobile verpflichtend ist. Mit der Euro-6-Norm werden ab 2014 die Emissionsgrenzwerte für Diesel-PKW noch einmal verschärft. Bereits seit September 2008 erfüllt der BMW 330d mit optionaler BMW BluePerformance-Technologie als erstes Fahrzeug die Abgasnorm Euro-6. Im Jahr 2009 folgten mit dem BMW 730d und dem BMW 530d sowie ab dem Modelljahr 2010 mit dem BMW 320d weitere Dieselmotoren mit optionaler BluePerformance-Technologie.

Wegweisende BMW Hybridtechnologie

Die ersten Hybridserienfahrzeuge der BMW Group, der BMW ActiveHybrid X6 und der BMW ActiveHybrid 7, wurden im Herbst 2009 auf der IAA in Frankfurt vorgestellt. Diese Fahrzeuge verbinden die Vorteile von Elektro- und Verbrennungsmotoren. Mit dieser Technologie sind daher Effizienzsteigerungen von bis zu 20 % im Vergleich zu Fahrzeugen mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren möglich. In Zukunft wird das Unternehmen aus einem Hybrid-Baukastensystem modellspezifisch die jeweils geeignetste Hybridlösung anbieten.

Elektromobilität im Feldversuch

Um die Weiterentwicklung von alternativen Antrieben zu fördern, haben wir bereits im Jahr 2007 im Rahmen der Strategie Number ONE das Zukunftsprojekt project i gestartet. Dabei stehen für uns nicht nur alternative Antriebe im Vordergrund. project i denkt weiter – neue Materialien wie Verbundwerkstoffe, neue Fahrzeugkonzepte und alternative Mobilitätskonzepte stehen gleichfalls im Mittelpunkt. Im project i arbeiten wir nicht nur an Fahrzeugen mit Elektroantrieben, sondern auch an Konzepten, die die Umweltauswirkungen des Automobils in der gesamten Wertschöpfungskette deutlich reduzieren sollen. In einem ersten Schritt wurden für einen Feldversuch rund 600 voll-elektrische MINI Automobile gebaut und an Privat- und Geschäftskunden in den USA, Großbritannien und Deutschland übergeben. Das Fahrzeug verfügt über einen 150 kW starken Elektromotor und leistungsstarke Lithium-Ionen-

Akkus. So erreicht der MINI E eine Höchstgeschwindigkeit von 152 km/h. Der Energiespeicher erlaubt eine Reichweite von bis zu 250 Kilometern und lässt sich mit einer eigenen Ladevorrichtung innerhalb von 2,5 Stunden wieder aufladen. Damit sind wir einer der ersten Hersteller, der Elektrofahrzeuge mit Lithium-Ionen-Technologie in großer Zahl an Kunden übergibt und auf die Straße bringt. Die Feldversuche in New York, Los Angeles, London, Berlin und München liefern uns wichtige Erkenntnisse zum Alltagseinsatz und zur Weiterentwicklung der Elektromobilität. Diese Informationen stellen wir auch der Wissenschaft und der Politik zur Verfügung mit dem Ziel, eine leistungsfähige und umweltfreundliche Infrastruktur für Elektromobilität zu schaffen. Auf der Basis der gesammelten Erfahrungen werden wir noch in der ersten Hälfte dieses Jahrzehnts ein elektrisch angetriebenes Serienfahrzeug auf den Markt bringen.

Rund vier Millionen Kilometer mit Wasserstoff im Tank

Mit dem wasserstoffangetriebenen BMW Hydrogen 7 haben wir eine zukunftsweisende Antriebstechnologie erschlossen. Wasserstoff verbrennt nahezu CO₂-neutral und emissionsfrei. Eine Kleinserie von 100 Fahrzeugen hat seit 2007 weltweit rund vier Millionen Kilometer zurückgelegt. Dadurch ist die Serien- und Alltagstauglichkeit unserer Wasserstofffahrzeuge unter Beweis gestellt. Unabhängig davon arbeiten wir weiter an der Optimierung einzelner Systemkomponenten (beispielsweise an geeigneten Systemen zur Speicherung von Wasserstoff).

Nachhaltigkeit kommunizieren

Unsere Nachhaltigkeitsaktivitäten wurden im Berichtszeitraum durch eine Kommunikationsinitiative begleitet. Im Rahmen von Dialogveranstaltungen wie der ZEIT Konferenz auf der IAA und auf dem Weltklimagipfel in Kopenhagen haben wir unsere Position als weltweit nachhaltigstes Automobilunternehmen auch gegenüber Meinungsführern näher erläutert. Unsere Printkampagne „What's Next?“, die hauptsächlich in deutschen Leitmedien erschien, veranschaulicht auch für die Öffentlichkeit diese Führungsposition.

12	— Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	— Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht

Forschungs- und Entwicklungsaufwand gesunken

Die Forschungs- und Entwicklungsquote sank im Jahr 2009 um 0,6 Prozentpunkte unter das Vorjahresniveau auf 4,8%. Damit gingen unsere Forschungs- und Entwicklungsleistungen im Vergleich zum Vorjahr um 14,5% auf 2.448 Mio. Euro zurück.

Wir beschäftigten im Berichtsjahr im Forschungs- und Innovationsnetzwerk etwa 8.900 Mitarbeiter an elf Standorten in fünf Ländern. Auch 2009 unterstrichen wir unsere Innovationskraft mit einem Bestand von etwa 60.000 Patenten und Schutzrechten, die im Jahresverlauf um über 800 Neuanmeldungen und Erweiterungen ergänzt wurden.

Detaillierte Angaben zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen sind im Konzernanhang unter der Textziffer 9 — zu finden.

Maßnahmenpaket Efficient Dynamics wird konsequent weiterentwickelt

Die BMW Group bleibt auch im Jahr 2009 führend in der Reduzierung von CO₂-Emissionen. Dies wurde vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erneut bestätigt. Die aktuelle Statistik des KBA weist für die im Jahr 2009 in Deutschland neu zugelassenen Fahrzeuge der Marken BMW und MINI mittlere CO₂-Emissionen von 156 g/km aus. Damit unterbieten wir bei deutlich höherer Motorleistung auch europäische Volumenhersteller und liegen gleichauf mit einer Vielzahl von Anbietern, deren Produktpalette einen vergleichsweise hohen Anteil von Klein- und Kleinstwagen aufweist.

Wir arbeiten kontinuierlich daran, diesen Vorsprung auf dem Weg zu nachhaltiger Mobilität weiter auszubauen. Zur Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt präsentierte das Unternehmen mit dem BMW Vision EfficientDynamics ein Konzeptfahrzeug, in dem das Innovationspaket Efficient Dynamics konsequent weiterentwickelt und mit der BMW typischen Sportlichkeit verbunden wurde. Das Fahrzeug wird von einem neuen Dreizylinder-Turbodieselmotor und zwei innovativen Elektromotoren an den Achsen angetrieben. Es kann sowohl vollelektrisch als auch ausschließlich mit der Kraft des Turbodieselmotors oder durch stufenlose Kombination der drei Antriebsquellen bewegt werden. Mit diesem hochinnovativen Konzeptfahrzeug stellen wir erneut unsere besondere Entwicklungskompetenz unter Beweis. So übernimmt beispielsweise der Elektromotor an der Hinterachse im Schubbetrieb sowie beim Bremsen die Funktion eines Generators und speist den Strom in den fahrzeuginternen Lithium-Polymer-Akku. Auf diese Weise wird das in aktuellen BMW Modellen eingesetzte Prinzip der Bremsenergie-Rückgewinnung nochmals deutlich leistungsfähiger.

Auch das Leichtbaukonzept kommt in dem Konzeptfahrzeug zur Anwendung. Das Chassis des BMW Vision EfficientDynamics ist vollständig aus Aluminium gefertigt. Dach und Außenhaut der großen Türen bestehen beinahe vollständig aus einem speziellen Polycarbonat-Glas. Damit liegt das Gewicht des Fahrzeugs bei nur rund 1.400 Kilogramm.

Um die Aerodynamik des Gesamtfahrzeugs zu optimieren und auch den Rollwiderstand möglichst gering zu halten, ist der BMW Vision EfficientDynamics mit für einen Sportwagen ungewöhnlich dimensionierten Reifen und Felgen ausgestattet. Ein integriertes Schaufelprofil für die Felgen verbessert außerdem die Gesamtaerodynamik des Fahrzeugs. Sämtliche Maßnahmen zur Verbesserung der aerodynamischen Eigenschaften führen zu einem sehr niedrigen Luftwiderstand (c_x von 0,22).

Antrieb und Aerodynamik sind die auffälligsten Bereiche, in denen das Konzeptfahrzeug Einblicke in die nahe Zukunft der Entwicklungsstrategie Efficient Dynamics gewährt. Eines unserer weiteren Ziele ist es, den auch bei den effizientesten Verbrennungsmotoren immer noch vorhandenen Energieverlust an möglichst zahlreichen Punkten zu begrenzen. Daher ist in die Abgasanlage des BMW Vision EfficientDynamics ein wassergekühlter Thermoelektrischer Generator integriert, der einen erheblichen Teil der im Abgas enthaltenen Wärmeenergie in Strom umwandelt.

Die Vernetzung der einzelnen Systemkomponenten an Bord des Konzeptfahrzeugs ermöglicht die Integration eines vorausschauenden Energie- und Wärmemanagements. Der Bordcomputer kann unter anderem eine Prognose für die Fahrsituation auf der unmittelbar vorausliegenden Strecke erstellen. Wird der Fahrer beispielsweise bald von der Landstraße auf die Autobahn wechseln, werden vorab die Kühlmittel- und Öltemperatur abgesenkt, um mehr Motorleistung bereitzustellen. Bei Stadtfahrten hingegen wird die Kühlmittel- und Öltemperatur angehoben, da keine hohen Lasten erwartet werden, die eine besondere Kühlung erfordern. Das Ergebnis: weniger innermotorische Reibung und höhere Effizienz.

Modernste Windkanaltechnik für realitätsnahe Messungen

Die Aerodynamik eines Fahrzeugs hat direkte Auswirkungen auf seine Verbrauchs- und Emissionswerte. Als einen wesentlichen Baustein zur Weiterentwicklung von Efficient Dynamics eröffneten wir im Juni 2009 das neue Aerodynamische Versuchszentrum (AVZ). Die Anlage umfasst zwei Windkanäle, von denen einer zur Analyse von Fahrzeugen in Originalgröße genutzt wird, der andere vornehmlich zur Untersuchung von Modellen. In den Bau und die Einrichtung des Aerodynamischen Versuchszent-

trums investierte die BMW Group rund 170 Mio. Euro. Damit verfügen wir über die weltweit modernste Anlage dieser Art im Automobilbau.

Im AVZ können Fahrzeugmodelle bereits in einem sehr frühen Stadium der Entwicklung in einer Vielzahl von realitätsnahen Situationen analysiert werden. Eine der ersten Innovationen, die durch die neuen Analysemöglichkeiten im AVZ weiterentwickelt werden kann, ist der sogenannte Air Curtain, eine Maßnahme zur Reduzierung des Luftwiderstands im Bereich der Radhäuser und Räder. Die gewonnenen Erkenntnisse kommen zukünftig deutlich schneller im Entwicklungsprozess zur Umsetzung und tragen wirksam zur Verbesserung der Aerodynamik eines neuen Modells bei.

BMW Group investiert in Forschung für die Zukunft der Verkehrssicherheit

In dem vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie geförderten dreijährigen Forschungsprojekt AMULETT untersuchten die Forscher der BMW Group in Zusammenarbeit mit der Continental Safety Engineering International GmbH, dem Fraunhofer-Institut für Integrierte Schaltungen, dem Fachgebiet Höchstfrequenztechnik der Technischen Universität München sowie der ZENTEC GmbH die Möglichkeiten einer sogenannten Car2X-Kommunikation. Das im Jahr 2009 abgeschlossene Forschungsprojekt hatte zum Ziel, die Fußgängersicherheit zu erhöhen. Das Fahrzeug tauscht per Funk Daten mit einem aktiven RFID-ähnlichen Element (Radio Frequency Identification) aus. Dieses Element könnte zukünftig beispielsweise in eine Schul- oder Handtasche integriert werden. Mit dieser Technologie ist es möglich, auch die Personen zu lokalisieren und als gefährdete Verkehrsteilnehmer zu erkennen, die der Autofahrer im Moment der Gefahrensituation nicht wahrnehmen kann. Er wird jedoch nur bei wirklicher Gefahr beispielsweise über das Head-Up Display gewarnt. Bei Unfallgeschehen, die bedingt durch die Reaktionszeit des Fahrers nicht mehr zu vermeiden sind, leitet das System selbstständig das Bremsmanöver ein, um zumindest die Unfallfolgen zu vermindern.

AMULETT hat die technische Machbarkeit nachgewiesen. Seit September 2009 findet das Projekt seine Fortführung in dem vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie geförderten Projekt Ko-FAS (Kooperative Fahrzeug-sicherheit). Ziel ist weiterhin die signifikante Steigerung der Verkehrssicherheit und damit einhergehend die Reduzierung von Verkehrsunfällen und Verkehrsopfern. Erreicht werden soll dies durch eine zuverlässige Erfassung des Fahrumfelds, eine umfassende Situationseinschätzung zur präzisen Bewertung von Kollisionsrisiken und die anschließende Aktivierung von geeigneten präventiven

Schutzmaßnahmen. Die BMW Forschung und Technik GmbH leitet zwei der drei Teilprojekte von Ko-FAS.

Viele andere Projekte der BMW Group Forschung und Technik haben mittlerweile Einzug in die Serienfahrzeuge gehalten. Der Parkassistent oder das innovative Bedienkonzept iDrive sind nur zwei Beispiele hierfür.

Zahlreiche Auszeichnungen belegen Innovationsstärke der BMW Group

Auch im Jahr 2009 erhielten wir zahlreiche Auszeichnungen für unsere Innovationen. Im Januar verlieh der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der BMW Group für den MINI E den Sonderpreis für Innovationen bei der Auszeichnung des Autos der Vernunft. Gewürdigt wurde damit die besondere Berücksichtigung ökologischer und wirtschaftlicher Aspekte. Auch der Öko-Globe 2009 ging an den MINI E. Diese Auszeichnung wird unter anderem von der Universität Duisburg-Essen für herausragende Innovationen im Bereich der nachhaltigen Mobilität verliehen.

Beim International Engine of the Year Award unterstrich die BMW Group auch im Jahr 2009 mit Siegen in drei Wertungskategorien ihre führende Position als Motorenhersteller. Im weltweit bedeutendsten Motorenwettbewerb erreichten der V8-Motor des BMW M3, der Reihen-sechszylinder mit Twin Turbo Technologie, der unter anderem in der BMW 3er und 1er Reihe sowie im BMW X6 eingesetzt wird, und der Vierzylinder-Twin-Scroll-Turbo-Antrieb des MINI Cooper S den Spitzenplatz in ihrer jeweiligen Hubraumklasse. In den bislang elf Wettbewerben seit 1999 hat die BMW Group bereits mehr als 40 Trophäen gewonnen. Der anhaltende Erfolg bei international wichtigen Motorenwettbewerben ist ein eindrucksvoller Beleg für die weltweit einzigartige Kompetenz der BMW Group auf dem Gebiet der Antriebsentwicklung.

Parallel zur erfolgreichen Markteinführung erhielt der BMW X1 die Auszeichnung zum „TOPAuto 2010“ des Motor-Information-Diensts. Bei der Abstimmung, an der sich mehr als 150 Motorjournalisten aus Deutschland, Österreich und der Schweiz beteiligten, wurde außerdem der BMW Vision EfficientDynamics zum Konzeptfahrzeug des Jahres gewählt.

12	Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht

Profitabilität in der Wertschöpfungskette weiter gesteigert

Im Mittelpunkt unserer Aktivitäten im Einkauf und Lieferantennetzwerk stand im Geschäftsjahr 2009 die Intensivierung der im Jahr 2008 begonnenen Umsetzung zur Gestaltung der leistungsfähigsten Wertschöpfungskette in der Automobilindustrie.

Gemeinsam mit unseren Lieferanten wurden weitere Fortschritte bei den Materialkosten sowohl für in der Entwicklung befindliche Fahrzeugprojekte als auch bei Serienfahrzeugen erzielt. Besonderes Augenmerk wurde darauf gelegt, unsere hohen Qualitätsstandards für den Kunden beizubehalten. Dabei unterstützte das Entwicklungsressort den Einkauf vor allem durch die konsequente Anwendung von Baukastenlösungen. Dadurch werden mit Hilfe standardisierter Bauteile fahrzeugübergreifend Aufwand und Kosten reduziert. Beim Einkauf für die Nachfolgemodelle der BMW 1er und 3er Baureihe setzten wir im Jahr 2009 damit wichtige Meilensteine für eine profitable Zukunft.

Teileversorgung trotz schwieriger Umfeldbedingungen sichergestellt

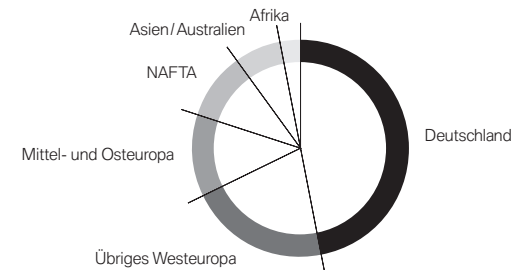
Die Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise belasteten im Berichtsjahr insbesondere auch die Zulieferbranche der Automobilindustrie. Rückläufige Produktionsvolumina bei gleichzeitig sinkender Liquidität und steigenden Finanzierungskosten beeinflussten die finanzielle Stabilität des Lieferantenmarkts erheblich. Auch in unserem Umfeld führte dies zu einer gestiegenen Zahl von Krisenfällen sowohl bei nationalen als auch bei internationalen Lieferanten. Durch konsequentes Risiko- und Interventionsmanagement konnten sämtliche Krisenfälle jedoch erfolgreich bewältigt werden, ohne die Versorgungssicherheit und -qualität für die Fahrzeugproduktion nachhaltig zu beeinträchtigen.

Internationalisierung des Einkaufsnetzwerks fortgesetzt

Auch im Geschäftsjahr 2009 setzten wir den Ausbau des internationalen Einkaufsnetzwerks konsequent fort. Durch Konzentration bei Neuvergaben auf die Einkaufsregionen in Asien sowie den NAFTA-Raum wurden in diesen Regionen Kostenvorteile genutzt und gleichzeitig das Natural Hedging – der Einkauf in Fremdwährungen zur Minimierung von Währungsrisiken – ausgebaut. Regional ansässige Experten aus den Fachbereichen Einkauf, Qualität und Logistik analysieren hierzu in enger Zusammenarbeit mit den Zentralfunktionen die jeweiligen Beschaffungsmärkte und Zulieferer. So realisieren wir Kosten- und Währungsvorteile in den Lieferumfängen für künftige Modelle. Im Jahr 2009 haben wir durch die Auswahl von Lieferanten für die BMW 1er und 3er Modellreihen die Grundlagen dazu geschaffen.

Regionale Verteilung des Einkaufsvolumens der BMW Group im Jahr 2009

in %, Basis: Produktionsmaterial



Deutschland	47	NAFTA	10
Übriges Westeuropa	21	Asien/Australien	7
Mittel- und Osteuropa	12	Afrika	3

Darüber hinaus vergrößern die seit 2009 angewendeten Multiwährungsbestellungen, d. h. der Einkauf einzelner Komponenten in unterschiedlichen Währungsanteilen, das zukünftige Natural-Hedging-Volumen.

Innovations- und Technologieführerschaft der BMW internen Komponentenfertigung behauptet

Unser Komponentenwerk in Landshut stellte erneut seine Innovations- und Technologieführerschaft auf den Gebieten Karosserie und Innenausstattung unter Beweis. Beim europäischen SPE Automotive Division Award-Wettbewerb 2009 der Internationalen Gesellschaft für Kunststofftechnik gingen in den Kategorien Exterieur und Interieur die jeweils höchsten Auszeichnungen an die BMW Group.

Auch unsere Leichtmetallgießerei bestätigte ihre Technologieführerschaft. So werden wir im Werk Landshut im Jahr 2010 die weltweit erste geruchsfreie Gießerei in Betrieb nehmen. Durch den Einsatz umweltschonender Bindemittel wird hierbei eine Reduktion der Emissionen aus Verbrennungsrückständen um 98 % erreicht.

Nachhaltigkeit und Innovationen am Lieferantenmarkt ausgebaut

Unsere hohen Anforderungen an ökologische und soziale Standards werden auch in den Wertschöpfungsketten des Lieferantennetzwerks konsequent durchgesetzt. Bereits zur Teilnahme am Angebotsverfahren ist die Einhaltung der geforderten Nachhaltigkeitsstandards durch die Lieferanten sowie ihre Partner detailliert nachzuweisen. Im weiteren Verlauf des Auswahlverfahrens prüfen unsere Experten die Einhaltung der geforderten Standards bei den möglichen Lieferanten.

Mit Gründung eines Joint Ventures mit der SGL Group wurde im Herbst 2009 ein wesentlicher Meilenstein für den Zugang zu Innovationen im Leichtbau gesetzt. Dieses Gemeinschaftsunternehmen dient zur Herstellung von Carbonfasern und textilen Halbzeugen (CFK) für die Verwendung im Automobilbau. Wichtige Auswahlkriterien dabei waren unsere Anforderungen zur Nutzung umweltfreundlicher Energien in der Produktion sowie im Recycling von Carbonfasern.

Mit SB Limotive, einem Joint Venture der Firmen Bosch und Samsung SDI, konnten darüber hinaus im Jahr 2009 zwei weitere Weltmarktführer für den Ausbau des Bereichs Elektromobilität gewonnen werden. Als Lieferant für die Batteriezellen unseres Zukunftsprojekts Megacity Vehicle bietet SB Limotive die beste verfügbare Technologie und verbindet deutsche Automobilkompetenz mit koreanischem Batterie-Know-how.

Modellpalette weiter ausgebaut

Im Jahr 2009 erweiterten wir unsere Modellpalette um zahlreiche neue Modelle. Darüber hinaus präsentierten wir der Öffentlichkeit auch Konzeptstudien der Marken BMW und MINI.

Nachdem Ende des Jahres 2008 der neue BMW 7er zunächst in ausgewählten Märkten verfügbar war, erfolgte Anfang 2009 die weltweite Markteinführung. Zum Ende des Berichtszeitraums stellten wir zudem eine Allradversion des BMW 7er dem Publikum vor. Im Herbst gingen die M Versionen des BMW X5 und X6 an den Start. Zur Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) im September feierten der BMW 5er Gran Turismo und der BMW X1 ihre Weltpremieren und sind in Europa seit Ende Oktober für Kunden verfügbar. Auf der IAA präsentierten wir auch den BMW ActiveHybrid X6 und den BMW ActiveHybrid 7. Der BMW ActiveHybrid X6 wurde Ende des Jahres 2009 in ausgewählten Märkten erstmals an Kunden übergeben, der BMW ActiveHybrid 7 wird im Frühjahr 2010 erstmals ausgeliefert. Den überaus verbrauchsgünstigen BMW 320d Efficient Dynamics-Edition stellten wir auch auf der IAA erstmals der Öffentlichkeit vor, er wird ab Anfang des Jahres 2010 für Kunden erhältlich sein.

Bei der Marke MINI ist seit Mitte des Jahres das neue Cabrio in den Versionen Cooper, Cooper S und John Cooper Works im Markt erhältlich. Außerdem brachten wir zum 50. Geburtstag der Marke MINI verschiedene Sondermodelle in limitierten Stückzahlen auf den Markt: den MINI 50 Mayfair und den MINI 50 Camden. Darüber hinaus bieten wir nun als Einsteigermodelle auch den MINI One Clubman und den MINI One als Dieselfahrzeug an.

Auch die Marke Rolls-Royce erweiterten wir um ein neues Modell: Ebenfalls auf der IAA feierte der Ghost seine Weltpremiere und wird seit Ende 2009 in ausgewählten Märkten an Kunden übergeben.

Für die Marke MINI präsentierten wir zwei Konzeptfahrzeuge: das MINI Coupé Concept und das MINI Roadster Concept. Darüber hinaus wird 2010 der MINI Countryman im Markt eingeführt.

Formel-1-Engagement beendet

Vor dem Hintergrund der konsequenten Neuausrichtung der BMW Group im Rahmen der Strategie Number ONE haben wir uns entschlossen, unser Engagement in der Formel 1 nach Ablauf der Saison 2009 nicht fortzuführen. Die dadurch zusätzlich verfügbaren Ressourcen werden vor allem in die weitere Entwicklung neuer und innovativer Antriebstechnologien fließen. Ungeachtet dessen ist die BMW Group im GT- und Tourenwagensport sowie in der Nachwuchsförderung mit der Formel BMW weiterhin aktiv

12	Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht

im Motorsport vertreten. Hinzu kommt unser Engagement im seriennahen Kundensport.

Technologieführerschaft auf der IAA demonstriert

Unsere Innovationsstärke und Technologieführerschaft stellten wir während der IAA auch mit der Präsentation von Konzeptfahrzeugen unter Beweis. Mit dem BMW Vision EfficientDynamics zeigten wir zum Beispiel, dass sportliche Fahrzeuge auch sehr verbrauchseffizient sein können. Der BMW Vision EfficientDynamics vereint das Potenzial der BMW ActiveHybrid Technologie mit der Innovationskraft unseres Technologiepakets Efficient Dynamics. Das Fahrzeug wird von einem neu entwickelten Dreizylinder-Turbodieselmotor und zwei innovativen Elektromotoren an den Achsen angetrieben. Der Verbrauch liegt bei 3,76 l/100 km bei CO₂-Emissionen von nur 99 g/km.

Außerdem arbeiten wir daran, mit Hilfe des Thermoelektrischen Generators (TEG) Fahrzeugabwärme effizient zu nutzen. Der TEG erzeugt am Abgasstrang aus dem Temperaturunterschied zwischen heißem Auspuff und Kühlwasser elektrische Energie, die zum Beispiel zum Betrieb der Bordelektronik genutzt werden kann.

Innovatives Standkonzept auf der IAA präsentiert

Auf der IAA in Frankfurt präsentierten wir erstmals im Rahmen dieser Messe alle drei Konzernmarken unter einem Dach.

Das Grundkonzept des Messeauftritts der Marke BMW betonte besonders die Freude am Fahren. Das neue Ausstellungskonzept mit einer 280 Meter langen Fahrbahn erlaubte uns, die Fahrzeuge erstmals in einer realen Fahrsituation zu präsentieren. Der Schwerpunkt der Präsentation lag darin, die BMW Markenatmosphäre zu spüren und Freude, Effizienz und Dynamik als untrennbar verbundene Werte der Marke BMW zu erleben.

Im Mittelpunkt des IAA-Auftritts der Marke MINI stand der 50. Geburtstag. Im Zentrum der Ausstellungsfläche befand sich das Geburtstagsstudio, in dem die Dokumentation „50 Jahre MINI“ präsentiert wurde: ein filmischer Brückenschlag von 1959 bis 2009. Außerdem präsentierten wir die Vielfalt der Marke MINI, angefangen von dem original Morris Mini-Minor aus dem Jahre 1959 über die Jubiläumsmodelle bis hin zu den Konzeptstudien.

Schwerpunkt des Rolls-Royce Messeauftritts bildete die Weltpremiere des Rolls-Royce Ghost. Der Messestand war als offen wirkendes Gebäude mit einer Tageslichtdecke konzipiert, in dem die Modellpalette der Marke präsentiert wurde. Die Ausstellungsfläche der Fahrzeuge war von einer Glasfläche umgeben, vor der sich die öffentlich zugängliche Rolls-Royce Plaza befand.

Neuausrichtung der BMW Marketingkommunikation

Mit der Neuausrichtung der BMW Marketingkommunikation tragen wir der fortschreitenden Medienvielfalt und einer geänderten Mediennutzung Rechnung. Im Mittelpunkt der weltweiten Marketingkommunikation steht zukünftig stärker der BMW Marken Kern „Freude“. Darüber hinaus werden das Maßnahmenpaket Efficient Dynamics und unser Fahrzeugdesign besonders betont. Die weltweite Ausrichtung auf diese Schwerpunkte verstärkt die langjährig erfolgreiche Positionierung der Marke. Den Auftakt der Neuausrichtung bildete die im Juni 2009 in Deutschland gestartete Kampagne „The Story of Joy“, die auch auf weitere Märkte ausgedehnt wurde. Erste Marktforschungsergebnisse zeigen, dass die Botschaften der neuen Kampagne eine positive Resonanz erfahren und das BMW Markenimage bereichern.

Marke MINI wird 50

Im Mai 2009 feierten 25.000 begeisterte Fans aus 40 Ländern den 50. Geburtstag der Marke MINI. Nach Silverstone – unweit der Geburtsstätte und der heutigen Produktionsstätte Oxford – waren die Markenfans mit über 10.000 MINI angereist. Zum 50. Jahrestag des ersten Formel-1-Siegs des John Cooper Teams stellten wir ein limitiertes Sondermodell vor: den MINI John Cooper Works World Championship 50 „Character“.

Neue Akzente im Vertriebsnetz

Das weltweite Vertriebsnetz für die Marken BMW, MINI und Rolls-Royce blieb im Berichtsjahr mit rund 3.000 BMW, 1.300 MINI und 80 Rolls-Royce Handelsbetrieben im Wesentlichen unverändert. Während wir in den etablierten Märkten die Anzahl der Handelsbetriebe leicht reduzierten, wurde die Handelsorganisation in den aufstrebenden Märkten wie China und Russland weiter ausgebaut. Mit gezielten Maßnahmen zur Stärkung der Handelsorganisation begegneten wir den Auswirkungen der Finanzkrise erfolgreich. Die Zahl der Betreuungspunkte für Kunden (Sales und Services) blieb so auf einem konstant hohen Niveau.

Der Schwerpunkt unseres weltweiten Engagements im Endkundengeschäft richtete sich verstärkt auf wichtige Metropolen. Insgesamt kam es durch eine Konsolidierung an einigen internationalen Standorten zu einer leichten Reduzierung der Gesamtzahl der Niederlassungen.

Vertriebsorganisation weiter gestärkt

Die bereits im Jahr 2008 im Rahmen der Strategie Number ONE begonnenen Projekte zur Stärkung der Handelsorganisation und zur verbesserten Kundenorientierung haben wir im Berichtsjahr fortgeführt. Dazu gestalteten wir ein weltweites Qualifizierungsprogramm für Händler, das indi-

viduell ansetzt und zusätzliche Verbesserungspotenziale aufzeigt. Das Programm wurde von der Handelsorganisation sehr gut aufgenommen und erzielte in kurzer Zeit beachtliche Erfolge. Dies veranlasst uns dazu, das Projekt 2010 in weiteren Märkten einzuführen. Bis Ende des Jahres 2010 sollen rund 750 Händler in 15 Ländern an diesem Programm teilgenommen haben.

Kundendienst und Zubehörhandel ausgebaut

Kundendienst und Zubehörhandel sind insbesondere für unsere Händler ein wichtiger Baustein zum Unternehmenserfolg. Bei einem wachsenden Fahrzeugbestand sind beide Geschäftsfelder ein Stabilitätsfaktor in einem volatilen Umfeld. Im Rahmen der Strategie Number ONE implementierten wir im Jahr 2009 zahlreiche Projekte zur Verbesserung dieser Geschäftszweige.

Der Vertrieb von BMW und MINI Teilen, Zubehör und Serviceleistungen stellt eine weitere wichtige Ertragsquelle dar. Daher richteten wir im Jahr 2009 das Geschäftsfeld Zubehör neu aus. Unter anderem bezogen wir die Vermarktung von Zubehörprodukten in den Neuwagenverkaufsprozess ein. Für Sondermodelle können ausgewählte Produkte nun auch direkt ab Werk bestellt werden. Außerdem wurde das Produktsortiment überarbeitet und gestrafft. Dies führte dazu, dass wir unseren Kunden neue marktgerechte und nachhaltige Produkte anbieten können.

12	Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht

Volatiles Börsenjahr endet mit deutlichen Kursgewinnen

Der Beginn des Jahres 2009 stand ganz im Zeichen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise. Die führenden Aktienindizes markierten unter dem Eindruck negativer Erwartungen ihre Jahrestiefstände. Im weiteren Jahresverlauf erholten sich die Weltbörsen, unterstützt von Konjunkturprogrammen und Hoffnungen auf eine schnelle Erholung der Weltwirtschaft, jedoch sehr deutlich.

Der Deutsche Aktienindex DAX hat 2009 unter hoher Volatilität seinen Jahrestiefstand bei 3.588,89 Punkten verlassen und schloss zum Ende des Jahres bei 5.957,43 Punkten. Damit konnte der DAX im Vergleich zum Schlussstand des Jahres 2008 um 1.147,23 Punkte bzw. rund ein Viertel zulegen. Gegenüber dem Jahrestiefstand vom März beträgt der Anstieg sogar 66%. Der Branchenindex Prime Automobile entwickelte sich aufgrund eines Sondereffekts im Vergleich zum DAX deutlich schwächer. Er schloss am letzten Handelstag des Jahres mit 542,78 Punkten nur um 6,8% über dem Vorjahresschluss. Der Dow Jones EURO STOXX 50 beendete das Börsenjahr 2009 mit einem Anstieg von 21,0%.

Die BMW Aktien haben sich im abgelaufenen Börsenjahr sehr erfreulich entwickelt. Die BMW Stammaktie beendete das Jahr mit einem Kurs von 31,80 Euro und damit gegenüber dem Vorjahresschlusskurs um 47,2% höher. Noch besser hat sich die BMW Vorzugsaktie entwickelt: Sie legte gegenüber dem Schlusskurs des Jahres 2008 um 66% zu und notierte am letzten Handelstag bei 23,00 Euro.

Ermächtigung zum Rückkauf von Stammaktien verlängert

In den Jahren 2005 und 2006 hat die BMW AG eigene Stammaktien erworben und eingezogen. In der Hauptversammlung am 14. Mai 2009 wurde der Vorstand 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 8. Mai 2008 aufgehoben. Die Ermächtigung vom 14. Mai 2009 gilt bis zum 12. November 2010. Gegenwärtig ist nicht geplant, von der Ermächtigung Gebrauch zu machen. Allerdings hält sich die BMW AG die Option eines Aktienrückkaufs weiter offen.

Belegschaftsaktienprogramm

Die BMW AG beteiligt seit mehr als 30 Jahren ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Unternehmenserfolg, seit 1989 in Form eines Belegschaftsaktienprogramms. Im Rahmen dieses Programms wurden im Jahr 2009 insgesamt 831.425 Stück Vorzugsaktien an die Mitarbeiter ausgegeben.

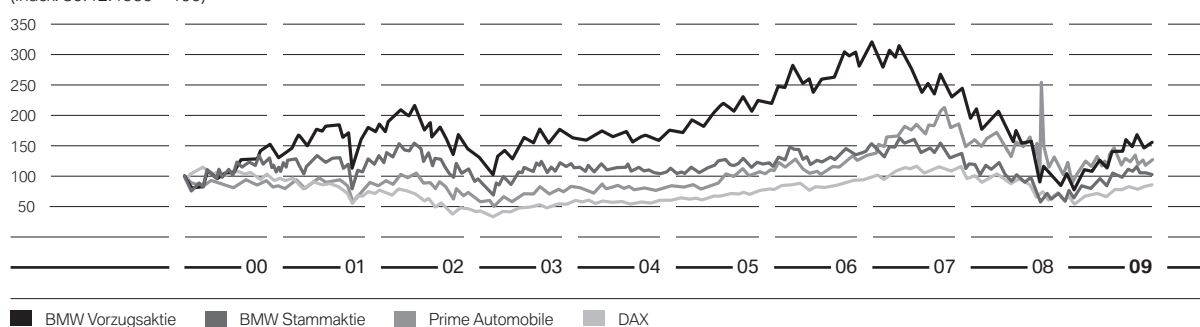
Dabei stammen 362.225 Stück Vorzugsaktien aus dem Vorzugsaktienrückkauf des Jahres 2008. Ergänzend dazu hat der Vorstand mit Beschluss vom 24. November 2009 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital von 654.191.358 Euro um 469.200 Euro auf 654.660.558 Euro durch Ausgabe von 469.200 Stück neuen Vorzugsaktien ohne Stimmrecht erhöht. Dies geschah auf der Grundlage des Genehmigten Kapitals 2009 in § 4 Ziffer 5 der Satzung. Die neuen Vorzugsaktien stehen den bisher ausgegebenen Vorzugsaktien gleich und wurden zum Zwecke der Mitarbeiterbeteiligung emittiert.

Emissionen auch unter schwierigen Bedingungen erfolgreich

Der internationale Fremdkapitalmarkt war 2009 zunächst stark von den Auswirkungen der weltweiten Finanzkrise geprägt. Er konnte sich jedoch nach den erheblichen Verwerfungen im ersten Halbjahr 2009 erholen und zeigte sich im weiteren Jahresverlauf stabil. Zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts ist die BMW Group auch im Berichtszeitraum wieder als Emittentin von Anleihen, Schuldscheindarlehen und ABS-Papieren aufgetreten.

Entwicklung der BMW Aktien im Vergleich zu Börsenindizes

(Index: 30.12.1999 = 100)



Im Jahr 2009 konnte die BMW Group erfolgreich drei Euro-Benchmarkanleihen und zwei Erhöhungen von ausstehenden Euro-Benchmarkanleihen mit einem Gesamtemissionsvolumen von über 5 Mrd. Euro am europäischen Kapitalmarkt platzieren. Darüber hinaus hat die BMW Group Anleihen in US-Dollar, Britischen Pfund und Australischen Dollar mit einem Gegenwert von insgesamt rund 760 Mio. Euro begeben. Hinzu kommen Privatplatzierungen in verschiedenen Währungen in Höhe von insgesamt 3,8 Mrd. Euro.

Trotz des schwierigen Kapitalmarktumfelds haben wir unsere Refinanzierungsstärke auch im Jahr 2009 durch die Begebung von ABS-Papieren unter Beweis gestellt. In den USA konnte ein Volumen von 2,55 Mrd. US-Dollar, in Japan von 25 Mrd. Yen und in Australien von 350 Mio. Australischen Dollar verbrieft werden. Zusätzlich wurden 400 Mio. Kanadische Dollar und 800 Mio. Südafrikanische Rand als ABS erfolgreich platziert.

Wie bereits in den Vorjahren wurden die Emissionen dank unserer guten Bonität und der kontinuierlichen Kapitalmarkt-kommunikation sehr stark von institutionellen Anlegern wie auch von privaten Investoren nachgefragt.

Kapitalmarkt erkennt Nachhaltigkeit als Werttreiber

Auch im Jahr 2009 führten wir die intensive Kommunikation mit dem Kapitalmarkt zu Socially Responsible Investment (SRI) weiter. Der enge Austausch mit Nachhaltigkeitsinvestoren und -analysten wurde im Rahmen von Gesprächen auf der IAA in Frankfurt erfolgreich fortgesetzt und um einen Stakeholder-Round-Table in München erweitert.

Anfang September 2009 wurde die BMW Group in den Dow Jones Sustainability Indizes erneut als Branchenführer ausgezeichnet. Damit ist unser Unternehmen zum fünften Mal in Folge der weltweit nachhaltigste Auto-

Die BMW Aktie

	2009	2008	2007	2006	2005
Stammaktie					
Anzahl der Aktien in 1.000 Stück	601.995	601.995	601.995	601.995	622.228
Zurückgekaufte Aktien zum Stichtag	-	-	-	-	13.488
Börsenkurs in Euro ¹					
— Jahresschlusskurs	31,80	21,61	42,35	43,51	37,05
— Höchstkurs	35,94	42,73	50,73	46,47	39,97
— Tiefstkurs	17,61	17,04	39,81	35,52	32,04
Vorzugsaktie					
Anzahl der Aktien in 1.000 Stück	52.665	52.196	52.196	52.196	52.196
Zurückgekaufte Aktien zum Stichtag	-	363	-	-	-
Börsenkurs in Euro ¹					
— Jahresschlusskurs	23,00	13,86	36,30	43,52	33,00
— Höchstkurs	24,79	36,51	47,52	45,91	33,98
— Tiefstkurs	11,05	13,00	33,64	31,80	24,48
Kennzahlen je Aktie in Euro					
Dividende					
— Stammaktie	0,30 ²	0,30	1,06	0,70	0,64
— Vorzugsaktie	0,32 ²	0,32	1,08	0,72	0,66
Ergebnis je Stammaktie ³	0,31	0,49	4,78	4,38	3,33
Ergebnis je Vorzugsaktie ⁴	0,33	0,51	4,80	4,40	3,35
Cashflow ⁵	7,53	6,84	9,70	8,21	9,17
Eigenkapital	30,42	30,99	33,24	29,24	25,17

¹ Xetra-Schlusskurse

² Vorschlag der Verwaltung

³ Gewichtung der Aktien im Jahresdurchschnitt

⁴ Gewichtung der Aktien entsprechend der Dividendenberechtigung

⁵ berechnet auf Basis des operativen Cashflows: bis 2006 des Industriegeschäfts, ab 2007 des Segments Automobile

12	— Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	— BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	— Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht

mobilerhersteller. Als einziges Unternehmen der Branche ist die BMW Group seit Indexgründung im Jahr 1999 ohne Unterbrechung in dieser wichtigen Indexfamilie für nachhaltiges Wirtschaften vertreten.

Mit der Aufnahme der BMW Group in den Carbon Disclosure Leadership Index Ende September 2009 bestätigte uns das Carbon Disclosure Project (CDP) – eine Gemeinschaftsinitiative von 475 global tätigen institutionellen Investoren – einen vorbildlichen Beitrag zum Klimaschutz.

Sustainalytics hat im Winter 2009 die Nachhaltigkeitsleistung der DAX-30[®]-Unternehmen untersucht. Mit 74,3 von 100 möglichen Bewertungspunkten erhält die BMW Group die beste Nachhaltigkeitsbewertung. Vor allem die Umwelt- und Sozialstandards für Zulieferer, eine starke Personal- und Sozialpolitik für die Belegschaft und das gesellschaftliche Engagement zeichnen unser Unternehmen aus. Sustainalytics ist ein unabhängiger, innovativer Dienstleister von „Responsible Investment Services“ und zählt zu den Marktführern in Europa und Nordamerika.

Im Jahr 2009 wurde die BMW Group auch für ihren Sustainable Value Report 2008 ausgezeichnet. Der BMW Group Sustainable Value Report 2008 gehört zu den drei besten Nachhaltigkeitsberichten der 150 größten Unternehmen in Deutschland und ist damit gleichzeitig auch bester Nachhaltigkeitsbericht im Automobilssektor. Die BMW Group überzeugte in ihrem Sustainable Value Report die Jury vor allem mit ihrer Nachhaltigkeitsstrategie und der Verankerung des Nachhaltigkeitsgedankens auf allen Ebenen. Der Wettbewerb der besten Nachhaltigkeitsberichte wird maßgeblich unterstützt vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales sowie vom Rat für Nachhaltige Entwicklung.

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

Das Grundkapital der BMW AG in Höhe von 654.660.558 Euro ist gemäß § 4 Abs. 1 der Satzung eingeteilt in 601.995.196 Stammaktien im Nennbetrag von 1 Euro und 52.665.362 Vorzugsaktien ohne Stimmrecht im Nennbetrag von 1 Euro. Zuletzt hatte der Vorstand durch Beschluss vom 24. November 2009 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital von 654.191.358 Euro um 469.200 Euro auf 654.660.558 Euro durch Ausgabe von 469.200 Stück neuen Vorzugsaktien ohne Stimmrecht erhöht. Dies geschah auf der Grundlage des Genehmigten Kapitals 2009 in § 4 Ziffer 5 der Satzung. Die neuen Aktien wurden im Rahmen des Belegschaftsaktienprogramms an Arbeitnehmer ausgegeben. Die Aktien der Gesellschaft lauten auf den Inhaber. Die Rechte und Pflichten der Aktionäre ergeben sich aus dem Aktiengesetz (AktG) in Verbindung mit der Satzung der Gesellschaft, die unter www.bmwgroup.com im Volltext zur Verfügung steht. 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 §§ 139ff. 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 (§ 126 b 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 (§ 126 b BGB) in deutscher oder englischer Sprache erstellter Nachweis des Anteilsbesitzes durch das depotführende Institut erforderlich. Das Stimmrecht kann durch Bevollmächtigte ausgeübt werden. 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 ausgibt, unterliegen diese Aktien einer firmenseitigen privatrechtlichen Veräußerungssperre von vier Jahren, gerechnet ab dem Beginn des Kalenderjahres der Ausgabe, 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, Bad Homburg v. d. Höhe, 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	16,3
Johanna Quandt GmbH & Co. KG für Automobilwerte, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	16,3	16,3
Susanne Klatten, München, Deutschland	12,6	12,6
Susanne Klatten Beteiligungs GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	12,6	12,6
Susanne Klatten GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	12,6	12,6
Susanne Klatten GmbH & Co. KG für Automobilwerte, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	12,6	12,6

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

12	— Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	— Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	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 Inhaberkonten 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). Er ist außerdem ermächtigt, § 4 der Satzung entsprechend der jeweiligen Ausnutzung des Genehmigten Kapitals 2009 zu ändern. 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 14. Mai 2009 ist der Vorstand ermächtigt, bis zum 12. November 2010 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 oder bereits zuvor erworbenen eigenen Stamm- und/oder Vorzugsaktien ohne Stimmrecht ohne weiteren Beschluss der Hauptversammlung einzuziehen und Vorzugsaktien ohne Stimmrecht im Umfang von bis zu 2.000.000 Euro anteiligem Grundkapital Personen, die in einem Arbeitsverhältnis zu der Gesellschaft oder einem mit ihr verbundenen Unternehmen stehen, zum Erwerb anzubieten und zu übertragen. Das Bezugsrecht der Aktionäre auf die neuen Vorzugsaktien, die zu dem zuletzt genannten Zweck verwendet werden, ist ausgeschlossen. 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. Gemäß § 4 Ziffer 5 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital für die Zwecke eines Belegschaftsaktienprogramms in der Zeit bis zum 13. Mai 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats gegen Bareinlagen um bis zu 4.530.800 Euro durch Ausgabe neuer Vorzugsaktien ohne Stimmrecht, die den bisher ausgegebenen Vorzugsaktien ohne Stimmrecht gleichstehen, zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2009). Das Bezugsrecht der Aktionäre auf die neuen Aktien ist ausgeschlossen. Ein bedingtes Kapital besteht zum Berichtszeitpunkt nicht.

Die BMW AG ist Partei folgender wesentlicher Vereinbarungen, die Regelungen für den Fall des Kontrollwechsels bzw. Kontrollenerbs infolge eines Übernahmeangebots enthalten:

- Der mit einem internationalen Konsortium mehrerer Banken geschlossene Vertrag über eine zum Stichtag nicht beanspruchte syndizierte Kreditlinie berechtigt die kreditgebenden Banken zur außerordentlichen Kündigung der Kreditlinie mit der Folge der sofortigen Fälligkeit aller ausstehenden Beträge und Zinsen für den Fall, dass eine oder mehrere Personen gemeinsam direkt oder indirekt die Kontrolle über die BMW AG übernehmen. Der Begriff der Kontrolle ist definiert als Erwerb von mehr als 50 % der Kapitalanteile an der BMW AG oder der Berechtigung zum Bezug von mehr als 50 % der Dividenden oder des Rechts zur Führung der Geschäfte oder zur Benennung der Mehrheit der Aufsichtsratsmitglieder.
- Ein mit der Peugeot SA geschlossener Kooperationsvertrag betreffend 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.
 - Mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) geschlossene Darlehensverträge berechtigen die EIB im Falle des Bevorstehens oder Eintritts eines Kontrollwechsels bei der bürgenden BMW AG dazu, die vorzeitige Rückzahlung des Darlehens zu verlangen, wenn die EIB nach Eintritt des Kontrollwechsels oder 30 Tage nach ihrem Verlangen nach einer Erörterung der Situation Grund zu der Annahme hat, dass der Kontrollwechsel wesentliche negative Auswirkungen haben kann, oder wenn – so in einem der Verträge – die Darlehensnehmerin eine solche Erörterung ablehnt.
 - Die BMW AG ist Partei einer Vereinbarung mit der SGL Carbon SE, Wiesbaden, betreffend die Gemeinschaftsunternehmen SGL Automotive Carbon Fibers LLC, Delaware, USA, und SGL Automotive Carbon Fibers GmbH & Co. KG, München, die Kauf- bzw. Verkaufsrechte vorsieht für den Fall, dass direkt oder indirekt 50 % oder mehr der Stimmrechte in Bezug auf den jeweils anderen Gesellschafter der Gemeinschaftsunternehmen von einer dritten Person erworben werden oder bereits 25 % solcher Stimmrechte von einer dritten Person erworben werden, für den Fall, dass es sich bei der dritten Person um einen Wettbewerber der jeweils nicht von dem Stimmrechtserwerb betroffenen Partei handelt. Für den Fall solcher Stimmrechtserwerbe durch eine dritte Person kann der nicht betroffene Gesellschafter den Erwerb der Geschäftsanteile an den Gemeinschaftsunternehmen von dem betroffenen Gesellschafter oder die Veräußerung der eigenen Geschäftsanteile an den betroffenen Gesellschafter verlangen.

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

12	Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	— Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht

Konzerninternes Steuerungssystem

Unser finanzielles Steuerungssystem ist auf die strategischen Zielsetzungen des Konzerns ausgerichtet und orientiert sich an Profitabilität und langfristiger Wertsteigerung. Dabei steht sowohl bei Projektentscheidungen als auch in allen Segmenten sowie auf Konzernebene insbesondere die konsequente Steuerung des Kapitaleinsatzes im Vordergrund. Hieraus ergeben sich die Renditezielsetzungen für die Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen. Die Segmente Automobile und Motorräder werden durch konkrete Produktprojekte sowie Prozess- und Strukturprojekte gesteuert. Im Segment Finanzdienstleistungen erfolgt die Steuerung des Finanzierungs- und Leasingportfolios vor allem unter Cashflow- und Risikogesichtspunkten.

Mindestverzinsungsanspruch Grundlage wertorientierter Steuerung

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

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

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

Wertmanagement in der Projektsteuerung

Die strategischen Schwerpunkte der einzelnen Funktionalbereiche leiten sich aus den segmentspezifischen Strategien sowie den daraus getroffenen Projektentscheidungen

ab. Durch die enge Koppelung von segmentspezifischen Strategien und Projektzielen ist ein zielgerichteter Projektentwicklungsprozess 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.

Die Projektentscheidung und – damit verbunden – die Projektauswahl sind wichtige Bestandteile unserer wertorientierten Steuerung. Das Instrument für die Projektentscheidung ist eine Rendite- und Kapitalwertrechnung, die um eine standardisierte Betrachtung von Chancen und Risiken ergänzt wird. Aus den Zahlungsströmen, die durch die Entscheidung ausgelöst werden, ergeben sich die interne Rendite und der Kapitalwert des betreffenden Projekts (Modellrendite bei Fahrzeugprojekten), die wettbewerbsorientierten Vergleichswerten gegenübergestellt werden.

Auf diese Weise lässt sich zum Entscheidungszeitpunkt der Beitrag eines Projekts zum Gesamtwert des Segments darstellen. Zielvorgabe und Steuerung erfolgen anhand projektbezogener Zielrenditen sowie zahlungsstrombasierter Einzelsteuerungsgrößen, die die Zielrenditen beeinflussen.

Kapitalrenditen zur periodischen Wertmessung

Die Steuerung sowohl der einzelnen Produktprojekte als auch des gesamten Produktprogramms unterliegt Rahmenbedingungen, die sich aus der Periodenplanung ergeben. Dabei sind die periodenbezogenen Ziele langfristig

Eingesetztes Kapital der BMW Group

in Mio. Euro

	2009	2008
Konzerneigenkapital	20.031	21.766
+ Finanzverbindlichkeiten	4.658	2.832
+ Pensionsrückstellungen	3.234	3.717
Eingesetztes Kapital	27.923	28.315

Return on Capital Employed

	Ergebnismessgröße in Mio. Euro		Eingesetztes Kapital in Mio. Euro		Return on Capital Employed in %	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008
BMW Group	922	639	27.923	28.315	3,3	2,3
Automobile	-265	690	13.143	14.056	-	4,9
Motorräder	19	60	405	432	4,7	13,9

Eingesetztes Kapital im Segment Automobile		
in Mio. Euro		
	2009	2008
Eingesetztes Vermögen	27.659	28.867
./. Abzugskapital	14.516	14.811
Eingesetztes Kapital	13.143	14.056

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 nutzen wir in der Periodenbetrachtung im Wesentlichen das Ergebnis vor Steuern sowie segmentspezifische Renditegrößen.

Der Return on Capital Employed (ROCE) ist die zentrale Größe zur Steuerung der Kapitaleffizienz im Konzern. Die Kennzahl bildet das über alle Geschäftsfelder eingesetzte Kapital ab und spiegelt den Gesamterfolg des Konzerns wider. Im Einklang mit der Konzernsteuerung wird auch für die Segmente Automobile und Motorräder der Return on Capital Employed als oberste Steuerungsgröße verwendet. Das Segment Finanzdienstleistungen wird hingegen durch die Zielgröße Return on Equity (ROE) gesteuert. Der ROE unterstützt die wertorientierte Steuerung des Segments Finanzdienstleistungen dadurch, dass die begrenzt verfügbare Ressource Eigenkapital und der damit verbundene Anreiz für einen effizienten Kapitaleinsatz in den Mittelpunkt gestellt wird.

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

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

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

Return on Equity

	Ergebnis vor Steuern in Mio. Euro	Eigenkapital in Mio. Euro	Return on Equity in %
	2009	2009	2009
Finanzdienstleistungen	365	3.978	9,2

Der ROCE Group setzt die Ergebnismessgröße in Beziehung zu dem hierfür durchschnittlich eingesetzten Kapital. Das eingesetzte Kapital wird für den Konzern passivisch ermittelt und beinhaltet das Konzerneigenkapital, die Pensionsrückstellungen und die Finanzverbindlichkeiten der Segmente Automobile und Motorräder. Das durchschnittlich eingesetzte Kapital eines 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 der Segmente Automobile und Motorräder bei mindestens 26 %.

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

Langfristige Wertsteigerung

Zielvorgabe für die Ergebnisgrößen ist ein kontinuierliches Wachstum, maßgebend für die jeweiligen Renditegrößen ist der unternehmensspezifische Mindestverzinsungsanspruch. Diese Periodenziele ergänzen die Projekt- und Programmziele. Bei sämtlichen Projektentscheidungen werden neben den Zahlungsstromauswirkungen auf die Modellrendite auch die periodischen Ergebniseffekte im

Steuerungsgrößen

in %

	2009	2008	2007	2006*	2005*
Return on Capital Employed					
BMW Group	3,3	2,3	15,3	16,7	15,1
Automobile	-	4,9	24,7	21,7	23,2
Motorräder	4,7	13,9	18,0	17,7	17,8
Return on Equity					
Finanzdienstleistungen	9,2	-	18,1	17,6	16,9

* Berechnung des eingesetzten Kapitals auf Stichtagsbasis

Langfristzeitraum dargestellt. Die Berücksichtigung periodischer, rechnungslegungsorientierter Größen gewährleistet ein geschlossenes Zielvorgabe- und Steuerungsmodell. Durch diesen Steuerungsansatz lassen sich die Auswirkungen jeder projektorientierten Entscheidung 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 auch im Geschäftsjahr 2009 die Folgen der internationalen

Wirtschafts- und Finanzkrise dämpfend aus. Neben Absatzrückgängen in wichtigen Märkten wurde die Geschäftsentwicklung der BMW Group auch durch eine hohe Wettbewerbsintensität sowie modellzyklusbedingte Effekte beeinträchtigt.

Der Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2009 einen Jahresüberschuss von 210 Mio. Euro (2008: 330 Mio. Euro). Die Umsatzrendite nach Steuern beträgt 0,4 % (2008: 0,6 %). Der Konzern erwirtschaftete damit ein Ergebnis je Stammaktie von 0,31 Euro und je Vorzugsaktie von 0,33 Euro (2008: 0,49 Euro je Stammaktie und 0,51 Euro je Vorzugsaktie).

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

in Mio. Euro

	2009	2008
Umsatzerlöse	50.681	53.197
Umsatzkosten*	-45.356	-47.148
Bruttoergebnis vom Umsatz	5.325	6.049
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	-5.040	-5.369
Sonstige betriebliche Erträge	808	1.428
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-804	-1.187
Ergebnis vor Finanzergebnis	289	921
— Ergebnis aus Equity-Bewertung	36	26
— Zinsen und ähnliche Erträge	856	685
— Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-1.014	-930
— Übriges Finanzergebnis	246	-351
Finanzergebnis	124	-570
Ergebnis vor Steuern	413	351
Ertragsteuern	-203	-21
Jahresüberschuss	210	330

* nach Umgliederung der Forschungs- und Entwicklungskosten in die Umsatzkosten

12	Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	— Konzerninternes Steuerungssystem
50	— Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht

Die Umsatzerlöse des Konzerns sanken im Vergleich zum Vorjahr um 4,7%. Währungsbereinigt wären die Umsatzerlöse um 5,1% zurückgegangen. Die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce verringerten sich volumenbedingt um 6,0%. Die Umsatzerlöse im Motorradgeschäft lagen um 13,3% unter dem Vorjahresniveau. Im Geschäft mit Finanzdienstleistungen sind die Umsatzerlöse um 0,4% angestiegen. Die Umsatzerlöse der Sonstigen Gesellschaften des Konzerns betragen 1 Mio. Euro. Die vergleichbare Vorjahreszahl der Umsatzerlöse der Sonstigen Gesellschaften des Konzerns betrug 146 Mio. Euro und betraf im Wesentlichen die Cirquent Gruppe.

In den Gebieten Afrika, Asien und Ozeanien haben sich die Umsatzerlöse insgesamt um 16,0% erhöht. Dabei stiegen die Umsätze in China gegenüber dem Vorjahr um 46,2%. Während sich in Deutschland die Umsatzerlöse um 6,5% erhöhten, gingen sie im übrigen Europa um 17,9% und in der Region Amerika um 6,5% gegenüber dem Vorjahr zurück.

Die Umsatzkosten des Konzerns betragen 45.356 Mio. Euro (2008: 47.148 Mio. Euro) und sind damit um 3,8% gesunken. Trotz gesunkener Fixkosten konnte der Rückgang bei den Umsatzerlösen nicht vollständig ausgeglichen werden. Negative währungs- sowie modellzyklusbedingte Effekte wirkten gegenläufig in den Umsatzkosten. Das Bruttoergebnis vom Umsatz sank somit im Vergleich zum Vorjahr um 12,0% auf 5.325 Mio. Euro. Die Bruttomarge beträgt 10,5% (2008: 11,4%). Im Segment Automobile liegt der Anteil des Bruttoergebnisses, bezogen auf die Umsatzerlöse, bei 9,4% (2008: 10,8%); im Segment Motorräder bei 13,5% (2008: 16,7%). Seit dem Jahr 2009 werden unter den Umsatzkosten auch die Forschungs- und Entwicklungskosten ausgewiesen. Die Forschungs- und Entwicklungskosten wurden gegenüber dem Vorjahr um 8,4% auf 2.587 Mio. Euro gesenkt. Das Verhältnis zu den Umsatzerlösen beträgt 5,1% (2008: 5,3%). In den Forschungs- und Entwicklungskosten sind Abschreibungen aktivierter Entwicklungskosten von 1.226 Mio. Euro (2008: 1.185 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 2.448 Mio. Euro (2008: 2.864 Mio. Euro). Bezogen auf die Umsatzerlöse im Berichtsjahr ergibt sich damit eine Forschungs- und Entwicklungsquote von 4,8% (2008: 5,4%).

Die Vertriebskosten und allgemeinen Verwaltungskosten sind gegenüber dem Vorjahr um 6,1% gesunken. Die Re-

lation zu den Umsatzerlösen beträgt 9,9% und liegt damit um 0,2 Prozentpunkte unter der des Vorjahres.

Die in den Umsatzkosten sowie den Vertriebskosten und allgemeinen Verwaltungskosten enthaltenen Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen betragen insgesamt 3.600 Mio. Euro (2008: 3.670 Mio. Euro).

Der positive Saldo aus den Sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen hat sich gegenüber dem Vorjahr um 237 Mio. Euro vermindert. Ursache hierfür waren höhere Auflösungen von Rückstellungen im Vorjahr.

Aufgrund der erwähnten Belastungsfaktoren ist das Ergebnis vor Finanzergebnis im Vergleich zum Vorjahr um 632 Mio. Euro auf 289 Mio. Euro gesunken.

Das Finanzergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr um 694 Mio. Euro auf 124 Mio. Euro erhöht (2008: –570 Mio. Euro). Von der Veränderung entfallen 597 Mio. Euro auf das Übrige Finanzergebnis. Der Grund für die Veränderung war im Wesentlichen ein höheres Ergebnis aus den derivativen Finanzinstrumenten. Ursache waren höhere Marktwerte bei alleinstehenden Zinsderivaten, die sich aufgrund geänderter Zinsstrukturkurven positiv entwickelt haben, sowie höhere Marktwerte bei Rohstoffderivaten. Das Beteiligungsergebnis erhöhte sich um 4 Mio. Euro. Daneben hat sich das Zinsergebnis um 87 Mio. Euro verbessert. Die Gründe waren im Wesentlichen im Vergleich zum Vorjahr geringere Wertberichtigungen auf Wertpapiere. Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung hat sich um 10 Mio. Euro auf 36 Mio. Euro erhöht. Es enthält das anteilige Ergebnis der Beteiligung an BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, sowie an der Cirquent Gruppe.

Vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Entwicklung des Finanzergebnisses hat sich das Ergebnis vor Steuern gegenüber dem Vorjahr um 17,7% auf 413 Mio. Euro erhöht. Die Umsatzrendite vor Steuern beträgt 0,8% (2008: 0,7%).

Der Jahresüberschuss des Konzerns liegt um 120 Mio. Euro bzw. 36,4% unter dem Vorjahreswert. Die im Vergleich zum Vorjahr erheblich gestiegene Steuerlastquote resultiert aus gesunkenen steuerfreien Erträgen. Zusätzlich wirken Steueraufwendungen für Vorjahre aus einer steuerlichen Betriebsprüfung bei der BMW AG, die zum größten Teil auf Verrechnungspreisthemen zurückzuführen sind. Entsprechende Erstattungsansprüche bei ausländischen Tochtergesellschaften können den Steueraufwand aufgrund des Steuersatzgefälles nicht vollständig kompensieren.

Umsatzerlöse nach Segmenten

in Mio. Euro

	2009	2008
Automobile	43.737	48.782
Motorräder	1.069	1.230
Finanzdienstleistungen	15.798	15.725
Sonstige Gesellschaften	3	191
Konsolidierungen	-9.926	-12.731
Konzern	50.681	53.197

Ergebnis vor Steuern nach Segmenten

in Mio. Euro

	2009	2008
Automobile	-588	318
Motorräder	11	51
Finanzdienstleistungen	365	-292
Sonstige Gesellschaften	51	295
Konsolidierungen	574	-21
Konzern	413	351

12	Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht

Im Segment Automobile wurden im Berichtsjahr 10,4 % weniger Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse sind um 10,3 % gesunken. Das Segmentergebnis sank wegen der genannten Belastungsfaktoren um 906 Mio. Euro auf -588 Mio. Euro.

Die Umsatzerlöse im Segment Motorräder verringerten sich im Vergleich zum Vorjahr um 13,1 %. Die Auslieferungen an Kunden sanken um 14,1 %. Die schwierigen Rahmenbedingungen führten dazu, dass das Segmentergebnis mit 11 Mio. Euro um 78,4 % unter dem Vorjahreswert lag.

Die Umsatzerlöse des Segments Finanzdienstleistungen haben sich um 0,5 % auf 15.798 Mio. Euro erhöht. Das Segmentergebnis erhöhte sich um 657 Mio. Euro auf 365 Mio. Euro aufgrund einer gegenüber dem Vorjahr gesunkenen Zuführung zur Risikovorsorge.

Bei den Sonstigen Gesellschaften liegt das Segmentergebnis bei 51 Mio. Euro (2008: 295 Mio. Euro). Ursache hierfür waren vor allem die im Vorjahr höheren Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie ein Ertrag aus der teilweisen Veräußerung der Cirquent Gruppe.

Insbesondere durch das geringere Neugeschäft im Leasingbereich verbesserten sich die segmentübergreifenden Konsolidierungen auf 574 Mio. Euro (2008: -21 Mio. Euro).

Finanzlage

Die Kapitalflussrechnungen des Konzerns und der Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen zeigen die Herkunft und Verwendung der Zahlungsströme in den Geschäftsjahren 2008 und 2009. Dabei werden in Zahlungsströme aus der betrieblichen Tätigkeit sowie der Investitions- und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Der in den Kapitalflussrechnungen betrachtete Finanzmittelfonds entspricht den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten in der Bilanz.

Die Zahlungsströme aus der betrieblichen Tätigkeit werden, ausgehend vom Jahresüberschuss des Konzerns, indirekt abgeleitet. Die Zahlungsströme aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden demgegenüber zahlungsbezogen ermittelt.

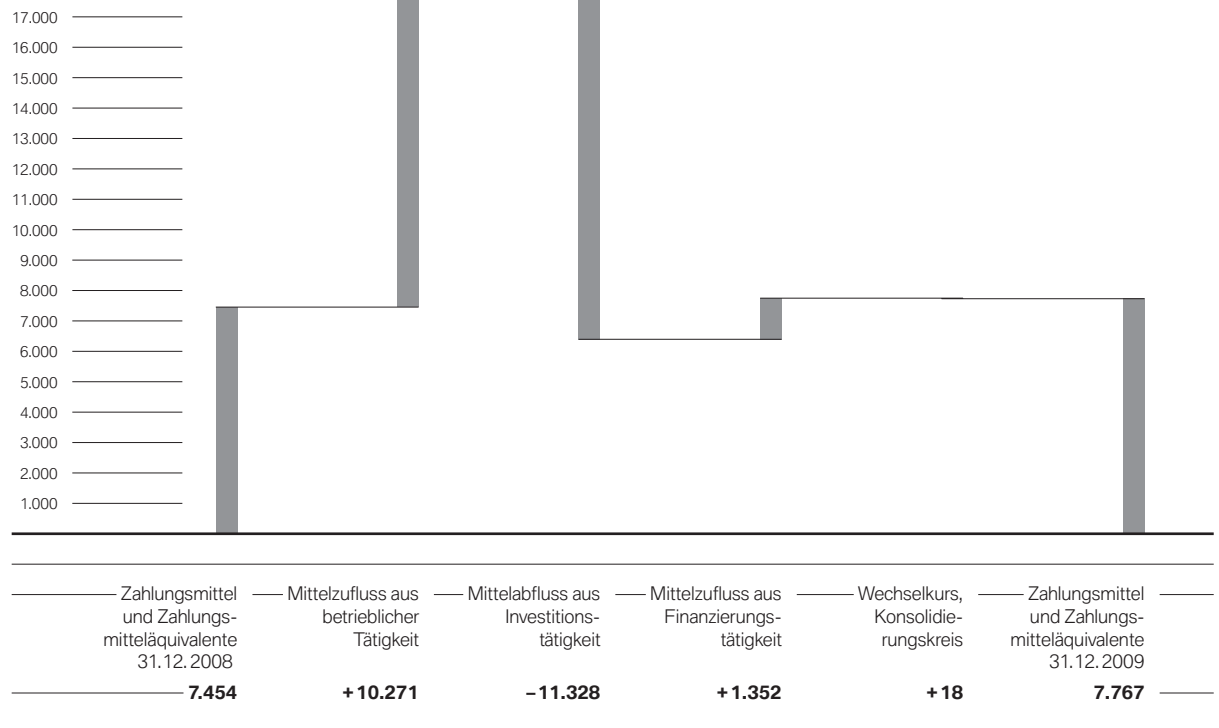
Aus der betrieblichen Tätigkeit des Konzerns ergibt sich im Geschäftsjahr ein Mittelzufluss von 10.271 Mio. Euro, der sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 601 Mio. Euro bzw. 5,5 % vermindert hat. Die Veränderungen im Working Capital und der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva führten im Geschäftsjahr 2009 zu einem Mittelzufluss von 908 Mio. Euro nach einem Mittelzufluss von 411 Mio. Euro im Vorjahr. Dieser höhere Mittelzufluss wurde überkompensiert durch niedrigere Abwertungen von Vermieteten Gegenständen, die um 1.287 Mio. Euro auf 5.476 Mio. Euro sanken.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit des Konzerns beträgt 11.328 Mio. Euro und ist damit im Verhältnis zum Vorjahr um 7.324 Mio. Euro niedriger ausgefallen. Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen haben im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu einem um 733 Mio. Euro geringeren Mittelabfluss geführt. Die Mittelabflüsse aus den Nettoinvestitionen in Vermietete Gegenstände und in Forderungen aus Finanzdienstleistungen betragen 5.700 Mio. Euro und sind gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 8.692 Mio. Euro niedriger ausgefallen. Ursache hierfür sind ein geringeres Neugeschäft und der Wegfall eines Sondereffekts im Vorjahr. Im Jahr 2008 wurde ein bislang außerbilanzielles Fahrzeugportfolio einer Leasinggesellschaft zurückgekauft.

Im Bereich der Finanzierungstätigkeit kam es im Jahr 2009 zu einem Mittelzufluss von 1.352 Mio. Euro (2008: Mittelzufluss 12.904 Mio. Euro). Durch die Begebung von Anleihen flossen dem Konzern 9.762 Mio. Euro (2008: 9.959 Mio. Euro) zu, durch Tilgung flossen 6.440 Mio. Euro (2008: 5.080 Mio. Euro) ab. Die Dividendenzahlung

Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

in Mio. Euro



lag im Geschäftsjahr 2009 bei 197 Mio. Euro. Bei den sonstigen Finanzverbindlichkeiten und Commercial Paper erfolgte ein Mittelabfluss von 1.562 Mio. Euro (2008: Mittelzufluss 9.041 Mio. Euro).

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit wird zu 90,7% (2008: 58,3%) durch den Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit gedeckt. Die Kapitalflussrechnung des Segments Automobile weist eine Unterdeckung des Mittelabflusses aus der Investitionstätigkeit durch den Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit von 754 Mio. Euro (2008: 81 Mio. Euro) aus. Bereinigt um Wertpapierkäufe in Höhe von 2.210 Mio. Euro, im Wesentlichen für eine weitere Ausfinanzierung der Pensionsverpflichtungen, ergibt sich eine Überdeckung von 1.456 Mio. Euro bzw. 142,0%.

Die Kapitalflussrechnung des Segments Finanzdienstleistungen weist aufgrund geringerer Investitionen in Vermietete Gegenstände und in Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit 115,8% eine Überdeckung aus (2008: Unterdeckung 39,4%).

Aus der Entwicklung der einzelnen Cashflows ergibt sich nach Bereinigung um wechselkurs- und konsolidierungsbedingte Effekte in Höhe von 18 Mio. Euro (2008: -63 Mio. Euro) eine Zunahme der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente von 313 Mio. Euro (2008: 5.061 Mio. Euro).

Das Nettofinanzvermögen des Segments Automobile stellt sich wie folgt dar:

in Mio. Euro	31.12.2009	31.12.2008
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4.331	5.073
Wertpapiere und Investmentanteile	1.129	557
Konzerninterne Nettofinanzforderungen	8.272	8.185
Finanzvermögen	13.732	13.815
Abzüglich externer Finanzverbindlichkeiten*	-4.770	-4.769
Nettofinanzvermögen	8.962	9.046

* ohne derivative Finanzinstrumente

12	Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht

Vermögenslage

Die Konzernbilanzsumme ist gegenüber dem 31. Dezember 2008 um 867 Mio. Euro bzw. 0,9% auf 101.953 Mio. Euro gestiegen. Währungsbereinigt hätte sich die Bilanzsumme um 0,9% verringert.

Ausschlaggebend für den Anstieg auf der Aktivseite sind vor allem die Forderungen aus Finanzdienstleistungen (+6,6%), die Sonstigen Vermögenswerte (+24,9%) sowie die Latenten Ertragsteuern (+46,2%). Demgegenüber sind die Vermieteten Gegenstände (-7,9%) sowie die Vorräte (-10,1%) zurückgegangen. Auf der Passivseite resultiert die Steigerung der Bilanzsumme aus der Zunahme der Finanzverbindlichkeiten (+1,6%) und der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (+21,9%). Ein Rückgang ergibt sich bei den Rückstellungen für Pensionen (-10,3%) sowie dem Eigenkapital (-1,8%).

Die Immateriellen Vermögenswerte liegen mit 5.379 Mio. Euro um 262 Mio. Euro unter dem Vorjahr. Innerhalb dieser Position hat sich der Bestand an aktivierten Entwicklungskosten um 2,7% auf 4.934 Mio. Euro verringert. Die Investitionen in aktivierte Entwicklungskosten betragen im Berichtsjahr 1.087 Mio. Euro (-11,2%). Die Aktivierungsquote liegt damit bei 44,4% (2008: 42,7%). Die Verminderung der Investitionen in aktivierte Entwicklungskosten im Jahr 2009 ergibt sich aus Kosten- und Prozesseffizienzen in der Phase der Serienentwicklung. Die entsprechenden Abschreibungen belaufen sich auf 1.226 Mio. Euro (2008: 1.185 Mio. Euro).

Die Sachanlagen erhöhten sich leicht um 0,8% auf 11.385 Mio. Euro. Es wurden 2.334 Mio. Euro und damit 18,5% weniger als im Vorjahr investiert. Den Schwerpunkt bildeten Produktinvestitionen für den Anlauf neuer Modelle sowie Strukturinvestitionen. Im Bereich der Sachanlagen fielen Abschreibungen in Höhe von 2.260 Mio. Euro an (-4,8%). Die Vorträge erstmals konsolidierter Tochterunternehmen betragen 48 Mio. Euro. Der Anteil der gesamten Investitionen an den Umsatzerlösen beträgt 6,8% (2008: 7,9%).

Die Vermieteten Gegenstände sind um 1.551 Mio. Euro bzw. 7,9% gesunken. Währungsbereinigt hätten sich die Vermieteten Gegenstände um 7,7% reduziert. Der Rückgang beruht auf einem niedrigeren Neugeschäft mit Leasingverträgen im laufenden Jahr sowie einem Sondereffekt im Vorjahr.

Die Sonstigen Finanzanlagen sind um 28,0% auf 232 Mio. Euro zurückgegangen. Dieser Rückgang beruht vor allem auf dem Verkauf der BMW Sauber Gruppe sowie der erstmaligen Einbeziehung von Tochterunternehmen in den Konsolidierungskreis.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen haben, bedingt durch die Ausweitung des Geschäftsvolumens, um 6,6% auf 40.594 Mio. Euro zugenommen. Davon entfallen auf Kunden- und Händlerfinanzierungen 31.971 Mio. Euro (+8,5%) und auf Finance Leases 8.623 Mio. Euro (+0,3%).

Die Vorräte verringerten sich um 735 Mio. Euro bzw. 10,1% auf 6.555 Mio. Euro. Ursache hierfür waren der gestiegene Absatz im vierten Quartal 2009 sowie gesunkene Bestände bei den Handelswaren und Unfertigen Erzeugnissen.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind im Vergleich zum 31. Dezember 2008 um 19,4% geringer ausgefallen.

Die Finanzforderungen sind insbesondere aufgrund der im Geschäftsjahr 2009 ausgelaufenen Währungsderivate mit positiven Marktwerten um 7,4% auf 4.734 Mio. Euro gesunken.

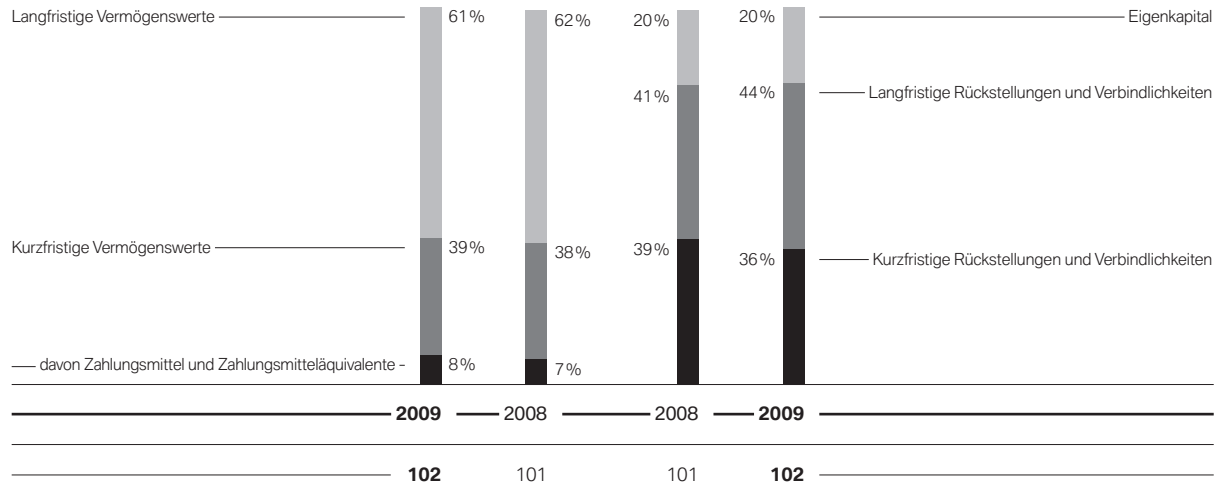
Der Bestand an Liquiden Mitteln ist um 16,1% auf 9.415 Mio. Euro gestiegen. Dabei haben sich die Wertpapiere und Investmentanteile um 995 Mio. Euro erhöht. Die Liquiden Mittel beinhalten neben den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten die unter den Finanzforderungen ausgewiesenen Wertpapiere und Investmentanteile.

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 313 Mio. Euro auf 7.767 Mio. Euro.

Auf der Passivseite sank das Konzerneigenkapital um 358 Mio. Euro auf 19.915 Mio. Euro. Ursache hierfür waren die gezahlte Dividende in Höhe von 197 Mio. Euro sowie versicherungsmathematische Verluste bei den Pensionszusagen aufgrund eines gesunkenen Zinsniveaus und einer Anpassung der Inflationsannahmen in Höhe von 1.198 Mio. Euro. Eine Erhöhung des Konzerneigenkapitals ergibt sich aus der Währungsumrechnung (+318 Mio. Euro), der Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten (+295 Mio. Euro), der Marktbewertung der Wertpapiere (+4 Mio. Euro) sowie dem Jahresüberschuss (+210 Mio. Euro). Die Latenten Steuern auf direkt mit dem Eigenkapital verrechnete Wertänderungen erhöhten das Eigenkapital um 190 Mio. Euro. Im Geschäftsjahr wurden im Rahmen eines Belegschaftsaktienprogramms im Bestand befindliche Eigene Anteile (Vorzugsaktien) an die Mitarbeiter ausgegeben. Dadurch erhöhte sich das Eigenkapital um 10 Mio. Euro. Des Weiteren wurde das in der Hauptversammlung vom 14. Mai 2009 geschaffene Genehmigte Kapital im Geschäftsjahr teilweise zur Ausgabe von Vorzugsaktien an Mitarbeiter in Anspruch genommen. Dadurch erhöhte sich das Gezeichnete Kapital um 1 Mio.

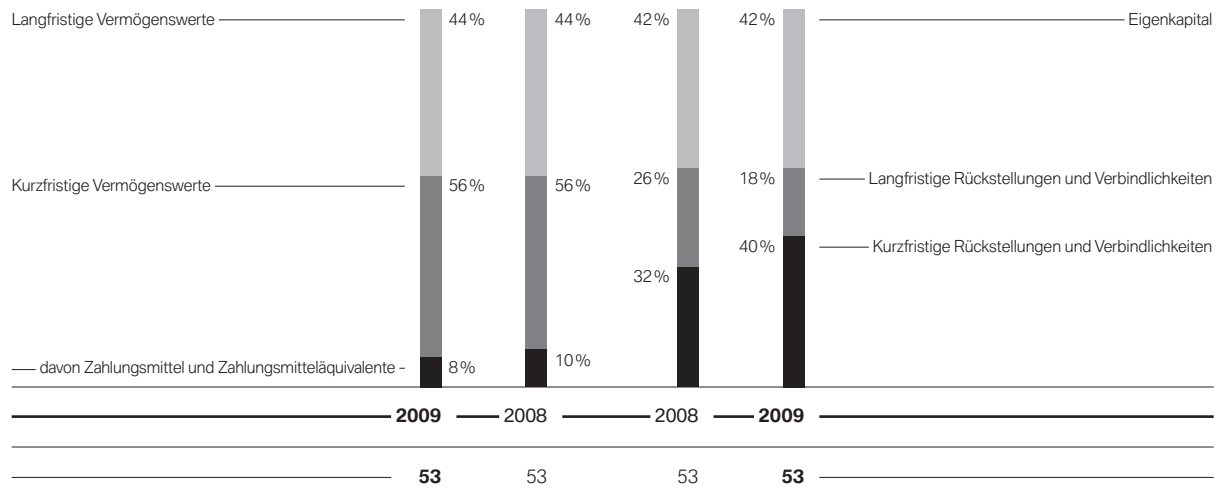
Bilanzstruktur Konzern

in Mrd. Euro



Bilanzstruktur Segment Automobile

in Mrd. Euro



Euro. Im Rahmen dieser Kapitalerhöhung wurden der Kapitalrücklage 10 Mio. Euro zugeführt. Übrige Veränderungen verringerten das Konzerneigenkapital um 1 Mio. Euro.

Die Eigenkapitalquote des Konzerns ist um 0,6 Prozentpunkte auf 19,5% gesunken. Die Eigenkapitalquote des Segments Automobile beträgt 41,7% (2008: 42,3%), die des Segments Finanzdienstleistungen 6,0% (2008: 5,4%).

Die Rückstellungen für Pensionen verminderten sich um 10,3% auf 2.972 Mio. Euro. Sofern die Pensionsverpflich-

tungen durch Pensionsfonds gedeckt sind, wird das Fondsvermögen zu Marktwerten von der Verpflichtung abgesetzt. Die Verminderung der Rückstellungen resultiert vor allem aus der Ausfinanzierung von Pensionsverpflichtungen im Rahmen von Contractual Trust Arrangements (CTA) auf den BMW Trust e. V., München. Demgegenüber ergibt sich eine Erhöhung der Rückstellungen für Pensionen aufgrund des gesunkenen Zinsniveaus sowie der Anpassung der Inflationsannahmen.

12	— Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	— Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	— Vermögenslage
56	— Nachtragsbericht
56	— Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht

Die Sonstigen Rückstellungen reduzierten sich um 2,4 % auf 4.764 Mio. Euro. Die Reduzierung ergibt sich im Wesentlichen aus gesunkenen Verpflichtungen bei Personalaufwendungen.

Aufgrund der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts stiegen die Finanzverbindlichkeiten um 1,6 % auf 61.325 Mio. Euro. Innerhalb der Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich die Anleihen um 11,8 % auf 27.017 Mio. Euro sowie die Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft um 21,0 % auf 9.933 Mio. Euro. Gegenläufig verminderten sich die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um 17,7 % auf 9.174 Mio. Euro sowie die Asset-Backed-Finanzierungen um 10,2 % auf 7.812 Mio. Euro.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betragen 3.122 Mio. Euro und liegen damit um 21,9 % über dem Vorjahr.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten betragen 6.250 Mio. Euro und liegen damit um 31 Mio. Euro unter dem Stand des Vorjahres.

Insgesamt konnte die BMW Group durch die ergriffenen Maßnahmen die negativen Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage deutlich begrenzen.

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 Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance auf den Seiten 151ff. 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 2009 um 0,3 % auf 10.441 Mio. Euro gesunken. Der geringere Materialaufwand sowie die geringeren Abschreibungen konnten die Effekte aus den niedrigeren Umsatzerlösen sowie den gestiegenen sonstigen Aufwendungen nicht in vollem Umfang kompensieren.

Der größte Anteil der Netto-Wertschöpfung kommt mit 61,2 % wiederum den Mitarbeitern zugute. Der Anteil der Kreditgeber ist gegenüber dem Vorjahr vor allem durch das gestiegene Refinanzierungsvolumen des Finanzdienstleistungsgeschäfts auf 31,1 % gestiegen. Der öffentlichen Hand kommen einschließlich Latenter Steueraufwendungen des Konzerns 5,7 % zu. Die Aktionäre liegen mit einem Anteil an der Netto-Wertschöpfung von 1,9 % auf Vorjahresniveau.

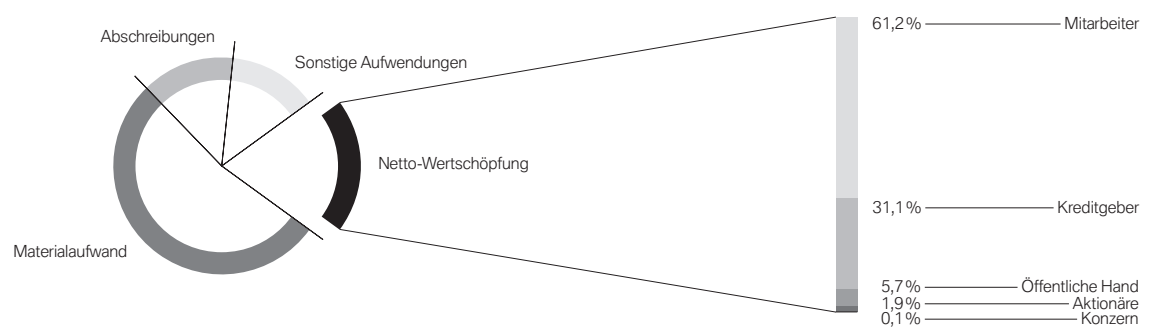
BMW Group Wertschöpfungsrechnung

	2009	2009	2008	2008	Veränderung
	in Mio. Euro	in %	in Mio. Euro	in %	in %
Entstehungsrechnung					
Umsatzerlöse	50.681	97,5	53.197	98,1	
Finanzerträge und -aufwendungen	488	0,9	-410	-0,7	
Sonstige Erträge	808	1,6	1.428	2,6	
Unternehmensleistung	51.977	100,0	54.215	100,0	-4,1
Materialaufwand	27.399	52,7	30.648	56,5	
Sonstige Aufwendungen*	6.845	13,2	5.447	10,1	
Vorleistungen	34.244	65,9	36.095	66,6	-5,1
Brutto-Wertschöpfung	17.733	34,1	18.120	33,4	-2,1
Abschreibungen	7.292	14,0	7.651	14,1	
Netto-Wertschöpfung	10.441	20,1	10.469	19,3	-0,3
Verteilungsrechnung					
Mitarbeiter	6.395	61,2	6.781	64,8	-5,7
Kreditgeber	3.243	31,1	2.823	27,0	14,9
Öffentliche Hand	593	5,7	535	5,1	10,8
Aktionäre	197	1,9	197	1,9	-
Konzern	7	0,1	127	1,2	-94,5
Andere Gesellschafter	6	-	6	-	-
Netto-Wertschöpfung	10.441	100,0	10.469	100,0	-0,3

* einschließlich der Aufwendungen für den Personalabbau

BMW Group Wertschöpfung 2009

in %



Netto-Wertschöpfung	20,1	Abschreibungen	14,0
Materialaufwand	52,7	Sonstige Aufwendungen	13,2

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

			2009	2008
12 — Konzernlagebericht				
12 Das Geschäftsjahr im Überblick	Bruttomarge*	%	10,5	11,4
14 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen	EBITDA-Marge	%	7,7	8,6
18 Geschäftsverlauf	EBIT-Marge	%	0,6	1,7
42 BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten	Umsatzrendite vor Steuern	%	0,8	0,7
45 Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB	Umsatzrendite nach Steuern	%	0,4	0,6
48 — Finanzwirtschaftliche Situation	Eigenkapitalrendite vor Steuern	%	2,0	1,6
48 Konzerninternes Steuerungssystem	Eigenkapitalrendite nach Steuern	%	1,0	1,5
50 Ertragslage	Eigenkapitalausstattung Konzern	%	19,5	20,1
52 Finanzlage	— Automobile	%	41,7	42,3
54 Vermögenslage	— Finanzdienstleistungen	%	6,0	5,4
56 Nachtragsbericht	Deckung der Immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen durch Eigenkapital	%	118,8	119,7
56 Wertschöpfungsrechnung	Return on Capital Employed			
58 — Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	— Konzern	%	3,3	2,3
59 — Erläuterungen zur BMW AG	— Automobile	%	-	4,9
63 Internes Kontrollsystem	— Motorräder	%	4,7	13,9
64 Risikomanagement	Return on Equity			
70 Prognosebericht	— Finanzdienstleistungen	%	9,2	-
	Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit	Mio. Euro	10.271	10.872
	Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	Mio. Euro	11.328	18.652
	Deckung des Mittelabflusses durch den Mittelzufluss	%	90,7	58,3
	Nettofinanzvermögen des Segments Automobile	Mio. Euro	8.962	9.046

* nach Umgliederung der Forschungs- und Entwicklungskosten in die Umsatzkosten

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 z. B. 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 12,6% auf 1.258.417 Einheiten. Die Anzahl der am 31. Dezember 2009 bei der BMW AG beschäftigten Mitarbeiter reduzierte sich angesichts natürlicher Fluktuation, Altersteilzeit sowie freiwilliger Aufhebungsverträge um 1.373 auf 70.223.

Die weiterhin mit der Wirtschafts- und Finanzkrise einhergehende Kaufzurückhaltung der Verbraucher sowie modellzyklusbedingte Effekte führten zu einem Rückgang des Absatzvolumens. Dadurch verringerten sich die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr um 14,3%. Auf den Umsatz von 38,0 Mrd. Euro entfiel ein konzerninterner Anteil von 26,6 Mrd. Euro. Dies entspricht einer Quote von 70,0%. Die Herstellungskosten sanken im Vergleich zum Vorjahr leicht unterproportional zum Umsatz. Das Bruttoergebnis vom Umsatz reduzierte sich damit um 1,2 Mrd. Euro (-18,2%) und betrug 5,3 Mrd. Euro.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen wirkte positiv auf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, das sich von 395 Mio. Euro auf 605 Mio. Euro erhöhte.

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

Aus der laufenden steuerlichen Betriebsprüfung für frühere Jahre resultierte der Steueraufwand im Berichtsjahr 2009, der zum größten Teil auf Verrechnungspreisthemen zurückzuführen war. Die daraus drohende Doppelbesteuerung im Konzern wurde zum großen Teil durch bilaterale Rechtsbehelfsverfahren vermieden.

Im Geschäftsjahr wurden in Sachanlagen und Immaterielle Vermögensgegenstände 1.667 Mio. Euro (2008: 2.064 Mio. Euro) investiert. Dies entspricht einer Verminderung von 19,2%. Der Rückgang ist vor allem bedingt durch niedrigere Strukturinvestitionen. Die Abschreibungen beliefen sich auf 1.505 Mio. Euro.

Zur Sicherung von Verpflichtungen aus Altersteilzeitverhältnissen und eines Teils der Pensionsverpflichtungen wurde ein Betrag in Höhe von 3.088 Mio. Euro im Rahmen von Contractual Trust Arrangements (CTA) auf den BMW Trust e.V., München, übertragen.

Das Eigenkapital erhöhte sich um 16 Mio. Euro auf 5.354 Mio. Euro. Von der bestehenden Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde im Geschäftsjahr kein Gebrauch gemacht. Von den im Bestand befindlichen eigenen Vorzugsaktien von 363.130 Stück wurden 362.225 Stück für das Belegschaftsaktienprogramm verwendet, die restlichen 905 Stück am Kapitalmarkt verkauft. Die Eigenkapitalquote fiel von 22,9% auf 21,7%. 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) verringerte sich um 23,4% auf 4.638 Mio. Euro durch die Fälligkeit von Darlehensverbindlichkeiten in 2010. Angesichts der Turbulenzen auf den Finanzmärkten wurden zur weiteren Sicherung der Liquiditätsposition der BMW AG Umschichtungen in Geldmarktfonds vorgenommen.

Das Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) wird mit Beginn des Geschäftsjahres 2010 angewendet.

BMW AG Bilanz zum 31. Dezember

in Mio. Euro

	2009	2008
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände	145	143
Sachanlagen	5.536	5.404
Finanzanlagen	1.303	1.096
Anlagevermögen	6.984	6.643
Vorräte	2.620	2.586
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	690	982
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	6.197	6.098
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	882	623
Wertpapiere	4.987	2.360
Flüssige Mittel	2.195	3.970
Umlaufvermögen	17.571	16.619
Rechnungsabgrenzungsposten	92	54
Bilanzsumme	24.647	23.316
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	655	654
Kapitalrücklage	2.001	1.991
Gewinnrücklagen	2.501	2.496
Bilanzgewinn	197	197
Eigenkapital	5.354	5.338
Namens-Gewinn-Scheine	34	34
Sonderposten mit Rücklageanteil	-	13
Rückstellungen für Pensionen	4.586	3.791
Übrige Rückstellungen	6.323	6.142
Rückstellungen	10.909	9.933
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.488	3.049
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.548	1.276
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.409	2.311
Übrige Verbindlichkeiten	1.902	1.338
Verbindlichkeiten	8.347	7.974
Rechnungsabgrenzungsposten	3	24
Bilanzsumme	24.647	23.316

12	— Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	— Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	— Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	Prognosebericht

BMW AG Gewinn-und-Verlust-Rechnung

in Mio. Euro

	2009	2008
Umsatzerlöse	37.980	44.313
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-32.679	-37.833
Bruttoergebnis vom Umsatz	<u>5.301</u>	<u>6.480</u>
Vertriebskosten	-3.105	-3.085
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.379	-1.366
Forschungs- und Entwicklungskosten	-2.451	-2.646
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	1.243	-641
Beteiligungsergebnis	1.084	1.807
Finanzergebnis	-88	-154
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	<u>605</u>	<u>395</u>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-393	3
Sonstige Steuern	-10	-14
Jahresüberschuss	<u>202</u>	<u>384</u>
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-5	-187
Bilanzgewinn	<u>197</u>	<u>197</u>

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.

12	— Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	— Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	— Erläuterungen zur BMW AG
63	— Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	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.

Internes Kontrollsystem

Das interne Kontrollsystem der BMW Group hat die Aufgabe, die Wirksamkeit der Geschäftstätigkeit zu sichern. Es trägt zur Einhaltung der für die BMW Group maßgeblichen rechtlichen Vorschriften sowie zur Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit der internen und externen Rechnungslegung bei. Damit leistet es einen signifikanten Beitrag zum Management der Prozessrisiken.

Die wesentlichen Merkmale des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess sowie den Konzernrechnungslegungsprozess werden im Folgenden dargestellt. Das Risikomanagementsystem ist ein Teilbereich des internen Kontrollsystems und wird daher in diesem Abschnitt nicht gesondert erwähnt.

Information und Kommunikation

Eine Komponente des internen Kontrollsystems ist die Information und Kommunikation, durch die gewährleistet wird, dass die zur Erreichung der Ziele des internen Kontrollsystems erforderlichen Informationen in geeigneter und zeitgerechter Form den verantwortlichen Stellen im Unternehmen zur Verfügung stehen. Die Bereitstellung der für die Rechnungslegungsprozesse der BMW AG und der sonstigen in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sowie für den Konzernrechnungslegungsprozess der BMW Group erforderlichen Informationen erfolgt im Wesentlichen durch Organisationshandbücher, Richtlinien zur internen und externen Rechnungslegung sowie Bilanzierungsanweisungen. Auf diese Informationen kann über das Intranet der BMW Group unternehmensweit zugegriffen werden. Sie bilden den Rahmen für eine einheitliche Anwendung der relevanten Vorschriften in den Konzerngesellschaften. Die Qualität dieser Informationen wird durch eine regelmäßige Überprüfung der Aktualität sowie durch einen kontinuierlichen Austausch zwischen den verantwortlichen Fachbereichen sichergestellt.

Organisatorische Maßnahmen

Die Rechnungslegungsprozesse sowie Konzernrechnungslegungsprozesse sind organisatorisch konsequent nach dem Prinzip der Funktionstrennung strukturiert. Zusammen mit einem durchgängigen Vier-Augen-Prinzip trägt dies dazu bei, dass Fehler frühzeitig entdeckt werden oder mögliches Fehlverhalten verhindert wird. So stellt z. B. auch die regelmäßige Abstimmung von interner Planungsrechnung und externer Rechnungslegung die Qualität der Finanzberichterstattung sicher. Darüber hinaus gibt es als unternehmensinterne prozessunabhängige Funktion die interne Revision, die im Rahmen ihrer Tätigkeit regelmäßig die Funktionsfähigkeit des internen Kontrollsystems prüft und beurteilt und bei Bedarf entsprechende Maßnahmen einleitet.

Kontrollen

Zur Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften und internen

Richtlinien sowie zur Sicherstellung einer ordnungsmäßigen Geschäftstätigkeit werden in allen Rechnungslegungsprozessen und Konzernrechnungslegungsprozessen umfangreiche Kontrolltätigkeiten durch die Führungskräfte durchgeführt. Zur Vermeidung der Prozessrisiken werden darüber hinaus Kontrollen mit Hilfe von IT-Anwendungen ausgeführt.

IT-Berechtigungen

Die im Rechnungslegungsprozess und Konzernrechnungslegungsprozess eingesetzten IT-Anwendungen sind mit Zugangsbeschränkungen versehen. Diese erlauben lediglich den berechtigten Personen einen kontrollierten System- und Datenzugang, der jeweils gemäß der Aufgabenstellung vergeben wird. Außerdem wird bei der IT-Prozessgestaltung und der Vergabe der Berechtigungen das Vier-Augen-Prinzip angewendet, sodass z. B. die Stellung und Freigabe eines Antrags nicht durch die gleiche Person erfolgen können.

Mitarbeiterqualifizierung

Alle Mitarbeiter werden ihren Aufgaben entsprechend ausgebildet und insbesondere bezüglich Änderungen in den Vorschriften oder den Prozessen regelmäßig geschult. Zur weiteren Risikosensibilisierung werden den Führungskräften und Mitarbeitern umfangreiche Best-Practice-Beschreibungen für die Risiken und Kontrollen in den Prozessen zur Verfügung gestellt. Dies ermöglicht es, das interne Kontrollsystem regelmäßig zu evaluieren und weiter zu verbessern. Darüber hinaus können sich alle Mitarbeiter jederzeit und selbstständig über Methoden und Gestaltung von Kontrollen auf einer konzernweit verfügbaren Informationsplattform weiterbilden.

Beurteilung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems

Die Verantwortung für die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems im Rechnungslegungsprozess sowie Konzernrechnungslegungsprozess ist klar geregelt und liegt bei den jeweiligen Führungskräften und Prozessverantwortlichen. Die BMW Group beurteilt Aufbau und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems anhand von internen Prüfungen, z. B. Management-Self-Audit, Erkenntnissen der internen Revision oder anhand der Ergebnisse der externen Prüfer. Die in regelmäßigen Abständen durchgeführten Prüfungen zeigen, dass das in der BMW Group eingerichtete interne Kontrollsystem angemessen und wirksam ist. Durch die kontinuierliche Überarbeitung und Weiterentwicklung wird die Funktionsfähigkeit des internen Kontrollsystems gewährleistet. Im Rahmen eines implementierten Berichtswesens (Finanzberichtswesens) wird durch die Konzerneinheiten regelmäßig die Funktionsfähigkeit des internen Kontrollsystems bestätigt. Bei Auftreten und Meldung von Schwächen werden wirksame Maßnahmen eingeleitet.

12	— Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungs-system
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	— Risikomanagement
70	Prognosebericht

Risikomanagement in der BMW Group

Die BMW Group ist als weltweit tätiges Unternehmen einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die unter anderem aus der zunehmenden Internationalisierung der Geschäftsaktivitäten und einer fortschreitenden Intensivierung des Wettbewerbs entstehen. Preisschwankungen an den weltweiten Devisen-, Geld-, Kapital- und Rohstoffmärkten sowie kürzere Innovationszyklen führen insgesamt zu steigender Komplexität mit entsprechend hohen Anforderungen an Unternehmen im internationalen Wettbewerbsumfeld.

Die internationale Finanz- und Wirtschaftskrise und ihre Folgen haben insbesondere im abgelaufenen Geschäftsjahr 2009 deutlich gezeigt, dass ein wirksames und effizientes Risikomanagement einerseits den langfristigen Fortbestand des Unternehmens sichert und andererseits uns dabei unterstützt, unsere betriebswirtschaftlichen Ziele zu erreichen. Das bewusste Eingehen kalkulierbarer Risiken und die konsequente Nutzung der damit verbundenen Chancen ist für uns von jeher die Grundlage unseres unternehmerischen Erfolgs.

Vorstand und Aufsichtsrat werden im Rahmen der Risikoberichterstattung regelmäßig über Risiken informiert, die die Geschäftsentwicklung maßgeblich beeinflussen könnten. Basis der Risikoberichterstattung im Unternehmen ist dabei ein integriertes Risikomanagement. Unternehmerische Entscheidungen werden auf der Grundlage von weitreichenden Projektvorlagen getroffen, in denen Chancen und Risiken dargestellt werden. Im Rahmen der langfristigen Unternehmensplanung, der jährlichen sowie der unterjährigen Planung werden darüber hinaus die Chancen und Risiken der Geschäftsaktivitäten beurteilt und daraus Maßnahmen zur Risikobegrenzung und Zielerreichung abgeleitet. Der Risikomanagementprozess gilt konzernweit und umfasst die frühzeitige Identifikation von Risiken und Chancen, deren Bewertung, den abgestimmten Einsatz geeigneter Instrumente zur Steuerung der Risiken sowie die Risikoüberwachung. Unser Risikomanagement besteht aus aufeinander abgestimmten organisatorischen und methodischen Elementen. Durch seinen dezentralen Aufbau und das konzernweite Netzwerk von Risikobeauftragten fördert es das Bewusstsein für einen ausgewogenen Umgang mit Risiken auf allen Organisationsebenen.

Die Entscheidungsträger werden durch das konzernweite Berichtssystem zeitnah und umfassend über den Grad der Zielerreichung sowie über Markt- und Wettbewerbsveränderungen informiert. Kritische Erfolgsfaktoren werden fortlaufend beobachtet, um signifikante Abweichungen frühzeitig zu erkennen und entsprechende Maßnahmen zur Gegensteuerung einzuleiten und unternehmerische Chancen entsprechend nutzen zu können.

Risikomanagement begreifen wir als einen fortlaufenden 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. Die konzernweit geltenden Vorgaben und ihre einheitliche und regelmäßige Anwendung stellen den Ausgangspunkt für eine lernende Organisation dar. Ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch mit anderen Unternehmen stellt sicher, dass innovative Ansätze und Ideen in das Risikomanagement der BMW Group einfließen und eine Weiterentwicklung unseres 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 gesteuert und durch die interne Revision als prozessunabhängige Instanz regelmäßig auf Angemessenheit und Wirksamkeit überprüft. Zusätzlich fließen Erkenntnisse, die sich im Rahmen der externen Revision ergeben, als Grundlage für weitere Verbesserungen ein.

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 wesentlichen Tätigkeitsfelder unseres Risikomanagements näher dargestellt. Ergänzende Erläuterungen zu Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten sind darüber hinaus im Konzernanhang unter Textziffer 39 — zu finden.

Risiken aufgrund wirtschaftlicher Rahmenbedingungen

Als weltweit operierendes Unternehmen wird die BMW Group von globalen Rahmenbedingungen beeinflusst. Die internationale Wirtschaftskrise und deren Auswirkung auf die Finanz-, Güter- und Dienstleistungsmärkte im abgelaufenen Jahr waren von besonderer Bedeutung für die Umsatz- und Ertragslage des Konzerns. Durch den Vertrieb unserer Fahrzeuge außerhalb der Europäischen Währungsunion entstehen insbesondere für den US-Dollar, den Japanischen Yen, das Britische Pfund sowie den Chinesischen Renminbi Währungskursrisiken. Der Anteil dieser vier Währungen betrug im Jahr 2009 etwa zwei Drittel an unserem gesamten Fremdwährungsrisiko. Zur Messung von Fremdwährungsrisiken werden Cashflow-at-Risk-Modelle und Szenarioanalysen eingesetzt. Diese Instrumente dienen

im Währungsmanagement auch zur Entscheidungsfindung.

Den Währungsrisiken begegnen wir sowohl strategisch als auch operativ. In strategischer Hinsicht (mittel- und langfristig) werden Wechselkursrisiken durch die Erhöhung des Einkaufsvolumens im Fremdwährungsraum und die Steigerung der Produktion in Fremdwährungsländern gesteuert (Natural Hedging). Operativ (kurz- und mittelfristig) werden Währungsrisiken auf den Finanzmärkten abgesichert. Die Sicherungsgeschäfte werden nur mit Finanzierungspartnern guter Bonität abgeschlossen. Im Zuge der fortschreitenden Finanzkrise hat sich die Bonität zahlreicher Finanzinstitute jedoch verschlechtert und zu einer Konsolidierung im Bankensektor geführt. Diesem Umstand tragen wir durch eine Anpassung des jeweiligen Kontrahentenlimits und durch ein konsequentes Kontrahentenrisikomanagement Rechnung. Art und Umfang der Maßnahmen sind durch eine Konzernrichtlinie geregelt.

Wir reduzieren unsere Währungsrisiken weiter, indem das Finanzierungs- und Leasinggeschäft in den einzelnen Märkten grundsätzlich in der jeweiligen Landeswährung refinanziert wird.

Zinsänderungsrisiken werden durch den Einsatz von Zinsderivaten 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 in der Zinsrisikosteuerung.

Die konzernweite Versorgung mit Liquidität wird durch das Einlagengeschäft im Segment Finanzdienstleistungen, Kreditlinien bei verschiedenen Banken sowie die Nutzung weiterer Finanzierungsinstrumente sichergestellt. Der abgestimmte Einsatz vielfältiger Kapitalmarktinstrumente hat sich insbesondere im schwierigen Umfeld der Banken- und Finanzkrise als erfolgreicher Ansatz bewährt. Die Liquiditätsrisikosituation wird auf Einzelgesellschaftsebene fortwährend überwacht und durch eine konzernweite rollierende Planung des Finanzbedarfs und der Finanzmittelbeschaffung kontinuierlich erfasst und gesteuert.

Das Finanzierungs- und Leasinggeschäft im Segment Finanzdienstleistungen wird zum überwiegenden Teil über den Kapitalmarkt refinanziert. Während wir in den vergangenen Jahren von erstklassigen Kurzfrist-Ratings von

Moody's bzw. Standard & Poor's (S&P) profitierten, konnten auch wir uns den Schwierigkeiten innerhalb der Automobilbranche, ausgelöst durch die Finanz- und Wirtschaftskrise, nicht vollständig entziehen. S&P hat am 5. November 2008 das Langfrist-Rating A/Ausblick stabil (vorher A+/Ausblick stabil) vergeben und änderte am 27. Februar 2009 den Ausblick von „stabil“ auf „negativ“. Aufgrund der schwierigen gesamtwirtschaftlichen Bedingungen und anhaltender Zweifel an einer schnellen Erholung der bedeutendsten Absatzmärkte wurde am 13. November 2009 das Langfrist-Rating der BMW AG auf A-/Ausblick negativ herabgestuft. S&P änderte im Zusammenhang mit der Herabstufung des Langfrist-Ratings auch das Kurzfrist-Rating auf A-2. Nachdem Moody's am 18. Februar 2009 das Rating der BMW AG auf „under review for possible downgrade“ gestellt hatte, wurde das Langfrist-Rating am 3. April 2009 auf A3/Ausblick negativ (vorher A2/Ausblick stabil) geändert und das Kurzfrist-Rating der BMW AG von P-1 auf P-2 herabgestuft.

Mit der Einstufung A- bei S&P bzw. A3 bei Moody's bescheinigten die Agenturen der BMW AG weiterhin eine solide Bonität für die Finanzverbindlichkeiten mit einer Laufzeit von über einem Jahr. Bei weiter anhaltenden Herausforderungen oder sogar einer erneuten Eintrübung des wirtschaftlichen Umfelds besteht für den gesamten Automobilsektor das Risiko einer wiederholten Verschlechterung der Ratingeinschätzungen.

Ungeachtet dessen verfügen die durch unsere Konzerngesellschaften emittierten Wertpapiere unverändert über eine im Automobilsektor vergleichsweise hohe Bonität. Die breit diversifizierten Refinanzierungsmöglichkeiten eröffnen uns unverändert einen guten Zugang zum Kapitalmarkt. Nach einer Verschlechterung der Refinanzierungskonditionen aufgrund der Verschärfung der Finanzkrise im zweiten Halbjahr 2008 konnte 2009 eine Entspannung bei den Kreditaufschlägen festgestellt und damit Fremdkapital zu besseren Konditionen aufgenommen werden.

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 uns wichtigen Rohstoffmärkte einer permanenten Beobachtung. Aufgrund der Wirtschaftskrise und des damit zusammenhängenden Nachfrageeinbruchs auf den Rohstoffmärkten im Verlauf des Jahres 2009 konnten wir von einem günstigeren Rohstoffpreisniveau profitieren. Für Edelmetalle wie Platin, Palladium und Rhodium sowie Buntmetalle wurde das günstige Marktumfeld genutzt, um derivative Absicherungen für das laufende und die Folge-

12	— Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	— Risikomanagement
70	Prognosebericht

jahre durchzuführen. Die Preisentwicklung von Rohöl, das als Grundstoff für Komponenten eine wichtige Rolle spielt, wirkt sich indirekt auch auf unsere Produktionskosten aus. Zudem beeinflusst der Rohölpreis durch die Entwicklung der Kraftstoffpreise direkt das Nachfrageverhalten der Autofahrer.

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

Branchenrisiken

Die Entwicklung der Kraftstoffpreise, die sowohl markt- als auch steuerpolitisch beeinflusst wird, sowie weltweit steigende Anforderungen an die Reduzierung von Verbrauch und Emissionen von Fahrzeugen stellen unverändert hohe Herausforderungen an unsere Motoren- und Produktentwicklung dar. Sichtbarer Erfolg bei der Minderung von Verbrauch und Emissionen ist unser Efficient Dynamics-Konzept.

In Europa, Nordamerika, Japan, China und weiteren Ländern existieren mittel- bis langfristige Anforderungen an den Verbrauch oder die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs. Europa setzt bis 2015 im Durchschnitt über alle Neufahrzeuge der Automobilhersteller ein Ziel von 130 g/km. Die EU-Regelung definiert dabei auf Basis des Fahrzeuggewichts Vorgaben für CO₂-Emissionen. Daraus leitet sich für die BMW Group unter Berücksichtigung des Produktangebots ein Ziel von unter 140 g/km ab. In den USA befindet sich aktuell eine staatenweite Verbrauchs- und CO₂-Regelung für die Modelljahre 2012 bis 2016 in Diskussion. Ausgehend von einer schrittweisen Reduktion im Modelljahr 2012 soll die Neuwagenflotte aller Hersteller im Modelljahr 2016 einen Durchschnittswert von 250 g CO₂ pro Meile (entspricht 155 g/km CO₂) erreichen. Die japanische Regierung hat mit gesetzlichen Regelungen für 2010 und 2015 gleichfalls anspruchsvolle Ziele für den Verbrauch von Fahrzeugen definiert. Über die derzeit bestehende Verbrauchsregelung in China hinaus diskutiert die Regierung weiter gehende Verbrauchsanforderungen, die ab dem Jahr 2012 in Kraft treten sollen.

Wir stellen uns diesen Herausforderungen, indem Technologiekompetenz und Innovationskraft genutzt sowie intensiv und konsequent der CO₂-Ausstoß unserer Fahrzeuge reduziert wird. Verbrauchs- und Schadstoffreduzierung stellen bereits im Produktentstehungsprozess eine feste Messgröße dar. Daher arbeitet die BMW Group integrativ an den Themen Energiemanagement, Aerodynamik, Leichtbau, Fahrleistung und CO₂-Emissionen. Bereits frühzeitig wurde das Konzept Efficient Dynamics verabschie-

det: Ein Bündel aus hocheffizienten Motoren, verbesserter Aerodynamik, Leichtbaumaßnahmen und Energiemanagement senkt den Verbrauch und die Emissionen der Fahrzeugflotte. Mittelfristig realisiert die BMW Group zusätzliche Verbrauchsvorteile durch eine Elektrifizierung des Antriebsstrangs bis hin zu umfangreichen Hybridlösungen. Darüber hinaus wird an Lösungen für nachhaltige Mobilität in Ballungsräumen gearbeitet. So werden derzeit groß angelegte Feldversuche mit dem MINI E in den USA, Großbritannien und Deutschland durchgeführt. Die dadurch gewonnenen Praxiserfahrungen fließen in die Serienentwicklung von Elektrofahrzeugen ein. Darüber hinaus ist die zukunftsweisende Nutzung von regenerativ gewonnenem Wasserstoff im Verbrennungsmotor ein Baustein in der Strategie zu einer nachhaltigen Mobilität.

Die verabschiedeten strengeren gesetzlichen Regelungen haben Eingang gefunden in die BMW Group Efficient Dynamics-Strategie. Das Risiko besteht in einer weiteren Verschärfung dieser gesetzlichen Vorgaben.

Risiken aus den betrieblichen Aufgabenbereichen

Die hohe Flexibilität unseres Produktionsnetzwerks und unserer Arbeitszeitmodelle wirkt sich grundsätzlich risikoreduzierend aus. Risiken aus Betriebsunterbrechungen und Produktionsausfällen sind zudem durch Verträge mit Versicherungsunternehmen hoher Bonität wirtschaftlich sinnvoll abgedeckt.

Bei der Lieferantenauswahl werden die Zulieferer auf technische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit überprüft. Von Beginn einer Vertragsbeziehung an trägt ein Supplier Relationship Management, das auch soziale und ökologische Aspekte erfasst, zur Risikominderung bei.

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 uns. Lieferverzögerungen und -ausfälle, Streiks oder Qualitätsmängel können zu Produktionsstörungen führen und dadurch die Ertragslage negativ beeinflussen. Das weiterhin wirtschaftlich schwierige Umfeld trifft auch die Zulieferindustrie. Umsatzrückgänge in der Automobilindustrie wirken sich auf die Ertragslage der Zulieferer aus. Eine ausreichende Kapitalausstattung wird insbesondere bei Zulieferern mit hoher Verschuldung zunehmend kritisch. Wir halten in Zusammenarbeit mit anderen Abnehmern engen Kontakt mit unseren Lieferanten, um gefährdete Zulieferer frühzeitig zu erkennen und Lösungen zu finden. Trotz einiger Lieferanteninsolvenzen kam es daher bei uns zu keinen wesentlichen Produktionsausfällen.

Risiken aus den Finanzdienstleistungen

Mit dem umfangreichen Finanzdienstleistungsgeschäft hat sich vor dem Hintergrund der weltweiten Rezession auch die Risikosituation in diesem Segment verändert. Risiken werden auf der Grundlage weltweit üblicher Standards und Vorschriften für diesen Bereich identifiziert, gemessen, überwacht, bewertet und gesteuert. Ein globaler Risikoausschuss als oberstes Entscheidungsgremium legt unter anderem die Gesamtstrategie fest. Er verabschiedet interne Richtlinien und Verfahrensweisungen, die für unser Finanzdienstleistungsgeschäft international verbindlich sind.

Die wesentlichen Risikoarten im Finanzdienstleistungsgeschäft umfassen das Kreditrisiko, das Restwertrisiko, das Zinsrisiko, das Liquiditätsrisiko und operationelle Risiken. Zur Messung des Kredit-, Restwert- und Zinsrisikos sowie der operationellen Risiken wurden interne Methoden und Verfahren entwickelt, die nationalen und internationalen Standards sowie Anforderungen des regulatorischen Umfelds wie Basel-II entsprechen. Die Steuerung des Liquiditätsrisikos unterliegt internen Vorgaben und folgt zusätzlich aufsichtsrechtlichen Vorschriften.

Die Kreditrisiken im Einzelkundengeschäft (Leasing, Finanzierung) und im gewerblichen Finanzierungsgeschäft (Händler, Flottenkunden, Importeure) werden mit Hilfe von Projektionen oder Stresstests fortlaufend überwacht, auf Basis der Value-at-Risk-Methodik gemessen und bewertet. Bei Bedarf werden besondere Maßnahmen zur Risikominderung wie beispielsweise eine Nachbesicherung oder höhere Abschlagszahlungen durchgeführt. Als Methoden der Risikobewertung kommen auf der Grundlage weltweit gültiger und verbindlicher Richtlinien zur Risikoreduzierung im Einzelkundengeschäft z. B. das Scoring-Verfahren und im gewerblichen Finanzierungsgeschäft das Kreditrating oder die konservative Sicherheitenbewertung zum Einsatz.

Enge Kontakte zu den Kreditnehmern, die genaue Kenntnis über die vermieteten und finanzierten Fahrzeuge sowie eine konservative Bewertung der übernommenen Sicherheiten tragen erheblich zur Risikominderung bei. Lokale und zentrale Kreditrevisionen überprüfen regelmäßig die Einhaltung der vorgegebenen Standards und die Funktionsfähigkeit der Prozesse und IT-Systeme. Zur Risiko- steuerung greift die BMW Group auf bankübliche Konzepte zurück, wie beispielsweise das maximal akzeptierte Blankorisiko pro Ratingkategorie oder risikobasierte Abschlagszahlungen. Weltweit gültige Risikokriterien wie Überfälligkeitsraten und Kreditausfallquoten werden regelmäßig erfasst, zur aktiven Steuerung des Kreditportfolios sowie zur Verbesserung der Portfolioqualität eingesetzt und dem Management mit Handlungsempfehlungen als Entscheidungsbasis überlassen. Die im Jahr 2009 ergriffe-

nen Maßnahmen konnten auf diese Weise dem erhöhten Ausfallrisiko entgegenwirken. Sämtliche Finanzierungen für internationale Händler, Importeure und Flottenkunden werden in einem dreistufigen Kreditentscheidungsprozess 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 weltweit 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. Negative Auswirkungen auf das Kreditrisikoportfolio äußern sich grundsätzlich im Finanzdienstleistungsgeschäft durch Zahlungsverzögerungen und erhöhte Kreditausfälle im Geschäft mit Einzelkunden oder Händlern. Der Absatzrückgang als Folge der internationalen Wirtschaftskrise hat die finanzielle Situation des Händlernetzwerks beeinträchtigt und das Insolvenzrisiko in der Händlerorganisation erhöht. Im Jahr 2009 erforderte diese Entwicklung eine erhöhte Kreditrisikovorsorge im Bereich der Einzelkunden und der Händlerfinanzierung.

Für Fahrzeuge, die nach Ablauf des Leasingvertrags bei uns verbleiben (Leasingverträge und Kreditverträge mit Rückgabeoption), besteht das Risiko, bei der Vermarktung den ursprünglich kalkulierten Restwert nicht zu erzielen (Restwertrisiko). Die Volatilität der Gebrauchtwagenpreise in den großen Absatzmärkten hat sich als Folge der Finanzkrise verstärkt und damit das Restwertrisiko erhöht. Die Restwertkalkulation erfolgt konzernweit einheitlich auf der Basis einer unternehmensweit verbindlichen Richtlinie. Die Entwicklung der Restwerte unserer Fahrzeuge 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. Weiterhin wird die Rückläuferquote ermittelt. Die Quantifizierung des Risikos aus unerwarteten Verlusten erfolgt auf der Grundlage einer Value-at-Risk-Methodik. 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

12	— Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	— Risikomanagement
70	Prognosebericht

Wiedervermarktung sowie Preis- und Volumenmaßnahmen wird sinkenden Restwerten entgegengewirkt. Die Restwerte für das Leasinggeschäft werden regelmäßig überprüft und den aktuellen Marktgegebenheiten sowie der erwarteten zukünftigen Entwicklung angepasst.

Zinsrisiken werden auf Landesebene dezentral gemessen und konzernweit aggregiert. Auch die Risikobegrenzung erfolgt zunächst auf Landesebene durch Vorgabe von Risikolimits. Die Steuerung der Gesamtzinsrisikoposition wird auf Konzernebene durchgeführt.

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 aus Basel-II 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, Historiendokumentation und Transparenz berücksichtigen. Darüber hinaus werden auch Effektivität und Effizienz des internen Kontrollsystems regelmäßig überprüft.

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 unseren Erfolg. Das geltende Recht bildet den verbindlichen Rahmen für unsere vielfältigen unternehmerischen Aktivitäten weltweit. Durch die Internationalisierung des Wirtschaftsgeschehens sowie die Vielzahl und Komplexität rechtlicher Vorschriften steigt die Gefahr, dass bereits aus mangelnder Kenntnis gegen geltendes Recht verstoßen wird. Daher ergreifen wir alle erforderlichen Maßnahmen, um rechtmäßiges Handeln unserer Organe, unserer Führungskräfte und unserer 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 festgeschrie-

ben. Dennoch ist individuelles Fehlverhalten nie ganz auszuschließen. Unser Ziel 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 158ff.

Wie jedes Unternehmen sind auch wir mit Gewährleistungsansprüchen konfrontiert. Zur Absicherung gegen derartige Ansprüche wurden ausreichend Rückstellungen gebildet. Einen Teil der Risiken, insbesondere aus dem amerikanischen Markt, haben wir zudem durch entsprechende Versicherungen wirtschaftlich sinnvoll abgedeckt. Risikomindernd wirkt in diesen Fällen auch der hohe Qualitätsstandard unserer Produkte, der durch regelmäßige Überwachungsaudits und kontinuierliche Verbesserungsmaßnahmen sichergestellt wird. Im Wettbewerbsvergleich können sich hier auch komparative Vorteile und Chancen für uns ergeben.

Änderungen regulatorischer Rahmenbedingungen können unsere Absatz-, Umsatz- und Ergebnisentwicklung auf einzelnen Märkten oder in einzelnen Wirtschaftsräumen beeinträchtigen. Zu Einzelheiten hierzu wird auf die Erläuterungen zu den Branchenrisiken verwiesen.

Personalrisiken

Als attraktiver Arbeitgeber haben wir 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. Um auch zukünftig weiterhin qualifizierte Mitarbeiter zu gewinnen und weiterzuentwickeln, gibt es ab dem Frühjahr 2010 wieder ein internationales Traineeprogramm. Zusätzlich wird ein Bachelorprogramm Abiturienten mit sehr guten Abschlusszeugnissen sowie ehemaligen Auszubildenden mit Fachhochschulreife eine attraktive und interessante Weiterbildungsmöglichkeit bieten.

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. Wir begreifen den demografischen Wandel als eine der zentralen Herausforderungen und beschäftigen uns intensiv mit seinen betrieblichen Folgen. Dabei konzentrieren wir uns 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 aus leistungsbezogenen Pensionsplänen gegenüber unseren Mitarbeitern werden auf der Basis von versicherungsmathematischen Gutachten ermittelt. Für die Abzinsung der zukünftigen Pensionszahlungen werden nach IAS 19 die Renditen von Unternehmensanleihen mit hoher Bonität verwendet. Diese unterliegen Marktschwankungen und beeinflussen damit die Höhe der Pensionsverpflichtungen. Auch eine Veränderung sonstiger Rahmenbedingungen wie beispielsweise steigende Inflationsraten oder eine höhere Lebenserwartung können sich auf die Höhe der Pensionsverpflichtungen auswirken. In Großbritannien, den USA und weiteren Ländern werden die Mittel für die Pensionsansprüche unserer Mitarbeiter getrennt vom Unternehmensvermögen in Pensionsfonds verwaltet und in verzinslichen Wertpapieren mit hoher Bonität, in Aktien sowie Immobilien und sonstigen Anlageklassen investiert. In Deutschland wurde im Jahr 2009 ein weiterer Teil der Pensionsverpflichtungen ausfinanziert, indem Vermögenswerte auf den BMW Trust e. V. übertragen wurden. Die Ausfinanzierung der Pensionsverpflichtungen soll auch in der Zukunft fortgeführt werden.

Zur frühzeitigen Identifizierung von Risiken werden regelmäßig Risikokennzahlen wie beispielsweise der Value at Risk ermittelt, mit deren Hilfe Maßnahmen zur Risikobegrenzung entwickelt werden können. 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 an den Laufzeiten der Pensionszahlungen ausgerichtet. Dieses Vorgehen vermindert die Zinsrisiken im Pensionsbereich. Zur weiteren Risikoreduzierung wird eine breite Streuung der Vermögensanlagen vorgenommen. Darüber hinaus sind fortlaufend überwachte Risikolimits für das Vermögensmanagement in den Pensionsfonds vorgegeben.

Informations- und IT-Risiken

Der Schutz von Geschäftsgeheimnissen, innovativen Entwicklungen und Prozessdaten gegen unberechtigte Zugriffe, Zerstörung und Missbrauch hat bei uns einen sehr

hohen Stellenwert. Dieser Schutz von Informationen und Daten ist integraler Bestandteil der Geschäftsprozesse und richtet sich am internationalen Sicherheitsstandard ISO/IEC 27001 aus. Mitarbeiter, Prozessgestaltung und Informationstechnik werden in das umfassende Sicherheitskonzept einbezogen. Die konzernweit gültigen Vorgaben sind sowohl in unseren Grundsätzen verankert als auch in detaillierten Anweisungen dokumentiert. Sie verpflichten die Mitarbeiter zum sorgfältigen Umgang mit Informationen und zur sicheren Nutzung von Informationssystemen. Zielgerichtete Kommunikations- und Qualifizierungsmaßnahmen führen zu einem hohen Sicherheitsbewusstsein aller Beteiligten. Darüber hinaus werden unsere Mitarbeiter verstärkt durch die Compliance-Organisation zur Einhaltung gesetzlicher und regelbasierter Forderungen qualifiziert.

Die von uns eingesetzten technischen Schutzmaßnahmen umfassen vor allem prozessspezifische Sicherheitsvorkehrungen. Standardaktivitäten wie Virens Scanner, Firewall-Systeme, Zugangs- und Zugriffskontrollen auf Betriebssystem- und Anwendungsebene sowie interne Testläufe und regelmäßige Datensicherung werden ergänzend eingesetzt. Ein konzernweites Sicherheitsnetzwerk gewährleistet, dass Sicherheitsvorgaben eingehalten werden. Regelmäßige Analysen und ein konsequentes Sicherheitsmanagement, wie beispielsweise unser zentrales Security Operations Center, das den internen Netzwerkverkehr überwacht, gewährleisten ein hohes Schutzniveau. Bei Kooperationen und Partnerbeziehungen spielt der Schutz unseres spezifischen Know-hows eine sehr wichtige Rolle. Durch klar definierte Vorgaben zum Informationsschutz und zur Nutzung der Informationstechnologie schützen wir unser geistiges Eigentum. Informationen, die Kernkompetenzen darstellen, unterliegen besonders strengen Sicherheitsvorkehrungen.

12	— Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	— Prognosebericht

Konjunktur im Jahr 2010

Wir gehen davon aus, dass sich der Aufschwung der Weltwirtschaft, der in der zweiten Jahreshälfte 2009 eingesetzt hat, tendenziell fortsetzen wird. Er wird in seinem Trendverlauf jedoch nicht an die Jahre vor der Finanzkrise heranreichen und möglicherweise von vorübergehenden Rückschlägen für die konjunkturelle Entwicklung gekennzeichnet sein.

Der US-Immobilienmarkt hat sich zwar gegen Ende 2009 stabilisiert, ein möglicher Aufschwung wird sich aber eher moderat gestalten. Zudem ist zu erwarten, dass sich die Neuordnung des US-Bankensystems, das nach wie vor unter hohem Abschreibungsbedarf im Hypothekenkreditmarkt leidet, noch auf unbestimmte Dauer hinziehen wird. Vom US-Konsum, der in den vergangenen Aufschwüngen als wichtige Triebfeder agierte, sind angesichts der hohen Verschuldung der privaten Haushalte und der stark gestiegenen Arbeitslosigkeit im Jahr 2010 nur schwache Impulse für die private Nachfrage zu erwarten. Ein kräftigerer Außenhandel wird aufgrund des schwachen US-Dollars hingegen stützend wirken.

In Europa wird die konjunkturelle Erholung im Jahr 2010 eher moderat ausfallen. Zwar könnte vor allem die deutsche Wirtschaft von der Erholung des Welthandels profitieren. Der private Konsum, der selbst mit staatlicher Unterstützung im Jahr 2009 nur schwache Impulse gab, wird 2010 aber allenfalls stagnieren. Hier könnte sich vor allem ein Anstieg der Arbeitslosigkeit auswirken. Die wirtschaftliche Entwicklung in Frankreich dürfte im Jahr 2010 leicht aufwärts gerichtet sein, während Italiens Wirtschaft nur schwach wachsen wird. Spanien wird aufgrund der hemmenden Entwicklung auf dem Immobilien- und Arbeitsmarkt auch 2010 als einzige große Volkswirtschaft in Europa weiter schrumpfen. Auch in Großbritannien ist wegen der weiterhin massiven Verwerfungen auf dem Immobilienmarkt und einer Erhöhung der Mehrwertsteuer zu Jahresbeginn 2010 nur mit einer leichten Erholung zu rechnen.

Das stark exportorientierte Japan kann von einem wieder stärkeren Welthandel profitieren. Bremsend wirkt jedoch der strukturell schwache Konsumsektor, der auch zu einem Fortbestehen der langjährigen Deflation führt. Insgesamt ist davon auszugehen, dass die japanische Wirtschaft in etwa mit ihrer langjährigen Trendrate von 1,3% wachsen wird.

Entscheidende Wachstumsimpulse für die Weltwirtschaft werden 2010 wieder von den Schwellenländern ausgehen. Vor allem von China werden weiterhin wesentliche globale Konjunkturimpulse erwartet. Die anhaltend starken Investitionen in den weiteren Aufbau der öffentlichen Infrastruktur in den bislang schwächer entwickelten Binnenprovinzen führen dazu, dass immer breitere Bevölkerungsschichten

am wirtschaftlichen Wachstum in China teilnehmen. Auch in Indien kann von einer Fortsetzung der hohen Dynamik ausgegangen werden, mit Einschränkungen gilt dies auch für Brasilien. In Russland hingegen ist im Jahr 2010 mit einer deutlich schwächeren Entwicklung als in den Jahren vor der Finanzkrise zu rechnen.

Hohe Volatilität auf den Devisenmärkten erwartet

Der US-Dollar dürfte auf absehbare Zeit sehr volatil bleiben. Die fiskalischen Probleme mancher Mitglieder der Eurozone und die Erwartung etwas schnellerer Zinsanhebungen in den USA könnten den US-Dollar 2010 stärken. Der Anstieg der Staatsverschuldung und das immer noch hohe Leistungsbilanzdefizit in den USA sprechen aber weiterhin eher für einen schwächeren US-Dollar. Das Britische Pfund dürfte gegenüber dem Euro unter Druck bleiben. Hier ist erst im Zuge eines nachhaltigen Aufschwungs mit einer Erholung zu rechnen. Für den Japanischen Yen ist 2010 eher mit einer Seitwärtsbewegung zu rechnen. Eine hohe Staatsverschuldung sowie die Nullzinspolitik der japanischen Notenbank lassen keine Aufwertung des Yen erwarten. Bei einer Fortsetzung der konjunkturellen Erholung weltweit ist für die Schwellenländer mit einer weiteren Aufwertung der jeweiligen Währungen gegenüber dem US-Dollar und dem Euro zu rechnen.

Die Automobilmärkte im Jahr 2010

Parallel zu den ersten Anzeichen einer leichten Erholung der Weltwirtschaft dürften auch die internationalen Automobilmärkte die Talsohle durchschritten haben. Vor diesem Hintergrund kann für die Automobilmärkte im Jahr 2010 mit einem leichten Wachstum im niedrigen einstelligen Prozentbereich gerechnet werden. Angesichts der massiven Einbrüche in den vergangenen zwei Jahren wird es jedoch noch erhebliche Zeit in Anspruch nehmen, bis weltweit auf den Automobilmärkten das Niveau vor Ausbruch der Krise wieder erreicht wird. Für den weltweit größten Automobilmarkt China wird 2010 nach dem kräftigen Wachstum in der Vergangenheit mit einer nachlassenden Dynamik auf hohem Niveau gerechnet. In den USA ist nach dem historischen Einbruch auf dem Automobilmarkt mit einer Wiederbelebung der Automobilnachfrage zu rechnen. Ihre Dynamik wird jedoch nicht ausreichen, China als derzeit größten Automobilmarkt wieder abzulösen.

In der Europäischen Union ist für 2010 hingegen mit einem Rückgang des Gesamtmarkts zu rechnen. Hier wirkt sich vor allem eine schwache Nachfrage nach dem Wegfall der Abwrackprämie in Deutschland aus. Auch die Automobilmärkte in Großbritannien, Frankreich und Italien werden aufgrund des Endes ihrer Abwrackprämienprogramme voraussichtlich einen leichten Marktrückgang erleben. In Spanien kann hingegen nach einer Halbierung des Ge-

samtmarkts seit 2006 für das kommende Jahr zumindest mit einer Stabilisierung gerechnet werden. Auch für die Märkte der mittel- und osteuropäischen EU-Beitrittsländer kann von einer Stagnation auf niedrigem Niveau ausgegangen werden.

In Japan wird das Abwrackprämienprogramm im Frühjahr 2010 auslaufen. Auf Jahressicht ist allenfalls eine leichte Erholung des Gesamtmarkts zu erwarten. Für die Schwellenländer Indien und Brasilien wird auch 2010 von einer Fortsetzung des Wachstums ausgegangen. In Russland wird nach der Halbierung der Automobilnachfrage im Jahr 2009 mit Blick auf das für 2010 angekündigte eigene Abwrackprämienprogramm eine Stabilisierung des Gesamtmarkts angenommen.

Die Motorradmärkte im Jahr 2010

Auch wenn sich erste Anzeichen einer konjunkturellen Erholung zeigen, gehen wir davon aus, dass sich die internationalen Motorradmärkte im relevanten Hubraumsegment über 500 ccm im Jahr 2010 nur sehr moderat erholen werden. Der Weltmarkt dürfte sich leicht über dem Niveau des Jahres 2009 konsolidieren.

Der Markt für Finanzdienstleistungen im Jahr 2010

Die Aussichten auf eine leichte Verbesserung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben weltweit zugenommen. Ein Anstieg der Arbeitslosenzahlen sowie fortwauernde Kurzarbeit schwächen hingegen den privaten Konsum in wichtigen Absatzmärkten.

Die hohe Volatilität an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten hat sich spürbar verringert. Vor diesem Hintergrund verbessert sich auch das Umfeld für die Finanzdienstleister. Nach dem Rückgang der Kreditaufschläge, insbesondere in der zweiten Jahreshälfte 2009, wird für 2010 eine deutlich geringere Schwankungsbreite erwartet.

Unsicherheiten für die Finanzdienstleistungsbranche ergeben sich aus der weiteren Entwicklung der Inflationserwartungen. Die geld- und fiskalpolitischen Maßnahmen, die im Zuge des Managements der internationalen Wirtschafts- und Finanzkrise weltweit ergriffen wurden, könnten in Europa bereits im zweiten Halbjahr 2010 zu einer ersten Anpassung des Leitzinses der Europäischen Zentralbank führen. Von der US-amerikanischen Notenbank wird ein solcher Schritt mit zeitlicher Verzögerung erwartet. Die Zinsen im mittleren Laufzeitensegment würden sich ähnlich entwickeln.

Die Konsolidierung in den Händlerbetrieben hält unverändert an. Weitere Belastungen aus dem Kreditrisiko können branchenweit auch für 2010 nicht ausgeschlossen werden.

Eine Prognose der weiteren Entwicklung auf den Gebrauchtwagenmärkten ist mit deutlichen Unsicherheiten behaftet, da sich relevante Einflussfaktoren teilweise gegenläufig entwickeln. Nachdem sich jedoch die Preise für gebrauchte Fahrzeuge in den USA, Kanada und Großbritannien zuletzt stabilisiert haben, wird auch in Kontinentaleuropa mit einer Konsolidierung auf einem niedrigen Niveau gerechnet. Insgesamt ist auch für das Jahr 2010 nicht von einer schnellen Erholung auf den internationalen Gebrauchtwagenmärkten auszugehen.

Erwartungen der BMW Group für das Jahr 2010

Erste Anzeichen sprechen dafür, dass die aktuelle Wirtschaftskrise ihren Höhepunkt überschritten hat und sich die in der zweiten Jahreshälfte 2009 eingesetzte leichte Erholung der Weltwirtschaft fortsetzen könnte. Die konjunkturelle Dynamik wird jedoch bis auf Weiteres nicht die der Jahre vor Ausbruch der Finanzkrise erreichen. Vorübergehende Rückschläge für die konjunkturelle Entwicklung sind nicht auszuschließen. Von einer anhaltenden Erholung kann derzeit noch nicht ausgegangen werden. Vor diesem Hintergrund sind stabile Prognosen auch für das Jahr 2010 erheblich erschwert.

In dem zurückliegenden stark krisengeprägten Umfeld haben wir uns erfolgreich behauptet. Wir haben zum einen bereits frühzeitig unser Unternehmen darauf ausgerichtet, die Herausforderungen des Jahres 2009, die sich aus dem Nachfrageeinbruch auf wichtigen Absatzmärkten sowie der hohen Volatilität auf den internationalen Finanz- und Rohstoffmärkten ergaben, zu bestehen. Zum anderen verfolgten wir auch unter den Rezessionsbedingungen konsequent die Neuausrichtung der BMW Group im Rahmen unserer Strategie Number ONE weiter. Wir haben die Krisenbedingungen des Jahres 2009 genutzt, um die Erfolgsfaktoren unseres Unternehmens zu stärken, durch den wirtschaftlichen Einsatz von Ressourcen die Effizienz weiter zu steigern und damit die positive Geschäftsentwicklung der BMW Group im Jahr 2010 und darüber hinaus zu sichern. Ferner verfügt das Unternehmen über eine solide Liquiditätsbasis.

Ab dem Geschäftsjahr 2010 kommen zusätzliche positive Impulse für ein profitables Wachstum aus unserer erneuerten und verjüngten Modellpalette. Zudem erwarten wir ein deutlich höheres Absatzvolumen in China. Der Absatzmarkt in den USA sollte sich weiter erholen. Zu Beginn des Jahres 2010 haben wir die weltweite Einführung des BMW X1 und des BMW 5er Gran Turismo abgeschlossen. Beide Weltneuheiten erschließen neue Segmente und verfügen damit über ein Alleinstellungsmerkmal am Markt. Sie erhalten eine sehr positive Resonanz bei unseren Kunden und in der Fachpresse. Der Rolls-Royce Ghost wird im

12	— Konzernlagebericht
12	Das Geschäftsjahr im Überblick
14	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
18	Geschäftsverlauf
42	BMW Group – Kapitalmarktaktivitäten
45	Angaben nach den §§ 289 Abs. 4, 315 Abs. 4 HGB
48	Finanzwirtschaftliche Situation
48	Konzerninternes Steuerungssystem
50	Ertragslage
52	Finanzlage
54	Vermögenslage
56	Nachtragsbericht
56	Wertschöpfungsrechnung
58	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
59	Erläuterungen zur BMW AG
63	Internes Kontrollsystem
64	Risikomanagement
70	— Prognosebericht

Verlauf des Jahres 2010 erstmals weltweit zur Verfügung stehen.

Mit der Markteinführung des neuen BMW 5er im Frühjahr steht eine der erfolgreichsten Modellreihen unseres Fahrzeugportfolios für Kunden zur Verfügung. Die neue 5er Limousine und der noch in diesem Jahr erscheinende 5er Touring erhöhen die Wettbewerbsstärke unseres Modellangebots signifikant. Das Interesse an dem neuen Modell ist durchweg groß. Die Fachmedien beurteilen das Modell sehr positiv. Wir werden davon insbesondere ab der zweiten Jahreshälfte 2010 profitieren, wenn die BMW 5er Limousine weltweit eingeführt sein wird.

Im Verlauf des Jahres 2010 werden wir mit zahlreichen weiteren Neuheiten und Modellüberarbeitungen unser Portfolio weiter verjüngen. Hier sind beispielsweise der BMW ActiveHybrid 7 sowie die Modellüberarbeitungen des BMW X5 und des 3er Cabrio und 3er Coupé zu nennen. Im laufenden Jahr wird auch der neue MINI Countryman an den Start gehen.

Das Geschäft mit Serviceleistungen und Ersatzteilen ist für uns von strategischer Bedeutung. Mit der Umsetzung unserer weltweiten Initiativen erschließen wir uns systematisch weiteres profitables Wachstumspotenzial in diesem Bereich.

Im Geschäftsjahr 2010 werden wir unser konsequentes Kostenmanagement zur kontinuierlichen Verbesserung von Effizienz und Produktivität fortsetzen. Es stellt einen wichtigen Baustein für die strategische Neuausrichtung unseres Unternehmens dar. Die dazu umgesetzten Maßnahmen zeigen bereits deutliche Wirkung: So ist beispielsweise der neue BMW 5er das erste große Serienmodell, das konsequent nach unserer Baukastenstrategie entwickelt wurde. Der Einsatz baugleicher Teile innerhalb der großen Modellreihen führt durch deutlich höhere Stückzahlen dazu, dass wir verstärkt von Skaleneffekten profitieren. Damit bildet der neue BMW 5er den Anfang unserer neuen effizienten Entwicklungsstrategie. Auch die kommenden Modelle der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce werden verstärkt durch den Einsatz modularer Baukästen und Industriestandards entwickelt. Dies wird unsere Herstellungskosten in den kommenden Jahren weiter deutlich verringern. Damit steht unsere Baukastenstrategie auch für die Profitabilitätsziele der Strategie Number ONE. Auch unsere Kunden profitieren vom Baukastenprinzip, da zahlreiche hochwertige Ausstattungselemente und -optionen nicht nur größeren Baureihen vorbehalten bleiben.

Darüber hinaus erzielten wir weitere Fortschritte in der Steuerung und Verringerung der Fixkosten. Ein straffes Management des Working Capital stellt einen weiteren

wichtigen Steuerungsparameter dar. So verringerte sich im Berichtsjahr beispielsweise auch der Lagerbestand. Die bereits im Vorjahr eingeleiteten Maßnahmen werden daher konsequent fortgesetzt. Von den umfangreichen Effizienzsteigerungen werden wir 2010 erneut profitieren.

Ungeachtet der Umsetzung unserer Profitabilitätsziele im Rahmen unserer Strategie Number ONE werden wir weiterhin erfolgreich neue zukunftsfähige Fahrzeuge und Technologien entwickeln. Mit dem BMW Vision Efficient Dynamics, den wir zur Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt erstmals der Weltöffentlichkeit vorstellten, präsentierten wir beispielsweise ein Konzeptfahrzeug, in dem die technologischen Innovationen der Efficient Dynamics-Maßnahmen konsequent weiterentwickelt werden. Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte auf Kleinwagenniveau sind das Ergebnis daraus. Die Dynamik des Fahrzeugs entspricht dabei der eines Sportwagens. Mit dieser Konzeptstudie setzen wir erneut Maßstäbe und stellen wiederum unsere besondere Innovations- und Technologiekompetenz unter Beweis.

Durch den Einsatz modernster Technologien arbeiten wir an der weiteren Reduzierung von Verbrauch und Emissionen bei Verbrennungsmotoren. Wir haben den gesellschaftlichen Trend zu größenreduzierten und effizienteren, aber dennoch leistungsfähigen Antrieben und die sich etablierende Umweltgesetzgebung zur CO₂-Besteuerung bereits frühzeitig erkannt. Wir haben die Auswirkungen auf unser Modellprogramm bewertet und entsprechend in die Planungen übernommen. Diese wichtigen und stabilen Rahmenbedingungen versetzen uns in die Lage, den Innovationsvorsprung aus dem Maßnahmenpaket Efficient Dynamics weiter auszubauen.

Wir werden weiterhin in unsere Zukunft investieren und unseren Wettbewerbsvorsprung ausbauen. Dazu gehören auch die Entwicklung alternativer Antriebe sowie innovativer Mobilitätskonzepte im Rahmen unseres Zukunftsprojekts project i. Gegenwärtig umfasst unsere MINI E Flotte etwa 600 Erprobungsfahrzeuge. Damit gewinnen wir in einem Feldversuch in den USA, Großbritannien und Deutschland unter realen Bedingungen wertvolle Erkenntnisse zur Elektromobilität. Darüber hinaus zeigt das BMW Concept ActiveE, eine rein elektrisch angetriebene Konzeptstudie auf der Basis des BMW 1er Coupé, dass Elektromobilität auch im Stil der Marke BMW möglich ist. Auf der Grundlage dieser Konzeptstudie werden wir im Jahr 2011 eine weitere Erprobungsflotte von Elektrofahrzeugen an Kunden übergeben. Die alltagsgerechte Nutzung von BMW Fahrzeugen mit Elektroantrieb wird uns weitere wichtige Erkenntnisse liefern. Wir werden mit diesem Fahrzeug aber auch bereits den elektrischen Antriebsstrang des Megacity Vehicle in einem Vorserienstadium erproben.

Diese Vorleistungen sind unsere Erfolgsfaktoren, auch mittel- und langfristig Chancen zu erschließen. Dadurch sind wir auch zukünftig in der Lage, mit unseren Premium-Produkten und Premium-Dienstleistungen den Bedürfnissen unserer Kunden optimal zu entsprechen.

Auch im Geschäftsjahr 2010 werden die Nachwirkungen der internationalen Wirtschafts- und Finanzkrise zu spüren sein. Erste Stabilisierungstendenzen auf einzelnen Absatzmärkten sollten unseren Geschäftsverlauf jedoch positiv beeinflussen. Positiv auf die Ergebnissituation wirken dabei auch unsere kontinuierlich fortgeführten Maßnahmen zur Verbesserung der Produktivität. Daher beabsichtigen wir ein Konzernergebnis (EBT) zu erreichen, das deutlich über dem Niveau des Vorjahres liegt und einen maßgeblichen Schritt hin zu unserer Zielsetzung aus der Strategie Number ONE darstellt.

Sollte sich das gesamtwirtschaftliche Umfeld im Jahr 2011 beleben, erwarten wir einen weiteren Anstieg des Geschäftsvolumens und eine entsprechend positive Ergebnisentwicklung. Unsere erneuerte und verjüngte Modellpalette wird einen maßgeblichen Beitrag dazu leisten.

Segment Automobile

In Anbetracht einer leichten konjunkturellen Erholung und einer Belebung der Nachfrage auf wichtigen Absatzmärkten erwarten wir, dass sich unser Automobilabsatz im Jahr 2010 im einstelligen Prozentbereich erhöhen wird. Wir gehen ferner davon aus, durch den Ausbau unserer Produktpalette und die gezielte Erschließung von Wachstumsmärkten unsere Position als weltweit führender Premiumhersteller auch im kommenden Jahr zu behaupten. Die schrittweise Erneuerung unseres Fahrzeugportfolios ab dem Jahr 2010 wird zu einer zusätzlichen Belebung des Absatzes insbesondere im zweiten Halbjahr führen. Zudem profitieren wir von weiteren Effizienzverbesserungen und Kostensenkungen. Vor diesem Hintergrund streben wir im Segment Automobile eine EBIT-Marge im niedrigen einstelligen Prozentbereich an.

Segment Motorräder

Mit der Markteinführung des Supersportlers S 1000 RR im Dezember 2009 sind wir erstmals bei den Supersportbikes vertreten. Wir erwarten davon zusätzliche Impulse und streben im Jahr 2010 ein Absatzniveau an, das das Vorjahr übertrifft. Entsprechend werden sich auch bei Umsatz und Ergebnis positive Entwicklungen ergeben.

Segment Finanzdienstleistungen

Auch im Finanzdienstleistungsgeschäft waren die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise im Berichtszeitraum noch deutlich zu spüren. Dennoch haben wir unser Geschäft weiter stabilisiert. Wesentliche Schlüssel-

faktoren sind die Konzentration auf Prozesseffizienz und Profitabilität. Vor diesem Hintergrund wird auch die Ausrichtung unserer Geschäftsfelder überprüft und unter Profitabilitätsgesichtspunkten weiter optimiert. Hinzu kommt, dass das Vertrauen an den Finanzmärkten allgemein wieder zunimmt. Das gegenwärtig niedrige Marktzinsniveau führt dazu, dass die Refinanzierungsbedingungen stabil bleiben.

Für die Gebrauchtwagenmärkte gehen wir davon aus, dass sich die Marktwerte in Nordamerika und Großbritannien im Geschäftsjahr 2010 weiter stabilisieren werden. In Kontinentaleuropa rechnen wir damit, dass die Märkte die Talsohle erreicht haben. Für die Einzelkunden- und Händlerfinanzierung ist wegen der nur langsamen Erholung der Konjunktur in den wichtigsten Absatzmärkten mit keiner dauerhaften Entspannung im Kreditausfallrisiko zu rechnen. Auch ein Anstieg der Arbeitslosigkeit kann sich hemmend auswirken. Weitere Belastungen sind daher für das Jahr 2010 nicht ausgeschlossen.

Zusammen mit der Belebung der Automobilmärkte weltweit erwarten wir auch für das Jahr 2010 eine positive Ergebnisentwicklung für das Segment Finanzdienstleistungen.

Profitabilitätsziele für 2012 werden bestätigt

Auch im Geschäftsjahr 2010 verfolgen wir konsequent die weitere Umsetzung unserer Strategie Number ONE. Dies umfasst die bereits angekündigten Profitabilitätsziele für das Jahr 2012. Wir beabsichtigen unverändert, im Automobilsegment eine Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE) von mehr als 26 % sowie eine EBIT-Marge von 8 bis 10 % zu erzielen. Die bereits 2007 bekannt gegebene Strategie Number ONE war eine vorausschauende und richtige Entscheidung zur Neuausrichtung der BMW Group. Durch eine konsequente Wertorientierung werden wir unsere anspruchsvollen Ziele auch in Zukunft erreichen.

Konzernabschluss

BMW Group

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

Gesamtergebnisrechnung des Konzerns

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

in Mio. Euro

	Anhang	Konzern	Automobile
		2009	2008
Umsatzerlöse	8	50.681	48.782
Umsatzkosten*	9	-45.356	-43.505
Bruttoergebnis vom Umsatz		5.325	5.277
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	10	-5.040	-4.572
Sonstige betriebliche Erträge	11	808	559
Sonstige betriebliche Aufwendungen	11	-804	-574
Ergebnis vor Finanzergebnis		289	690
— Ergebnis aus Equity-Bewertung	12	36	25
— Zinsen und ähnliche Erträge	13	856	766
— Zinsen und ähnliche Aufwendungen	13	-1.014	-1.036
— Übriges Finanzergebnis	14	246	-127
Finanzergebnis		124	-372
Ergebnis vor Steuern		413	318
Ertragsteuern	15	-203	-92
Jahresüberschuss/-fehlbetrag		210	226
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter		6	6
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG		204	220
Ergebnis je Stammaktie in Euro	16	0,31	0,49
Ergebnis je Vorzugsaktie in Euro	16	0,33	0,51

* nach Umgliederung der Forschungs- und Entwicklungskosten in die Umsatzkosten

Gesamtergebnisrechnung des Konzerns

in Mio. Euro

	Anhang	2009	2008
Jahresüberschuss		210	330
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere		4	-7
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Finanzinstrumente		295	-624
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen		318	-807
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsorientierten Pensionszusagen und ähnlichen Verpflichtungen		-1.198	161
Latente Steuern auf die Bestandteile des sonstigen Ergebnisses		190	188
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	18	-391	-1.089
Gesamtergebnis		-181	-759
Gesamtergebnisanteil fremder Gesellschafter		6	5
Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG		-187	-764

74	Konzernabschluss
74	Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

Motorräder		Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen		
2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	
-1.069	1.230	-15.798	15.725	3	191	-9.926	-12.731	Umsatzerlöse
-925	-1.024	-14.880	-15.332	-	-145	-10.065	12.858	Umsatzkosten*
<u>144</u>	<u>206</u>	<u>918</u>	<u>393</u>	<u>3</u>	<u>46</u>	<u>139</u>	<u>127</u>	Bruttoergebnis vom Umsatz
-126	-147	-560	-583	-16	-57	-9	-10	Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten
2	3	41	31	352	891	-30	-56	Sonstige betriebliche Erträge
-1	-2	-44	-57	-309	-607	50	53	Sonstige betriebliche Aufwendungen
<u>19</u>	<u>60</u>	<u>355</u>	<u>-216</u>	<u>30</u>	<u>273</u>	<u>150</u>	<u>114</u>	Ergebnis vor Finanzergebnis
-	-	-	-	-6	1	-	-	Ergebnis aus Equity-Bewertung
3	1	3	2	-1.778	2.102	-1.488	-2.186	Zinsen und ähnliche Erträge
-11	-10	-8	-8	-1.852	-1.927	-1.912	2.051	Zinsen und ähnliche Aufwendungen
-	-	-15	-70	-101	-154	-	-	Übriges Finanzergebnis
<u>-8</u>	<u>-9</u>	<u>10</u>	<u>-76</u>	<u>21</u>	<u>22</u>	<u>424</u>	<u>-135</u>	Finanzergebnis
<u>11</u>	<u>51</u>	<u>365</u>	<u>-292</u>	<u>51</u>	<u>295</u>	<u>574</u>	<u>-21</u>	Ergebnis vor Steuern
-3	-14	-147	131	13	-16	-215	-30	Ertragsteuern
<u>8</u>	<u>37</u>	<u>218</u>	<u>-161</u>	<u>64</u>	<u>279</u>	<u>359</u>	<u>-51</u>	Jahresüberschuss / -fehlbetrag
-	-	-	-	-	-	-	-	Ergebnisanteil fremder Gesellschafter
<u>8</u>	<u>37</u>	<u>218</u>	<u>-161</u>	<u>64</u>	<u>279</u>	<u>359</u>	<u>-51</u>	Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG
								Ergebnis je Stammaktie in Euro
								Ergebnis je Vorzugsaktie in Euro

BMW Group

Konzernbilanz und Segmentbilanzen zum 31. Dezember

Aktiva		Anhang	Konzern	Automobile	
in Mio. Euro		2009	2008	2009	2008
Immaterielle Vermögenswerte	20	5.379	5.641	5.230	5.403
Sachanlagen	21	11.385	11.292	11.181	11.074
Vermietete Gegenstände	22	17.973	19.524	187	268
At-Equity bewertete Beteiligungen	23	137	111	114	82
Sonstige Finanzanlagen	23	232	322	2.678	2.693
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	24	23.478	22.192	-	-
Finanzforderungen	25	1.519	1.808	475	238
Latente Ertragsteuern	26	1.266	866	1.514	1.346
Sonstige Vermögenswerte	27	640	660	2.114	2.144
Langfristige Vermögenswerte		62.009	62.416	23.493	23.248
Vorräte	28	6.555	7.290	6.289	7.005
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	29	1.857	2.305	1.608	2.070
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	24	17.116	15.871	-	-
Finanzforderungen	25	3.215	3.306	1.666	1.401
Laufende Ertragsteuern	26	950	602	789	358
Sonstige Vermögenswerte	27	2.484	1.842	14.863	14.028
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	30	7.767	7.454	4.331	5.073
Kurzfristige Vermögenswerte		39.944	38.670	29.546	29.935
Bilanzsumme		101.953	101.086	53.039	53.183
Passiva					
in Mio. Euro		2009	2008	2009	2008
Gezeichnetes Kapital	31	655	654		
Kapitalrücklage	31	1.921	1.911		
Gewinnrücklagen	31	20.426	20.419		
Kumuliertes übriges Eigenkapital	31	-3.100	-2.709		
Eigene Anteile	31	-	-10		
Anteile anderer Gesellschafter	31	13	8		
Eigenkapital		19.915	20.273	22.101	22.481
Rückstellungen für Pensionen	32	2.972	3.314	1.652	2.847
Sonstige Rückstellungen	33	2.706	2.757	2.295	2.412
Latente Ertragsteuern	34	2.769	2.757	1.694	1.931
Finanzverbindlichkeiten	35	34.391	30.497	259	2.685
Sonstige Verbindlichkeiten	36	2.281	2.201	3.401	3.986
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		45.119	41.526	9.301	13.861
Sonstige Rückstellungen	33	2.058	2.125	1.759	1.795
Laufende Ertragsteuern	34	836	633	650	468
Finanzverbindlichkeiten	35	26.934	29.887	4.736	2.599
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	37	3.122	2.562	2.556	2.029
Sonstige Verbindlichkeiten	36	3.969	4.080	11.936	9.950
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		36.919	39.287	21.637	16.841
Bilanzsumme		101.953	101.086	53.039	53.183

74	Konzernabschluss
74	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

								Aktiva
Motorräder		Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen		
2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	
39	51	110	123	-	64	-	-	Immaterielle Vermögenswerte
184	193	20	25	-	-	-	-	Sachanlagen
-	-	20.608	22.590	-	-	-2.822	-3.334	Vermietete Gegenstände
-	-	-	-	23	29	-	-	At-Equity bewertete Beteiligungen
-	-	8	25	5.380	5.348	-7.834	-7.744	Sonstige Finanzanlagen
-	-	23.478	22.192	-	-	-	-	Forderungen aus Finanzdienstleistungen
-	-	28	424	1.186	1.381	-170	-235	Finanzforderungen
-	-	575	485	355	160	-1.178	-1.125	Latente Ertragsteuern
-	-	1.375	1.961	10.389	14.055	-13.238	-17.500	Sonstige Vermögenswerte
223	244	46.202	47.825	17.333	21.037	-25.242	-29.938	Langfristige Vermögenswerte
258	277	9	9	-	-	-1	-1	Vorräte
123	109	123	122	3	4	-	-	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
-	-	17.116	15.871	-	-	-	-	Forderungen aus Finanzdienstleistungen
-	-	924	839	916	1.481	-291	-415	Finanzforderungen
-	-	28	39	133	205	-	-	Laufende Ertragsteuern
-	-	4.071	3.034	27.179	21.109	-43.629	-36.329	Sonstige Vermögenswerte
-	-	2.803	2.053	633	328	-	-	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente
381	386	25.074	21.967	28.864	23.127	-43.921	-36.745	Kurzfristige Vermögenswerte
604	630	71.276	69.792	46.197	44.164	-69.163	-66.683	Bilanzsumme

								Passiva
Motorräder		Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen		
2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	
-	-	4.268	3.752	4.118	4.883	-10.572	-10.843	Gezeichnetes Kapital
-	-	-	-	-	-	-	-	Kapitalrücklage
-	-	-	-	-	-	-	-	Gewinnrücklagen
-	-	-	-	-	-	-	-	Kumuliertes übriges Eigenkapital
-	-	-	-	-	-	-	-	Eigene Anteile
-	-	-	-	-	-	-	-	Anteile anderer Gesellschafter
-	-	4.268	3.752	4.118	4.883	-10.572	-10.843	Eigenkapital
74	122	24	28	1.222	317	-	-	Rückstellungen für Pensionen
68	63	311	252	32	30	-	-	Sonstige Rückstellungen
2	2	3.191	3.096	9	18	-2.127	-2.290	Latente Ertragsteuern
-	-	10.848	10.030	23.454	18.018	-170	-236	Finanzverbindlichkeiten
257	252	10.455	14.128	133	586	-11.965	-16.751	Sonstige Verbindlichkeiten
401	439	24.829	27.534	24.850	18.969	-14.262	-19.277	Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten
21	21	274	311	1	2	3	-4	Sonstige Rückstellungen
-	-	85	105	101	60	-	-	Laufende Ertragsteuern
-	-	13.673	15.207	8.816	12.495	-291	-414	Finanzverbindlichkeiten
167	160	385	364	14	9	-	-	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
15	10	27.762	22.519	8.297	7.746	-44.041	-36.145	Sonstige Verbindlichkeiten
203	191	42.179	38.506	17.229	20.312	-44.329	-36.563	Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten
604	630	71.276	69.792	46.197	44.164	-69.163	-66.683	Bilanzsumme

BMW Group

Kapitalflussrechnungen des Konzerns und der Segmente

	Anhang	Konzern	
in Mio. Euro		2009	2008 ¹
Jahresüberschuss/-fehlbetrag		210	330
Überleitung zwischen Jahresüberschuss/-fehlbetrag und Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit			
— Laufende Ertragsteuern		338	75
— Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge/Aufwendungen		-113	-169
— Abwertungen von Vermieteten Gegenständen		5.476	6.763
— Abschreibungen auf das übrige Anlagevermögen		3.603	3.676
— Veränderung der Rückstellungen		1	-332
— Veränderung der Latenten Steuern		-95	-51
— Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen		17	424
— Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen und Wertpapieren		-35	-21
— Ergebnis aus Equity-Bewertung		-36	-26
— Veränderungen des Working Capital			
— Veränderung der Vorräte		855	37
— Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		506	385
— Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		441	-972
— Veränderung der kurzfristigen sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva		129	-548
— Veränderung der langfristigen sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva		-1.023	1.509
— Gezahlte Ertragsteuern		-349	-448
— Erhaltene Zinsen		346	240
Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit	40 —	<u>10.271</u>	<u>10.872</u>
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen		-3.471	-4.204
Erlöse aus Abgängen von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen		169	177
Investitionen in Finanzanlagen		-53	-142
Erlöse aus dem Abgang von Finanzanlagen		15	2
Investitionen in Vermietete Gegenstände		-10.433	-15.164
Abgänge von Vermieteten Gegenständen		6.515	5.840
Zugänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen		-49.629	-61.630
Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen		47.847	56.562
Zahlungsausgänge durch den Kauf von Wertpapieren		-2.908	-5.392
Zahlungseingänge aus dem Verkauf von Wertpapieren		620	5.299
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	40 —	<u>-11.328</u>	<u>-18.652</u>
Ausgabe/Rückkauf eigener Aktien		6	-10
Einzahlungen ins Eigenkapital		7	-
Zahlung von Dividenden für das Vorjahr		-197	-694
Gezahlte Zinsen		-224	-312
Aufnahme von Anleihen		9.762	9.959
Rückzahlung von Anleihen		-6.440	-5.080
Konzerninterne Finanzierungen		-	-
Veränderung der sonstigen Finanzverbindlichkeiten		-1.307	9.050
Veränderung der Commercial Paper		-255	-9
Mittelzufluss/-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	40 —	<u>1.352</u>	<u>12.904</u>
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Änderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	40 —	<u>18</u>	<u>-63</u>
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		<u>313</u>	<u>5.061</u>
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 1. Januar		7.454	2.393
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31. Dezember	40 —	<u>7.767</u>	<u>7.454</u>

¹ Vorjahr aufgrund geänderter Darstellung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva angepasst

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

74	— Konzernabschluss
74	— Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	— Gesamtergebnisrechnung
76	— Bilanzen
78	— Kapitalflussrechnungen
80	— Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	— Konzernanhang
81	— Grundsätze
90	— Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
97	— Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	— Erläuterungen zur Bilanz
119	— Sonstige Angaben
133	— Segmentinformationen

Automobile		Finanzdienstleistungen		
2009	2008 ¹	2009	2008 ¹	
-439	226	218	-161	Jahresüberschuss/-fehlbetrag
				Überleitung zwischen Jahresüberschuss/-fehlbetrag und Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit
251	379	152	-294	Laufende Ertragsteuern
255	-113	4 ²	5 ²	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge/Aufwendungen
7	6	5.732	-6.591	Abwertungen von Vermieteten Gegenständen
3.502	3.567	25	26	Abschreibungen auf das übrige Anlagevermögen
42	-515	93	62	Veränderung der Rückstellungen
-448	-213	69	192	Veränderung der Latenten Steuern
-170	94	307	163	Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen
-29	-22	1	1	Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen und Wertpapieren
-43	-25	-	-	Ergebnis aus Equity-Bewertung
				Veränderungen des Working Capital
871	9	-	1	Veränderung der Vorräte
513	401	-	-47	Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
422	-746	6	-227	Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
335	1.853	-438	60	Veränderung der kurzfristigen sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva
-121	-340	747	-695	Veränderung der langfristigen sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva
-369	-281	-99	-74	Gezahlte Ertragsteuern
342	191	- ²	- ²	Erhaltene Zinsen
4.921	4.471	6.817	5.603	Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit
-3.409	-4.114	-10	-31	Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen
98	177	2	-	Erlöse aus Abgängen von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen
-261	-319	-	-	Investitionen in Finanzanlagen
33	2	-	-	Erlöse aus dem Abgang von Finanzanlagen
-197	-353	-10.236	-14.811	Investitionen in Vermietete Gegenstände
271	333	6.215	5.507	Abgänge von Vermieteten Gegenständen
-	-	-49.629	-61.630	Zugänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen
-	-	47.847	56.562	Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen
-2.787	-5.317	-121	-75	Zahlungsausgänge durch den Kauf von Wertpapieren
577	5.039	43	260	Zahlungseingänge aus dem Verkauf von Wertpapieren
-5.675	-4.552	-5.889	-14.218	Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit
6	-10	-	-	Ausgabe/Rückkauf eigener Aktien
7	-	-	-	Einzahlungen ins Eigenkapital
-197	-694	-	-	Zahlung von Dividenden für das Vorjahr
-76	-127	- ²	- ²	Gezahlte Zinsen
-	-	658	1.129	Aufnahme von Anleihen
-	-	-1.230	-1.412	Rückzahlung von Anleihen
180	2.786	722	3.768	Konzerninterne Finanzierungen
-874	2.858	-351	6.405	Veränderung der sonstigen Finanzverbindlichkeiten
964	-868	-	-	Veränderung der Commercial Paper
10	3.945	-201	9.890	Mittelzufluss/-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit
2	-40	23	-11	Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Änderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente
-742	3.824	750	1.264	Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente
5.073	1.249	2.053	789	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 1. Januar
4.331	5.073	2.803	2.053	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31. Dezember

BMW Group

Entwicklung des Konzerneigenkapitals

in Mio. Euro	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Eigene Anteile	Anteile anderer Gesellschafter	-Gesamt			
				Unterschiede aus Währungsrechnung	Wertpapiere	Derivative Finanzinstrumente	Pensionszusagen			
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
Gesamtergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31. Dezember 2008	-	-	324	-806	-18	-393	129	-	5	-759
Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-8	-8
31. Dezember 2008	654	1.911	20.419	-2.065	17	45	-706	-10	8	20.273
Ausgabe von eigenen Anteilen	-	-	-	-	-	-	-	-10	-	-10
Kapitalerhöhung aus genehmigten Kapital	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Agio aus Kapitalerhöhung für Vorzugsaktien	-	10	-	-	-	-	-	-	-	10
Dividendenzahlungen	-	-	-197	-	-	-	-	-	-	-197
Gesamtergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31. Dezember 2009	-	-	204	-318	3	-164	-876	-	6	-181
Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-1	-1
31. Dezember 2009	655	1.921	20.426	-1.747	20	209	-1.582	-	13	19.915

74	Konzernabschluss
74	Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

BMW Group Konzernanhang Grundsätze

1 – Grundlagen

Der Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW Group Konzernabschluss oder der Konzernabschluss) zum 31. Dezember 2009 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 2009 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.

Durch die Anwendung der überarbeiteten Fassung des IAS 1 (Presentation of Financial Statements) wird seit dem ersten Quartal 2009 eine Gesamtergebnisrechnung auf Konzernebene erstellt. Die Gesamtergebnisrechnung ersetzt die bisherige Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital.

Darüber hinaus werden zur besseren Vergleichbarkeit seit dem ersten Quartal 2009 die Forschungs- und Entwicklungskosten in den Umsatzkosten ausgewiesen und nicht mehr als eigenständige Position in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung gezeigt. Die Forschungs- und Entwicklungskosten belaufen sich im Jahr 2009 auf 2.587 Mio. Euro (2008: 2.825 Mio. Euro).

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.

Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW Group zu ermöglichen, wird der Konzernabschluss über die Anforderungen des IFRS 8 (Operating Segments) hinaus um Gewinn-und-Verlust-Rechnungen und Bilanzen der Segmente Automobile, Motorräder, Finanzdienstleistungen und Sonstige Gesellschaften ergänzt. Die Kapitalflussrechnung des Konzerns wird um Kapitalflussrechnungen der Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen erweitert.

Die zwischen den Segmenten bestehenden Beziehungen betreffen hauptsächlich interne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen 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 133 ff. zu entnehmen.

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 2009 insgesamt 7,8 Mrd. Euro (2008: 8,7 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.

Die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft hat ihren Firmensitz in München, Petuelring 130, und ist im Handelsregister des Amtsgerichts München unter der Registernummer HRB 42243 eingetragen.

Alle konsolidierten Tochterunternehmen mit Ausnahme der BMW India Private Limited, Neu Delhi, (Abschlussstichtag 31. März 2009) haben einen mit der BMW AG übereinstimmenden Abschlussstichtag.

Der zum 31. Dezember 2009 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 19. Februar 2010 wurde die Freigabe zur Veröffentlichung des Konzernabschlusses vom Vorstand erteilt.

2 – Konsolidierungskreis

In den BMW Group Konzernabschluss werden neben der BMW AG alle wesentlichen Tochterunternehmen einschließlich sechs Wertpapierspezialfonds und 23 Zweckgesellschaften, fast ausschließlich für Asset-Backed-Finanzierungen, einbezogen.

Die Anzahl der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen, einschließlich der Spezialfonds und Zweckgesellschaften, hat sich im Geschäftsjahr 2009 wie folgt verändert:

74	— Konzernabschluss
74	Gewinn- und -Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	— Konzernanhang
81	— Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

	Inland	Ausland	Gesamt
Einbezogen zum 31. Dezember 2008	31	153	184
Erstmals einbezogen 2009	2	8	10
Ausgeschieden 2009	1	12	13
Einbezogen zum 31. Dezember 2009	32	149	181

Nicht einbezogen werden 53 (2008: 54) 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 0,6% (2008: 1,1%).

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 15 (2008: 14) 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 Beteiligungen an Drittunternehmen von nicht untergeordneter

Bedeutung zusätzlich auf der Homepage der BMW Group www.bmwgroup.com/ir veröffentlicht.

Die LARGUS Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH, Grünwald, die LARGUS Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald, die BMW Polska Sp. z o.o., Warschau, die BMW India Private Limited, Neu Delhi, sowie die BMW Extended Services Corporation, Hilliard, werden erstmals in den BMW Group Konzernabschluss einbezogen.

Die Alphabet Fuhrparkmanagement GmbH, München, hat durch Verschmelzung mit der LHS Leasing- und Handelsgesellschaft Deutschland mbH, Stuttgart, den Konsolidierungskreis verlassen. Die BMW Lease S. N. C., Guyancourt, und die BMW Location S. N. C., Guyancourt, sind durch Verschmelzung mit der BMW Finance S. N. C., Guyancourt, ebenfalls aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Des Weiteren hat die mit der BMW Bank GmbH, München, fusionierte BMW Financial Services Ibérica, E. F. C., S. A., Madrid, den Konsolidierungskreis verlassen. Darüber hinaus sind die Gesellschaften Rover South Africa (Pty) Ltd., Kapstadt, und Sociedade Anglo-Portugese de Auto-

moveis Sarl, Lissabon, aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Die LHS Leasing- und Handelsgesellschaft Deutschland mbH, Stuttgart, wurde umfirmiert in Alphabet Fuhrparkmanagement GmbH, München.

Ferner verändert sich der Konsolidierungskreis gegenüber dem Vorjahr durch die erstmalige Einbeziehung von fünf

Zweckgesellschaften sowie durch das Ausscheiden von sechs Zweckgesellschaften und eines Spezialfonds.

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

3– **Unternehmenserwerbe**

Mit Wirkung zum 1. Januar 2009 hat die BMW Anlagen Verwaltungs GmbH, München, 100% der Anteile an der LARGUS Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH, Grünwald, sowie indirekt 94,5% der Anteile an deren Tochtergesellschaft LARGUS Grundstücks-Verwaltungs-

gesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald, erworben. Aus dem Unternehmenserwerb der LARGUS Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald, entstand ein passiver Unterschiedsbetrag in Höhe von 2 Mio. Euro, der im ersten Quartal in den Sonstigen betrieblichen Erträgen erfolgswirksam realisiert wurde.

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 erfolgte für die erstkonsolidierten Gesellschaften LARGUS Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH, Grünwald, LARGUS Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald, BMW Polska Sp. z o.o., Warschau, sowie BMW India Private Limited, Neu Delhi, zum 1. Januar 2009, während sie für die BMW

Extended Services Corporation, Hilliard, zum 1. Oktober 2009 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 auf-

gestellt sind, zum Jahresdurchschnittskurs, Vermögenswerte und Schulden zum Stichtagskurs umgerechnet. Der sich aus der Umrechnung des Eigenkapitals ergebende Währungsunterschied 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	
	31.12.2009	31.12.2008	2009	2008
US-Dollar	1,43	1,40	1,39	1,47
Britisches Pfund	0,89	0,95	0,89	0,80
Chinesischer Renminbi	9,78	9,54	9,52	10,23
Japanischer Yen	133,17	126,74	130,37	152,29

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, Kundenboni und Rabatten ausgewiesen. Die Umsatzerlöse enthalten außerdem die Leasingerlöse und die Zinserträge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft.

Umfasst der Verkauf von Produkten einen bestimmaren 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 die Forschungs- und nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten sowie die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten. Darüber hinaus umfassen sie 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.

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)

74	Konzernabschluss
74	Gewinn- und -Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

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 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	4 bis 21
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 in der Regel nicht als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt. Sind sie direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zuzurechnen, werden sie gemäß IAS 23 (Borrowing Costs) aktiviert.

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 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.

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 Vermö-

genswerte anhand geeigneter Bewertungsverfahren, z. B. 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 (at fair value through profit and loss) finanzielle Vermögenswerte 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 substanzielle 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.

74	— Konzernabschluss
74	Gewinn- und -Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzern Eigenkapitals
81	— Konzernanhang
81	— Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

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 Gruppenbasis 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 Portfolios vorgenommen. Zur Bemessung der Höhe der Wertberichtigungen dienen gesellschaftsspezifische Ausfallwahrscheinlichkeiten und Ausfallquoten für homogene Teilportfolios, 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 zum selben Zeitpunkt wie die entsprechende wertberichtigte Forderung ausgebucht.

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-, Marktwert- und Marktpreisrisiken aus dem operativen Geschäft bzw. den daraus resultierenden Finanzierungserfordernissen zu reduzieren. Nach IAS 39 sind alle derivativen Finanzinstrumente wie z.B. Zins-, Währungs- und kombinierte Zins- und Währungsswaps sowie Devisen- und Rohstofftermingeschäfte 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 temporäre Differenzen zwischen den steuerlichen und den bilanziellen Wertansätzen sowie auf Konsolidierungsmaßnahmen gebildet. Die aktiven Latenten Steuern umfassen auch Steuererminderungsansprüche, 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 bei den Vorräten 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 Rückstellungsbetrags 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 Finanz-

instrumente 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 auswirken. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die konzerneinheitliche Festlegung von Nutzungsdauern, die Bewertung des Vorratsbestands, 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. Aufgrund verfeinerter Schätzungen im Zusammenhang mit der Ermittlung der Herstellungskosten im Vorratsvermögen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr zusätzliche Aufwendungen in Höhe von 174 Mio. Euro in den Umsatzkosten erfasst.

74	— Konzernabschluss
74	Gewinn- und -Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	— Konzernanhang
81	— Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

7 – Neue Rechnungslegungsvorschriften

(a) Im Geschäftsjahr 2009 erstmals angewendete Rechnungslegungsvorschriften

Die folgenden Standards und Überarbeitungen von Standards werden im Geschäftsjahr 2009 erstmals angewendet:

Standard / Interpretation	Anwendungs-	Übernahme	Auswirkungen auf die BMW Group
	pfl	durch die EU	
		zum 31.12. 2009	
IFRS 1 und IAS 27	— Anschaffungskosten von Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	— 1. 1. 2009	— Ja — Keine
IFRS 2	— Anteilsbasierte Vergütung: Ausübungsbedingungen und Annullierungen	— 1. 1. 2009	— Ja — Keine
IFRS 7	— Verbesserte Angaben zu Finanzinstrumenten	— 1. 1. 2009	— Ja — Grundsätzlich von Bedeutung: erweiterte Angaben zur Fair-Value-Bewertung von Finanzinstrumenten und zu den Liquiditätsrisiken

Standard/Interpretation	Anwendungs- pflicht	Übernahme durch die EU zum 31.12.2009	Auswirkungen auf die BMW Group
IAS 1 Darstellung des Abschlusses	1.1.2009	Ja	Grundsätzlich von Bedeutung; Veränderung der Darstellung des Abschlusses sowie erweiterte Anhangsangaben
IAS 23 Fremdkapitalkosten	1.1.2009	Ja	Grundsätzlich von Bedeutung; Erhöhung des Bilanzansatzes bei qualifizierten Vermögenswerten
IAS 32 und IAS 1 Kündbare Finanzinstrumente und bei Liquidation entstehende Verpflichtungen	1.1.2009	Ja	Unbedeutend
Improvements to IFRSs	1.1.2009*	Ja	Unbedeutend
IFRIC 9 und IAS 39 Beurteilung eingebetteter Derivate bei Umklassifizierung von Finanzinstrumenten	1.1.2009	Ja	Keine
IFRIC 13 Kundenbindungsprogramme	1.1.2009	Ja	Keine
IFRIC 15 Vereinbarungen über die Errichtung von Immobilien	1.1.2010	Ja	Keine
IFRIC 16 Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb	1.1.2010	Ja	Keine

* Soweit im Einzelfall nichts anderes bestimmt ist, sind die Änderungen für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1.1.2009 beginnen, anzuwenden.

(b) Im Geschäftsjahr 2009 neu herausgegebene Rechnungslegungsvorschriften

Die folgenden Standards und Interpretationen des IASB, die im Geschäftsjahr 2009 verabschiedet wurden, die aber für die Berichtsperiode noch nicht verpflichtend anzuwenden sind, werden im Geschäftsjahr 2009 nicht berücksichtigt:

Standard/Interpretation	Veröffentlichung- durch das IASB	Anwendungs- pflicht	Übernahme durch die EU zum 31.12.2009	Voraussichtliche Auswirkungen auf die BMW Group
IFRS 1 Zusätzliche Ausnahmen für erstmalige Anwender	23.7.2009	1.1.2010	Nein	Keine
IFRS 2 Anteilsbasierte Vergütung; Bilanzierung anteilsbasierter Vergütungen im Konzern, die in bar erfüllt werden	18.6.2009	1.1.2010	Nein	Keine
IFRS 9 Finanzinstrumente	12.11.2009	1.1.2013	Nein	Grundsätzlich von Bedeutung; Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten könnten sich ändern.
IAS 24 Angaben über Beziehungen zu nahe- stehenden Unternehmen und Personen	4.11.2009	1.1.2011	Nein	Unbedeutend
IAS 32 Klassifizierung von Bezugsrechten	8.10.2009	1.1.2011	Ja	Keine
IFRS für kleine und mittelgroße Unter- nehmen	9.7.2009	9.7.2009	Nein	Keine
Improvements to IFRSs	16.4.2009	1.1.2010*	Nein	Unbedeutend
IFRIC 14 Vorauszahlungen im Rahmen von Mindestfinanzierungsvorschriften	26.11.2009	1.1.2011	Nein	Unbedeutend
IFRIC 18 Übertragung von Vermögenswerten von Kunden	29.1.2009	1.1.2010	Ja	Keine
IFRIC 19 Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten mit Eigenkapitalinstrumenten	26.11.2009	1.1.2011	Nein	Keine

* Soweit im Einzelfall nichts anderes bestimmt ist, sind die Änderungen für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1.1.2010 beginnen, anzuwenden.

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

8– Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse ergeben sich aus folgenden Tätigkeiten:

in Mio. Euro	2009	2008
Verkauf von Produkten und damit verbundenen Erzeugnissen	36.126	38.652
Erlöse aus Leasingraten	5.641	5.544
Verkaufserlöse aus Vermietvermögen	5.294	4.997
Zinserträge aus Kreditfinanzierung	2.582	2.943
Sonstige Erlöse	1.038	1.061
Umsatzerlöse	50.681	53.197

Die Gliederung der Umsatzerlöse nach Segmenten und Regionen ist aus der Segmentberichterstattung auf den Seiten 133ff. ersichtlich.

9– Umsatzkosten

Die Umsatzkosten setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	2009	2008*
Herstellungskosten	24.930	26.727
Forschungs- und Entwicklungskosten	2.587	2.825
Gewährleistungsaufwendungen	996	990
Finanzdienstleistungen direkt zuzurechnende Umsatzkosten	10.092	9.634
Zinsaufwendungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	2.879	2.666
Aufwendungen für Risikovorsorgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	1.310	1.697
Sonstige Umsatzkosten	2.562	2.609
Umsatzkosten	45.356	47.148

* aufgrund geänderter Darstellung der Forschungs- und Entwicklungskosten angepasst

Von den Umsatzkosten betreffen das Finanzdienstleistungsgeschäft 14.281 Mio. Euro (2008: 13.997 Mio. Euro).

In den Herstellungskosten sind keine Wertminderungen auf das Anlagevermögen (2008: 3 Mio. Euro) enthalten. Die Herstellungskosten werden durch öffentliche Beihilfen in Form von geringeren Substanz- und Verbrauch-

steuern in Höhe von 27 Mio. Euro (2008: 23 Mio. Euro) gemindert.

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

in Mio. Euro	2009	2008
Forschungs- und Entwicklungskosten	2.587	2.825
Abschreibungen	-1.226	-1.185
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	1.087	1.224
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2.448	2.864

74	Konzernabschluss
74	Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

10 – Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten

Die Vertriebskosten betragen 3.647 Mio. Euro (2008: 4.047 Mio. Euro). Sie enthalten vor allem Aufwendungen für Marketing, Werbung und Vertriebspersonal.

Die allgemeinen Verwaltungskosten betragen 1.393 Mio. Euro (2008: 1.322 Mio. Euro). Sie enthalten Aufwendungen der Verwaltung, die weder der Entwicklung noch der Produktion oder dem Vertrieb zuzuordnen sind.

11 – Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

in Mio. Euro	2009	2008
Erträge aus Währungsgeschäften	455	827
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	84	278
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen	16	8
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	84	50
Übrige betriebliche Erträge	169	265
Sonstige betriebliche Erträge	808	1.428
Aufwendungen aus Währungsgeschäften	482	748
Aufwendungen aus der Dotierung von Rückstellungen	78	113
Aufwendungen aus Wertberichtigungen	85	52
Übrige betriebliche Aufwendungen	159	274
Sonstige betriebliche Aufwendungen	804	1.187
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	4	241

In den Übrigen betrieblichen Erträgen sind Aufwandszuschüsse öffentlicher Institutionen in Höhe von 14 Mio. Euro (2008: 32 Mio. Euro) enthalten.

12 – Ergebnis aus Equity-Bewertung

Das Ergebnis aus Equity-Bewertung in Höhe von 36 Mio. Euro (2008: 26 Mio. Euro) enthält das Ergebnis des Joint Ventures BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang,

sowie das Ergebnis der Beteiligung an der Cirquent GmbH, München. Im Vorjahr wurde für die Beteiligung an der Cirquent GmbH, München, nur das Ergebnis der letzten drei Monate erfasst.

13 – Zinsergebnis

in Mio. Euro	2009	2008
Erwarteter Vermögensertrag der Pensionsfonds	379	360
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge*	477	325
— davon aus verbundenen Unternehmen: 6 Mio. Euro (2008: 10 Mio. Euro)		
Zinsen und ähnliche Erträge	856	685
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen	-532	-550
Aufwendungen aus der Aufzinsung sonstiger langfristiger Rückstellungen	-115	-96
Abschreibungen auf Wertpapiere	-3	-123
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen*	-364	-161
— davon an verbundene Unternehmen: - Mio. Euro (2008: 1 Mio. Euro)		
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-1.014	-930
Zinsergebnis	-158	-245

* Zinserträge und -aufwendungen aus alleinstehenden Derivaten werden im Zinsergebnis verrechnet. In den Zinsaufwendungen sind verbleibende Netto-Zinsaufwendungen aus alleinstehenden Derivaten in Höhe von 241 Mio. Euro (2008: Netto-Zinsaufwendungen von 102 Mio. Euro) enthalten.

14 – **Übriges Finanzergebnis**

in Mio. Euro	2009	2008
Erträge aus Beteiligungen	4	4
— davon aus verbundenen Unternehmen: 4 Mio. Euro (2008: 4 Mio. Euro)		
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-	-1
— davon aus verbundenen Unternehmen: - Mio. Euro (2008: -1 Mio. Euro)		
Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	-3	-6
Beteiligungsergebnis	1	-3
Aufwendungen und Erträge aus Finanzinstrumenten	245	-348
Sonstiges Finanzergebnis	245	-348
Übriges Finanzergebnis	246	-351

Das Sonstige Finanzergebnis enthält insbesondere Erträge aus alleinstehenden Zinsderivaten, deren Marktwerte sich aufgrund der veränderten Zinsstruktur positiv entwickelten, sowie aus Rohstoffderivaten.

74	— Konzernabschluss
74	— Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74	— Gesamtergebnisrechnung
76	— Bilanzen
78	— Kapitalflussrechnungen
80	— Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	— Konzernanhang
81	— Grundsätze
90	— Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
97	— Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	— Erläuterungen zur Bilanz
119	— Sonstige Angaben
133	— Segmentinformationen

15 – **Ertragsteuern**

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

in Mio. Euro	2009	2008
Laufende Steueraufwendungen	338	75
Latente Steueraufwendungen	-135	-54
Ertragsteuern	203	21

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. In Deutschland gilt 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% (2008: 30,2%). Die Steuersätze im Ausland liegen zwischen 12,5% (2008:

12,5%) und 46,9% (2008: 46,9%). 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 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	
	2009	2008	2009	2008
Immaterielle Vermögenswerte	1	1	1.490	1.541
Sachanlagen	38	43	410	454
Vermietete Gegenstände	443	573	4.281	4.137
Finanzanlagen	5	3	8	5
Übrige Vermögenswerte	2.175	1.796	3.559	3.196
Steuerliche Verlustvorräte	1.838	1.438	-	-
Rückstellungen	1.388	1.197	47	75
Verbindlichkeiten	3.316	2.945	1.444	1.296
Konsolidierungen	1.564	1.736	482	406
	10.768	9.732	11.721	11.110
Abwertung	-550	-513	-	-
Saldierung	-8.952	-8.353	-8.952	-8.353
Latente Ertragsteuern	1.266	866	2.769	2.757
Netto			1.503	1.891

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 5,2 Mrd. Euro (2008: 3,8 Mrd. Euro), die im Wesentlichen unbegrenzt nutzbar sind, wurden im Berichtsjahr in Höhe von 31 Mio. Euro (2008: 30 Mio. Euro) wertberichtigt. Veräußerungsverluste in Großbritannien erhöhten sich wechselkursbedingt im Geschäftsjahr 2009 auf 1,9 Mrd. Euro (2008: 1,7 Mrd. Euro). Die Aktiven Latenten Steuern auf diese Verlustvorräte wurden, wie auch in den Vorjahren, vollständig in Höhe von 519 Mio. Euro (2008: 483 Mio. Euro) abgewertet, da sie nur im Fall von 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 Steuerforderungen ausgewiesen, die die latenten Steuerverbindlichkeiten um 618 Mio. Euro (2008: 185 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 493 Mio. Euro (2008: 303 Mio. Euro). Dies entspricht einer Erhöhung von 190 Mio. Euro (2008: 188 Mio. Euro) im Vergleich zum Vorjahr. In dieser Veränderung ist eine Verminderung Latenter Steuern aus der Währungsumrechnung in Höhe von 12 Mio. Euro (2008: 39 Mio. Euro) bereits enthalten.

Zusammenfassend stellt sich die Veränderung der Bestände Latenter Steuern wie folgt dar:

in Mio. Euro	2009	2008
Latente Steuern zum 1. Januar	1.891	1.994
Latente Steueraufwendungen erfolgswirksam	-135	-54
Veränderung erfolgsneutral erfasster Latenter Steuern	-202	-227
Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen*	-51	178
Latente Steuern zum 31. Dezember	1.503	1.891

* einschließlich Effekten aus Erst- und Entkonsolidierungen

Latente Steuern auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochtergesellschaften in Höhe von 15,9 Mrd. Euro (2008: 15,6 Mrd. 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 Steuer-

gesetzgebung sowie der Erfahrungen aus der Vergangenheit – sind, soweit ersichtlich, in ausreichendem Umfang Vorsorgen für zukünftig mögliche Steuerpflichtungen gebildet.

Der ausgewiesene Ertragsteueraufwand im Geschäftsjahr 2009 in Höhe von 203 Mio. Euro (2008: 21 Mio. Euro) ist um 79 Mio. Euro höher (2008: 85 Mio. Euro niedriger) als der erwartete Ertragsteueraufwand in Höhe von 124 Mio. Euro (2008: 106 Mio. Euro), der sich theoretisch bei Anwendung des inländischen Steuersatzes von 30,2 % (2008: 30,2 %) auf Konzernebene ergeben würde. Der Unterschied zwischen dem erwarteten und dem ausgewiesenen Ertragsteueraufwand ist auf folgende Ursachen zurückzuführen:

in Mio. Euro	2009	2008
Erwarteter Ertragsteueraufwand	124	106
Steuersatzbedingte Abweichungen	38	24
Steuererminderungen (-)/Steuerermehrungen (+) aufgrund steuerfreier Erträge bzw. steuerlich nicht abzugsfähiger Aufwendungen	68	-49
Steueraufwand (+)/Steuerertrag (-) für Vorjahre	-26	-60
Sonstige Abweichungen	-1	-
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	203	21

In den steuerlich nicht abzugsfähigen Aufwendungen sind Effekte aus nicht anrechenbaren Quellensteuern enthalten. Die Position „Steueraufwand (+)/Steuerertrag (-) für Vorjahre“ enthält Steuererträge, die aus der EuGH-Rechtsprechung zum deutschen Steuerrecht resultieren. Gegenläufig wirken Steueraufwendungen für Vorjahre aus einer steuerlichen Betriebsprüfung bei der BMW AG, die zum größten Teil auf Verrechnungspreisthemen zurückzuführen sind. Die drohende Doppelbesteuerung wird durch bilaterale Rechtsbehelfsmaßnahmen vermieden. Entsprechende Erstattungsansprüche bei ausländischen Tochtergesellschaften können den Steueraufwand aufgrund des Steuersatzgefälles nicht vollständig kompensieren.

Die Position „Sonstige Abweichungen“ beinhaltet unter anderem den Effekt aus der Minderung des Steueraufwands durch die Nutzung von Verlustvorträgen, für die bislang keine Aktiven Latenten Steuern angesetzt wurden, sowie bisher unberücksichtigte Steuergutschriften in Höhe von 3 Mio. Euro (2008: 4 Mio. Euro). Des Weiteren wird der Steueraufwand durch den Ansatz von bisher unberücksichtigten temporären Differenzen in Höhe von 26 Mio. Euro erhöht (2008: 9 Mio. Euro Verminderung). Der Steuerertrag aus der Abwertung von Aktiven Latenten Steuern auf Verlustvorträge und temporäre Differenzen sowie deren Rücknahme beträgt 10 Mio. Euro (2008: - Mio. Euro).

74	— Konzernabschluss
74	Gewinn- und -Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzern Eigenkapitals
81	— Konzernanhang
81	Grundsätze
90	— Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

16 – Ergebnis je Aktie

	2009	2008
Jahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	Mio. Euro 203,6	324,3
Ergebnisanteil der Stammaktien	Mio. Euro 186,5	297,9
Ergebnisanteil der Vorzugsaktien	Mio. Euro 17,1	26,4
Durchschnittliche Anzahl der umlaufenden Stammaktien	Stück 601.995.196	601.995.196
Durchschnittliche Anzahl der umlaufenden Vorzugsaktien	Stück 51.833.937	51.296.162
Ergebnis je Stammaktie	Euro 0,31	0,49
Ergebnis je Vorzugsaktie	Euro 0,33	0,51
Dividende je Stammaktie	Euro 0,30	0,30
Dividende je Vorzugsaktie	Euro 0,32	0,32

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.

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

In den Kostenpositionen sind folgende Personalaufwendungen enthalten:

in Mio. Euro	2009	2008
Löhne und Gehälter	5.299	5.991
Soziale Abgaben, Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung — davon für Altersversorgung: 744 Mio. Euro (2008: 811 Mio. Euro)	1.267	1.245
Personalaufwand	<u>6.566</u>	<u>7.236</u>

Der Personalaufwand beinhaltet 171 Mio. Euro (2008: 455 Mio. Euro) an Aufwendungen für den Personalabbau.

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer gliedert sich wie folgt:

	2009	2008
Mitarbeiter	90.755	95.699
Auszubildende und Praktikanten	5.452	6.034
	<u>96.207</u>	<u>101.733</u>

Für die Mitarbeiterzahlen zum Jahresende wird auf die Seiten 27 ff. im Konzernlagebericht verwiesen.

Der im Geschäftsjahr 2009 für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses, KPMG AG Wirtschaftsprüfungs-

gesellschaft und deren verbundene Unternehmen, erfasste Honoraraufwand nach § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB beträgt 11 Mio. Euro (2008: 7 Mio. Euro) und gliedert sich wie folgt:

in Mio. Euro	2009	2008
Abschlussprüfungsleistungen	4	3
Steuerberatungsleistungen	4	3
Sonstige Leistungen	3	1
	11	7

In den einzelnen Kategorien sind die Honoraraufwendungen der BMW AG und der inländischen Tochtergesellschaften sowie der Tochtergesellschaften in Großbritannien, der Schweiz, Spanien, Belgien und den

Niederlanden enthalten. Dagegen wurden im Vorjahr die Aufwendungen der Tochtergesellschaften in Belgien und den Niederlanden nicht dargestellt.

74	— Konzernabschluss
74	Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	— Konzernanhang
81	Grundsätze
90	— Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
97	— Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

BMW Group
Konzernanhang
Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung

18 – **Angaben zur Gesamtergebnisrechnung**

Das sonstige Ergebnis nach Steuern setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	2009	2008
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere		
In der laufenden Periode entstandene Gewinne/Verluste	11	-27
Ergebniswirksame Umbuchungen in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung	-7	-20
	4	-7
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Finanzinstrumente		
In der laufenden Periode entstandene Gewinne/Verluste	358	3
Ergebniswirksame Umbuchungen in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung	-63	-627
	295	-624
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	318	-807
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsorientierten Pensionszusagen und ähnlichen Verpflichtungen	-1.198	161
Latente Steuern auf die Bestandteile des Sonstigen Ergebnisses	-190	188
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-391	-1.089

Die Latenten Steuern auf die Bestandteile des Sonstigen Ergebnisses stellen sich wie folgt dar:

in Mio. Euro	2009			2008		
	Vor Steuern	Latente Steuern	Nach Steuern	Vor Steuern	Latente Steuern	Nach Steuern
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	4	-1	3	-7	-11	-18
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Finanzinstrumente	295	-131	164	-624	231	-393
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	318	-	318	-807	-	-807
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsorientierten Pensionszusagen und ähnlichen Verpflichtungen	-1.198	322	-876	161	-32	129
Sonstiges Ergebnis	-581	190	-391	-1.277	188	-1.089

BMW Group
Konzernanhang
Erläuterungen zur Bilanz

19 – Entwicklung des Konzernanlagevermögens 2009

in Mio. Euro	1. 1. 2009 ¹	Anschaffungs- und Herstellungskosten				– 31. 12. 2009
		Kurs- differenzen	Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge	
Entwicklungskosten	8.855	–	1.087	–	1.247	8.695
Übrige Immaterielle Vermögenswerte	972	3	50	–	166	859
Immaterielle Vermögenswerte	9.827	3	1.137	–	1.413	9.554
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	6.939	36	154	287	76	7.340
Technische Anlagen und Maschinen	21.672	85	1.662	676	1.380	22.715
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.075	11	77	23	130	2.056
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.121	–4	441	–986	6	566
Sachanlagen	31.807	128	2.334	–	1.592	32.677
Vermietete Gegenstände	25.407	3	8.646	–	9.639	24.417
At-Equity bewertete Beteiligungen	111	–	41	–	15	137
Anteile an verbundenen Unternehmen	375	–	38	–	106	307
Beteiligungen	8	–	–	–	–	8
Wertpapiere des Anlagevermögens	23	–	–	–	19	4
Sonstige Finanzanlagen	406	–	38	–	125	319

¹ einschließlich Brutto-Vorrträge während des Geschäftsjahres erstmals konsolidierter Gesellschaften

² darin enthalten Anlagen im Bau von 418 Mio. Euro

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-Vorrträge während des Geschäftsjahres erstmals konsolidierter Gesellschaften

² darin Wertminderungen von 3 Mio. Euro

³ darin Anlagen im Bau von 727 Mio. Euro

74	Konzernabschluss
74	Gewinn- und -Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

1. 1. 2009 ¹	Abschreibungen			31. 12. 2009	Buchwerte			
	Kurs- differenzen	lfd. Jahr	Abgänge		31. 12. 2009	31. 12. 2008		
3.782	-	1.226	1.247	3.761	4.934	5.073	Entwicklungskosten	
401	-	114	101	414	445	568	Übrige Immaterielle Vermögenswerte	
4.183	-	1.340	1.348	4.175	5.379	5.641	Immaterielle Vermögenswerte	
2.745	19	213	41	2.936	4.404	4.157	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	
16.150	58	1.885	1.361	16.732	5.983	5.518	Technische Anlagen und Maschinen	
1.574	10	162	123	1.623	433	497	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	
1	-	-	-	1	565²	1.120	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	
20.470	87	2.260	1.525	21.292	11.385	11.292	Sachanlagen	
5.883	-5	3.689	3.123	6.444	17.973	19.524	Vermietete Gegenstände	
-	-	-	-	-	137	111	At-Equity bewertete Beteiligungen	
79	-	3	-	82	225	296	Anteile an verbundenen Unternehmen	
5	-	-	-	5	3	3	Beteiligungen	
-	-	-	-	-	4	23	Wertpapiere des Anlagevermögens	
84	-	3	-	87	232	322	Sonstige Finanzanlagen	

1. 1. 2008 ¹	Abschreibungen			31. 12. 2008	Buchwerte			
	Kurs- differenzen	lfd. Jahr	Abgänge		31. 12. 2008	31. 12. 2007		
3.445	-2	1.185	846	3.782	5.073	5.034	Entwicklungskosten	
378	-2	110	92	394	568	636	Übrige Immaterielle Vermögenswerte	
3.823	-4	1.295	938	4.176	5.641	5.670	Immaterielle Vermögenswerte	
2.626	-58	202	52	2.718	4.157	3.945	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	
14.783	-214	2.002	423	16.148	5.518	5.635	Technische Anlagen und Maschinen	
1.549	-18	171	130	1.572	497	510	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	
1	-	-	-	1	1.120³	1.018	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	
18.959	-290	2.375²	605	20.439	11.292	11.108	Sachanlagen	
3.847	28	3.975	1.967	5.883	19.524	17.013	Vermietete Gegenstände	
-	-	-	-	-	111	63	At-Equity bewertete Beteiligungen	
76	-	6	3	79	296	185	Anteile an verbundenen Unternehmen	
5	-	-	-	5	3	3	Beteiligungen	
-	-	-	-	-	23	21	Wertpapiere des Anlagevermögens	
81	-	6	3	84	322	209	Sonstige Finanzanlagen	

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 sowie den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Des Weiteren sind in den Immateriellen Vermögenswerten ein Markenrecht in Höhe von 40 Mio. Euro (2008: 37 Mio. Euro) und ein zum Vorjahr unveränderter aktivierter Goodwill in Höhe von 111 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.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden für Immaterielle Vermögenswerte keine Fremdkapitalkosten aktiviert.

Hinsichtlich der Entwicklung der Immateriellen Vermögenswerte wird auf den Anlagespiegel, der auf den Seiten 98f. dargestellt ist, verwiesen.

21 – Sachanlagen

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden für Sachanlagen keine Fremdkapitalkosten aktiviert.

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Positionen des Sachanlagevermögens sowie ihre Entwicklung im Berichtsjahr sind im Anlagespiegel auf den Seiten 98f. enthalten.

Im Sachanlagevermögen sind in Höhe von insgesamt 57 Mio. Euro (2008: 68 Mio. Euro) neben Betriebsgebäuden der BMW AG auch gemietete Technische Anlagen und Maschinen sowie Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung 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

48 Mio. Euro (2008: 50 Mio. Euro) haben Laufzeiten bis maximal 2023. Für die Verträge bestehen teilweise Verlängerungs- und Kaufoptionen. Die Leasingverträge bezüglich Technischer Anlagen und Maschinen sowie Anderer Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung mit einem Restbuchwert in Höhe von 4 Mio. Euro (2008: 6 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 1 Mio. Euro (2008: 10 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 Details zu den Mindestleasingzahlungen der betreffenden Leasingverträge ergeben sich insgesamt wie folgt:

in Mio. Euro	31.12.2009	31.12.2008
Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen		
— Fällig innerhalb eines Jahres	75	67
— Fällig zwischen einem und fünf Jahren	166	202
— Fällig nach mehr als fünf Jahren	117	157
	358	426
In den künftigen Mindestleasingzahlungen enthaltener Zinsanteil		
— Fällig innerhalb eines Jahres	7	9
— Fällig zwischen einem und fünf Jahren	25	27
— Fällig nach mehr als fünf Jahren	36	49
	68	85
Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen		
— Fällig innerhalb eines Jahres	68	58
— Fällig zwischen einem und fünf Jahren	141	175
— Fällig nach mehr als fünf Jahren	81	108
	290	341

74	— Konzernabschluss
74	Gewinn- und -Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	— Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	— Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

22 – Vermietete Gegenstände

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

schäfts. Für die Mindestleasingzahlungen aus nicht kündbaren Operating Leases in Höhe von 7.686 Mio. Euro (2008: 8.515 Mio. Euro) ergeben sich folgende Fälligkeiten:

in Mio. Euro	31.12.2009	31.12.2008
Innerhalb eines Jahres	4.257	4.589
Zwischen einem und fünf Jahren	3.428	3.925
Nach mehr als fünf Jahren	1	1
Vermietete Gegenstände	7.686	8.515

An bedingten Leasingzahlungen, vor allem in Abhängigkeit von der Fahrleistung, wurden 39 Mio. Euro (2008: 30 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 98f. 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 die Beteiligung an der Cirquent

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

in Mio. Euro	31.12.2009	31.12.2008
Angaben zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung		
Erträge	835	627
Aufwendungen	797	603
Angaben zur Bilanz		
Langfristige Vermögenswerte	222	139
Kurzfristige Vermögenswerte	287	234
Eigenkapital	164	126
Langfristige Schulden	15	31
Kurzfristige Schulden	330	216

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

India Private Limited, Neu Delhi, und BMW Polska Sp. z o.o., Warschau, sowie dem Verkauf der BMW Sauber AG, Hinwil, der BMW Sauber Engineering AG, Hinwil, und der BMW Sauber Holding AG, Vaduz.

Die Zugänge bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen die Gründung der BMW Automotive Finance (China) Co., Ltd., Peking, und der BMW Financial Services Singapore Pte Ltd., Singapur.

Die Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen betreffen die Gesellschaft Westchester BMW, Inc., Wilmington, Del.

Die Abgänge bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen ergeben sich aus der Erstkonsolidierung von BMW

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Positionen der Sonstigen Finanzanlagen sowie ihre Entwicklung im Berichtsjahr sind im Anlagespiegel auf den Seiten 98f. enthalten.

24 – Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 40.594 Mio. Euro (2008: 38.063 Mio. Euro) resultieren zum einen in Höhe von 31.971 Mio. Euro (2008: 29.470 Mio.

Euro) aus Kreditfinanzierung für Kunden und Händler sowie zum anderen in Höhe von 8.623 Mio. Euro (2008: 8.593 Mio. Euro) aus Finance Leases. Den Finance Leases liegen folgende Details zugrunde:

in Mio. Euro	31.12.2009	31.12.2008
Bruttoinvestitionen in Finance Leases		
— Fällig innerhalb eines Jahres	3.477	3.315
— Fällig zwischen einem und fünf Jahren	6.269	6.357
— Fällig nach mehr als fünf Jahren	28	29
	9.774	9.701
Barwert der ausstehenden Mindestleasingzahlungen		
— Fällig innerhalb eines Jahres	3.056	2.932
— Fällig zwischen einem und fünf Jahren	5.542	5.634
— Fällig nach mehr als fünf Jahren	25	27
	8.623	8.593
Noch nicht realisierter Finanzertrag	1.151	1.108

Die Höhe der vor allem von der Fahrleistung abhängigen bedingten Leasingzahlungen beträgt 3 Mio. Euro (2008: 5 Mio. Euro). Für Finance Leases wurden Wertminderungen, die sich nach dem individuellen Ausfallrisiko richten, in Höhe von 58 Mio. Euro (2008: 52 Mio. Euro) berücksichtigt. Nicht garantierte Restwerte, die zugunsten des

Leasinggebers anfallen, betragen 3 Mio. Euro (2008: 1 Mio. Euro).

Vom Gesamtbestand der Forderungen aus Finanzdienstleistungen entfällt ein Teilbetrag in Höhe von 23.478 Mio. Euro (2008: 22.192 Mio. Euro) auf eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

Wertberichtigungen und Kreditrisiko

in Mio. Euro	31.12.2009	31.12.2008
Bruttobuchwert	41.950	39.116
Wertberichtigungen	-1.356	-1.053
Nettobuchwert	40.594	38.063

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen entwickelten sich wie folgt:

2009 in Mio. Euro	Wertberichtigungen auf		Gesamt
	Einzelbasis	Gruppenbasis	
Anfangsbestand 1. Januar	938	115	1.053
Zuführungen / Auflösungen	682	50	732
Inanspruchnahme	-444	-10	-454
Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen	19	6	25
Endbestand 31. Dezember	1.195	161	1.356

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

* einschließlich während des Geschäftsjahres erstmals konsolidierter Gesellschaften

74	— Konzernabschluss
74	— Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	— Gesamtergebnisrechnung
76	— Bilanzen
78	— Kapitalflussrechnungen
80	— Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	— Konzernanhang
81	— Grundsätze
90	— Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
97	— Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	— Erläuterungen zur Bilanz
119	— Sonstige Angaben
133	— Segmentinformationen

Zum Bilanzstichtag bestehen 161 Mio. Euro (2008: 115 Mio. Euro) an Wertberichtigungen auf Gruppenbasis für Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Bruttobuchwert in Höhe von 19.509 Mio. Euro (2008: 17.274 Mio. Euro). Für Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 10.581 Mio. Euro (2008: 7.755 Mio. Euro) bestehen zum 31. Dezember 2009 Wertberichtigungen auf Einzelbasis in Höhe von 1.195 Mio. Euro (2008: 938 Mio. Euro).

Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 11.860 Mio. Euro (2008: 14.087 Mio. Euro) sind zum Bilanzstichtag weder überfällig noch wertberichtigt.

Der geschätzte Marktwert der Sicherheiten, die für wertberichtigte Forderungen gehalten werden, beträgt zum Bilanzstichtag 15.600 Mio. Euro (2008: 14.570 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 40 Mio. Euro (2008: 44 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	31.12.2009	31.12.2008
Derivate	2.433	3.449
Wertpapiere und Investmentanteile	1.648	653
Ausleihungen an Dritte	23	13
Forderungen aus dem Kreditkartengeschäft	266	253
Sonstige	364	746
Finanzforderungen	4.734	5.114
davon langfristig	1.519	1.808
davon kurzfristig	3.215	3.306

Die Veränderung in der Position Derivate beruht im Wesentlichen auf im Geschäftsjahr ausgelaufenen Währungsderivaten mit positiven Marktwerten.

Der Anstieg bei Wertpapieren und Investmentanteilen ergibt sich aus Investitionen im Rahmen des Liquiditätsmanagements.

Der Sicherung von Verpflichtungen aus Altersteilzeitverhältnissen dienen Investmentanteile, die in der Vergangenheit im Rahmen von Contractual Trust Arrangements (CTA) an

den BMW Trust e.V., München, übertragen wurden und deshalb mit dem Erfüllungsrückstand aus Altersteilzeitverpflichtungen saldiert werden. Der die Altersteilzeitverpflichtung (Erfüllungsrückstand) übersteigende Wert der Investmentanteile von 28 Mio. Euro (2008: 35 Mio. Euro) wird unter den Sonstigen Finanzforderungen ausgewiesen.

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

in Mio. Euro	31.12.2009	31.12.2008
Aktien	-	32
Festverzinsliche Wertpapiere	1.647	620
Übrige Wertpapiere	1	1
Wertpapiere und Investmentanteile	1.648	653

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

in Mio. Euro	31.12.2009	31.12.2008
Festverzinsliche Wertpapiere		
— Fällig innerhalb von drei Monaten	302	-
— Fällig nach mehr als drei Monaten	1.345	620
Übrige Wertpapiere		
— Fällig innerhalb von drei Monaten	-	1
— Fällig nach mehr als drei Monaten	1	-
Schuldtitel	1.648	621

Wertberichtigungen und Kreditrisiko

Die Forderungen aus dem Kreditkartengeschäft setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2009	31.12.2008
Bruttobuchwert	283	268
Wertberichtigungen	-17	-15
Nettobuchwert	266	253

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

2009 in Mio. Euro	Wertberichtigungen auf		Gesamt
	Einzelbasis	Gruppenbasis	
Anfangsbestand 1. Januar	15	-	15
Zuführungen / Auflösungen	35	-	35
Inanspruchnahme	-32	-	-32
Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen	-1	-	-1
Endbestand 31. Dezember	17	-	17

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

74	Konzernabschluss
74	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

26 – **Ertragsteueransprüche**

Den Ertragsteueransprüchen liegen folgende Sachverhalte zugrunde:

31. Dezember 2009 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein Jahr	Gesamt
Latente Ertragsteuern	-	1.266	1.266
Laufende Ertragsteuern	452	498	950
Ertragsteueransprüche	452	1.764	2.216

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

27 – **Sonstige Vermögenswerte**

Die Sonstigen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2009	31.12.2008
Sonstige Steuern	445	373
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	485	425
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	171	103
Aktive Rechnungsabgrenzungen	898	848
Sicherheitsleistungen	507	291
Übrige	618	462
Sonstige Vermögenswerte	3.124	2.502
davon langfristig	640	660
davon kurzfristig	2.484	1.842

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten in Höhe von 70 Mio. Euro (2008: 139 Mio. Euro) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie in Höhe von 415 Mio. Euro (2008: 286 Mio. Euro) Finanzforderungen. Sie weisen mit einem Teilbetrag in Höhe von 145 Mio. Euro (2008: 43 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 898 Mio. Euro (2008: 848 Mio. Euro) ergeben sich im Wesentlichen durch Vorauszahlungen für Zinsen und nicht aktivierungsfähige Entwicklungsleistungen sowie Versicherungsprämien und Mieten. Vom ausgewiesenen Betrag sind 568 Mio. Euro (2008: 483 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	31.12.2009	31.12.2008
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	536	596
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	542	803
Fertige Erzeugnisse und Waren	5.477	5.891
Vorräte	6.555	7.290

Von dem Gesamtbetrag der zum 31. Dezember 2009 bilanzierten Vorräte in Höhe von 6.555 Mio. Euro (2008: 7.290 Mio. Euro) sind 355 Mio. Euro (2008: 426 Mio. Euro) zu ihrem Nettoveräußerungswert bilanziert. Die im

Geschäftsjahr 2009 erfassten Wertminderungen auf den Nettoveräußerungswert betragen 58 Mio. Euro (2008: 47 Mio. Euro).

29 – **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von insgesamt 1.857 Mio. Euro (2008: 2.305 Mio.

Euro) entfällt ein Teilbetrag in Höhe von 40 Mio. Euro auf eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr (2008: 40 Mio. Euro).

Wertberichtigungen und Kreditrisiko

in Mio. Euro	31.12.2009	31.12.2008
Bruttobuchwert	1.942	2.373
Wertberichtigungen	-85	-68
Nettobuchwert	1.857	2.305

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

2009 in Mio. Euro	Wertberichtigungen auf		Gesamt
	Einzelbasis	Gruppenbasis	
Anfangsbestand 1. Januar*	62	7	69
Zuführungen / Auflösungen	31	3	34
Inanspruchnahme	-17	-2	-19
Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen	-	1	-1
Endbestand 31. Dezember	76	9	85

* einschließlich während des Geschäftsjahres erstmals konsolidierter Gesellschaften

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

Am Bilanzstichtag bestehen wie im Vorjahr keinerlei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die neu ver-

handelt wurden und andernfalls überfällig oder wertberichtigt wären.

74	—	Konzernabschluss
74	—	Gewinn- und -Verlust-Rechnungen
74	—	Gesamtergebnisrechnung
76	—	Bilanzen
78	—	Kapitalflussrechnungen
80	—	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	—	Konzernanhang
81	—	Grundsätze
90	—	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
97	—	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	—	Erläuterungen zur Bilanz
119	—	Sonstige Angaben
133	—	Segmentinformationen

Des Weiteren bestehen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die überfällig, aber nicht wertberichtig sind.

Die Überfälligkeiten gliedern sich in die folgenden Zeitbänder:

in Mio. Euro	31.12.2009	31.12.2008
1 – 30 Tage überfällig	149	301
31 – 60 Tage überfällig	49	81
61 – 90 Tage überfällig	26	3
91 – 120 Tage überfällig	28	6
Über 120 Tage überfällig	69	43
	321	434

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, sodass das Ausfallrisiko sehr begrenzt ist.

30 – Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Bei den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten in Höhe von 7.767 Mio. Euro (2008: 7.454 Mio. Euro)

handelt es sich um Kassenbestände sowie Guthaben bei Kreditinstituten mit einer Fälligkeit innerhalb von drei Monaten.

31 – Eigenkapital

Zahl der ausgegebenen Aktien

Die Zahl der am 31. Dezember 2009 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 52.665.362 Stück. Sämtliche Aktien lauten auf den Inhaber. Die Vorzugsaktien sind mit einem Vorabgewinn (Mehrdividende) in Höhe von 0,02 Euro je Aktie ausgestattet.

Im Rahmen eines Belegschaftsaktienprogramms wurden im Jahr 2009 an die Mitarbeiter 831.425 Stück Vorzugsaktien ohne Stimmrecht zu einem Vorzugskurs von 15,56 Euro je Aktie veräußert. Diese sind erst für das Geschäftsjahr 2010 dividendenberechtigt. Dafür wurden 362.225 Stück der im Bestand befindlichen Eigenen Anteile verwendet, die restlichen 905 Stück am Kapitalmarkt verkauft. Zum 31. Dezember 2009 befanden sich keine Eigenen Anteile mehr im Bestand der BMW AG.

Das in der Hauptversammlung vom 14. Mai 2009 geschaffene Genehmigte Kapital in Höhe von insgesamt 5 Mio. Euro wurde zur Ausgabe weiterer 469.200 Vorzugsaktien an Mitarbeiter genutzt. Damit stieg das Grundkapital um 0,5 Mio. Euro. Das Genehmigte Kapital ist bis zum 13. Mai 2014 befristet und beträgt am Bilanzstichtag noch 4,5 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 14. Mai 2009 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 8. Mai 2008 aufgehoben. Die Ermächtigung vom 14. Mai 2009 gilt bis zum 12. November 2010. Die Ermächtigung wurde im Jahr 2009 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 1.921 Mio. Euro (2008: 1.911 Mio. Euro). Die Veränderung ergibt sich aus der Kapitalerhöhung zur Ausgabe von Vorzugsaktien an Mitarbeiter.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen enthalten die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden. 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 auf 20.426 Mio. Euro gestiegen. Sie erhöhten sich im Geschäftsjahr 2009 um den Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG in Höhe von 204 Mio. Euro und verminderten sich durch die Auszahlung der Dividende für 2008 in Höhe von 197 Mio. Euro.

Der der Hauptversammlung zur Ausschüttung vorgeschlagene Bilanzgewinn des Jahres 2009 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 13 Mio. Euro (2008: 8 Mio. Euro). Darin enthalten ist das

anteilige Periodenergebnis in Höhe von 6 Mio. Euro (2008: 6 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 zugrundeliegenden 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 fristenkongruente 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.

Die Kapitalstruktur stellt sich zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

in Mio. Euro	31.12.2009	31.12.2008
Eigenkapitalanteil der Aktionäre der BMW AG	19.902	20.275
— Anteil am Gesamtkapital	24,5%	25,1%
— Langfristige Finanzverbindlichkeiten	34.391	30.497
— Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	26.934	29.887
Finanzverbindlichkeiten gesamt	61.325	60.384
— Anteil am Gesamtkapital	75,5%	74,9%
Gesamtkapital	81.227	80.659

Der Eigenkapitalanteil der Aktionäre der BMW AG ging im Geschäftsjahr um 0,6 Prozentpunkte zurück. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf versicherungsmathematische Veränderungen aus Pensionszusagen im Eigenkapital zurückzuführen. Der Anteil der Finanzverbindlichkeiten steigt insbesondere aufgrund des erhöhten Refinanzierungsbedarfs im Finanzdienstleistungsgeschäft.

Die BMW AG wird durch die international tätigen Rating-Agenturen Standard & Poor's (S&P) und Moody's offiziell bewertet. Während die BMW AG die vergangenen Jahre von erstklassigen Kurzfrist-Ratings von Moody's und S&P profitierte, konnte sie sich den Schwierigkeiten innerhalb der Automobilbranche, ausgelöst durch die Finanz- und Wirtschaftskrise, nicht vollständig entziehen.

74	— Konzernabschluss
74	— Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74	— Gesamtergebnisrechnung
76	— Bilanzen
78	— Kapitalflussrechnungen
80	— Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	— Konzernanhang
81	— Grundsätze
90	— Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
97	— Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	— Erläuterungen zur Bilanz
119	— Sonstige Angaben
133	— Segmentinformationen

S & P hat am 5. November 2008 das Langfrist-Rating A/Ausblick stabil (vorher A+/Ausblick Stabil) vergeben und änderte am 27. Februar 2009 den Ausblick von „stabil“ auf „negativ“. Aufgrund der schwierigen makro-ökonomischen Bedingungen und anhaltender Zweifel an einer schnellen Erholung der Hauptmärkte wurde am 13. November 2009 das Langfrist-Rating der BMW AG auf A-/Ausblick negativ herabgestuft. S & P änderte im Zusammenhang mit der Herabstufung des

Langfrist-Ratings auch das BMW Kurzfrist-Rating auf A-2.

Nachdem Moody's am 18. Februar 2009 das Rating der BMW AG auf „under review for possible downgrade“ gestellt hatte, wurde das Langfrist-Rating am 3. April 2009 auf A3/Ausblick negativ (vorher A2/Ausblick stabil) geändert und das Kurzfrist-Rating der BMW AG von P-1 auf P-2 herabgestuft.

	Moody's	Standard & Poor's
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	A3	A-
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	P-2	A-2
Ausblick	negativ	negativ

Mit der Einstufung A- bei S & P bzw. A3 bei Moody's bescheinigen die Agenturen der BMW AG weiterhin für die Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von über einem Jahr

eine solide Bonität. Auch im Kurzfristbereich können weiterhin wettbewerbsfähige Refinanzierungskonditionen erreicht werden.

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 70 Mio. Euro (2008: 66 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 (2008: 7 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 387 Mio. Euro (2008: 412 Mio. Euro). Darin enthalten sind Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung in Höhe von 356 Mio. Euro (2008: 376 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. Im Geschäftsjahr 2009 hat die BMW AG einen weiteren Teil ihrer Pensionsverpflichtungen im Rahmen von Contractual Trust Arrangements (CTA) auf den BMW Trust e. V., München, ausfinanziert. 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. Hierbei

sind für Großbritannien und die übrigen Länder folgende gewichtete Durchschnitte angegeben:

31. Dezember	Deutschland		Großbritannien		Übrige	
in %	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Abzinsungsfaktor	5,30	6,00	5,40	6,01	5,54	5,44
Gehaltstrend	3,25	3,25	4,00	4,01	3,45	3,58
Rententrend	2,30	2,25	3,38	3,11	1,96	1,86

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 Finanzforderungen 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:

31. Dezember	Deutschland		Großbritannien		Übrige		Gesamt	
in Mio. Euro	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Barwerte der rückerstattungsfinanzierten Versorgungsansprüche	3	31	-	-	70	131	73	162
Barwerte der fondsfinanzierten Versorgungsansprüche	4.616	3.817	5.743	4.403	499	406	10.858	8.626
Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen (Defined Benefit Obligations)	4.619	3.848	5.743	4.403	569	537	10.931	8.788
Fondsvermögen zu Marktwerten	3.144	1.155	4.487	4.059	346	277	7.977	5.491
Nettoverpflichtungen	1.475	2.693	1.256	344	223	260	2.954	3.297
Anpassungsbeträge aufgrund nachzuverrechnender Dienstzeitaufwendungen	-	-	-	-	4	4	4	4
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.58 nicht als Vermögenswert erfasster Betrag	-	-	3	1	7	9	10	10
Bilanzwerte zum 31. Dezember	1.475	2.693	1.259	345	234	273	2.968	3.311
davon Pensionsrückstellungen	1.475	2.693	1.259	345	238	276	2.972	3.314
davon Vermögenswerte (-)	-	-	-	-	-4	-3	-4	-3

74	Konzernabschluss
74	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

Von den Pensionsrückstellungen der übrigen Länder in Höhe von 238 Mio. Euro (2008: 276 Mio. Euro) entfallen 168 Mio. Euro (2008: 145 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, vor allem durch die Aufwertung des Britischen Pfunds, erhebliche Auswirkungen auf die Höhe der Barwerte der Pensionsverpflichtungen 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	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Bilanzwerte zum 1. Januar	2.693	3.849	345	647	273	127	3.311	4.623
Entkonsolidierungseffekte	-	-4	-	-4	-	-	-	-
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	237	293	77	76	43	30	357	399
Geleistete Rentenzahlungen bzw. Fondsdotierungen	-1.746	-1.471	-99	-98	-58	-14	-1.903	-1.583
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) auf Versorgungszusagen	522	-271	946	-647	-4	-1	-1.464	-919
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) auf Fondsvermögen	-234	278	-40	486	-15	104	-289	868
Mitarbeiterbeiträge	2	20	-	-	-	-	2	20
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	1	-1	30	-123	-5	27	26	-97
Bilanzwerte zum 31. Dezember	1.475	2.693	1.259	345	234	273	2.968	3.311
davon Pensionsrückstellungen	1.475	2.693	1.259	345	238	276	2.972	3.314
davon Vermögenswerte (-)	-	-	-	-	-4	-3	-4	-3

Aus den leistungsorientierten Versorgungssystemen ergeben sich in der BMW Group **Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen** in Höhe von 357 Mio. Euro (2008:

399 Mio. Euro), die sich aus folgenden Komponenten zusammensetzen:

	Deutschland		Großbritannien		Übrige		Gesamt	
in Mio. Euro	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Aufwendungen für im Berichtsjahr erdiente Pensionsansprüche	103	117	52	59	33	31	188	207
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen	228	209	275	316	29	25	532	550
Nachzuverrechnende Diensteaufwendungen	-	-1	7	4	-	-1	7	2
Erwarteter Vermögensertrag der Pensionsfonds (-)	-94	-32	-257	-303	-19	-25	-370	-360
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	237	293	77	76	43	30	357	399

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 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 %	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Renditeerwartung Planvermögen	6,12	5,43	6,03	5,93	6,55	6,99

Abweichend von den erwarteten Erträgen in Höhe von 370 Mio. Euro (2008: 360 Mio. Euro) ergab sich im Geschäftsjahr 2009 eine tatsächliche Erhöhung des Fondsvermögens von 659 Mio. Euro (2008: Minderung des Fondsvermögens von 508 Mio. Euro). Hieraus resultieren versicherungsmathematische Gewinne auf Fondsvermögen in Höhe von 289 Mio. Euro (2008: versicherungsmathematische Verluste von 868 Mio. Euro). Diesen versicherungsmathematischen Gewinnen beim Fondsvermögen stehen versicherungsmathematische Verluste in Höhe von 1.464 Mio. Euro (2008: versicherungsmathematische Gewinne von 919 Mio. Euro) bei den Versorgungszusagen gegenüber. Diese beruhen im Wesentlichen auf den gesunkenen Diskontierungszinssätzen sowie den gestiegenen Inflationserwartungen in Deutschland und Großbritannien.

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:

74	Konzernabschluss
74	Gewinn- und -Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

Deutschland						
	Anwartschaftsbarwerte		Fondsvermögen		Nettoverpflichtung	
in Mio. Euro	2009	2008	2009	2008	2009	2008
1. Januar	3.848	3.849	-1.155	-	2.693	3.849
Entkonsolidierungseffekte	-	-4	-	-	-	-4
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen bzw. erwarteter Vermögensertrag	331	325	-94	-32	237	293
Geleistete Fondsdotierungen	-	-	-1.642	-1.375	-1.642	-1.375
Mitarbeiterbeiträge (PVK)	27	49	-25	-29	2	20
Geleistete Auszahlungen und Rentenzahlungen	-111	-99	7	3	-104	-96
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	522	-271	-234	278	288	7
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	2	-1	-1	-	1	-1
31. Dezember	4.619	3.848	-3.144	-1.155	1.475	2.693

Großbritannien						
	Anwartschaftsbarwerte		Fondsvermögen		Nettoverpflichtung	
in Mio. Euro	2009	2008	2009	2008	2009	2008
1. Januar	4.403	6.327	-4.059	-5.686	344	641
Entkonsolidierungseffekte	-	-24	-	28	-	4
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen bzw. erwarteter Vermögensertrag	334	379	-257	-303	77	76
Geleistete Fondsdotierungen	-	-	-99	-98	-99	-98
Mitarbeiterbeiträge	1	13	-1	-13	-	-
Geleistete Auszahlungen und Rentenzahlungen	-264	-285	264	285	-	-
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	946	-647	-40	486	906	-161
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	323	-1.360	-295	1.242	28	-118
31. Dezember	5.743	4.403	-4.487	-4.059	1.256	344

Übrige	Anwartschaftsbarwerte		Fondsvermögen		Nettoverpflichtung	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008
in Mio. Euro						
1. Januar	537	455	-277	-343	260	112
Erstkonsolidierungseffekte	-	1	-	-	-	1
Entkonsolidierungseffekte	-	-1	-	-	-	-1
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen bzw. erwarteter Vermögensertrag	62	55	-19	-25	43	30
Geleistete Fondsdotierungen	-	-	-54	-8	-54	-8
Mitarbeiterbeiträge	2	1	-2	-1	-	-
Geleistete Auszahlungen und Rentenzahlungen	-19	-17	15	11	-4	-6
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	-4	-1	-15	104	-19	103
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	-9	44	6	-15	-3	29
31. Dezember	569	537	-346	-277	223	260

Das Fondsvermögen in Deutschland, Großbritannien und den übrigen Ländern setzt sich wie folgt zusammen:

Bestandteile des Fondsvermögens	Deutschland		Großbritannien		Übrige		Summe	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
in Mio. Euro								
Eigenkapitalinstrumente	1.020	379	823	642	165	151	2.008	1.172
Schuldverschreibungen	1.835	641	2.951	2.620	142	101	4.928	3.362
Immobilien	-	-	315	278	20	7	335	285
Übrige	289	135	398	519	19	18	706	672
31. Dezember	3.144	1.155	4.487	4.059	346	277	7.977	5.491

Zur Reduzierung der Auswirkungen von Kapitalmarkt-schwankungen auf die Nettoverpflichtung ist ein wesentlicher Teil des Fondsvermögens in Schuldverschreibungen investiert. Andere Anlageklassen wie z. B. Aktien dienen der Erwirtschaftung höherer Renditen. Diese sind erforderlich, um in den versicherungsmathematischen Prämissen nicht berücksichtigte Risiken wie z. B. eine

Änderung der aktuellen Sterbetafeln abdecken zu können.

In den letzten fünf Jahren stellten sich die Entwicklung der Anwartschaftsbarwerte und des Fondsvermögens sowie die versicherungsmathematischen Anpassungen dieser beiden Größen wie folgt dar:

in Mio. Euro	2009	2008	2007	2006	2005
Anwartschaftsbarwert	10.931	8.788	10.631	11.430	11.237
Fondsvermögen zu Marktwerten	7.977	5.491	6.029	6.432	6.017
Nettoverpflichtung	2.954	3.297	4.602	4.998	5.220
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) auf Versorgungszusagen	1.464	-919	-557	-400	1.131
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) auf Fondsvermögen	-289	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	31.12.2009		31.12.2008	
	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	960	445	1.241	603
Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb	2.816	1.031	2.790	1.081
Andere Verpflichtungen	988	582	851	441
Sonstige Rückstellungen	4.764	2.058	4.882	2.125

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 1.1.2009 ¹	Kurs-differenzen	Zu-führung	Auf-zinsung	Ver-brauch ²	Auf-lösung	Stand
							31.12.2009
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	1.243	3	590	5	-586	-295	960
Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb	2.792	21	1.151	102	-1.091	-159	2.816
Andere Verpflichtungen	867	20	480	8	-248	-139	988
Sonstige Rückstellungen	4.902	44	2.221	115	-1.925	-593	4.764

¹ einschließlich während des Geschäftsjahres erstmals konsolidierter Gesellschaften

² einschließlich während des Geschäftsjahres entkonsolidierter Gesellschaften

Von der Auflösung werden 509 Mio. Euro (2008: 263 Mio. Euro) in den Funktionskosten ausgewiesen.

34 – **Ertragsteuerverpflichtungen**

31. Dezember 2009 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein Jahr	Gesamt
Latente Ertragsteuern	-	2.769	2.769
Laufende Ertragsteuern	595	241	836
Ertragsteuerverpflichtungen	595	3.010	3.605

31. Dezember 2008 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein Jahr	Gesamt
Latente Ertragsteuern	-	2.757	2.757
Laufende Ertragsteuern	265	368	633
Ertragsteuerverpflichtungen	265	3.125	3.390

74	Konzernabschluss
74	Gewinn- und -Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

Von den Laufenden Ertragsteuern in Höhe von 836 Mio. Euro (2008: 633 Mio. Euro) entfallen 197 Mio. Euro (2008: 97 Mio. Euro) auf Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern und 639 Mio. Euro (2008: 536 Mio. Euro) auf

Rückstellungen für Ertragsteuern. Im Berichtszeitraum wurden Rückstellungen für Ertragsteuern in Höhe von 60 Mio. Euro (2008: 141 Mio. Euro) aufgelöst.

35 – Finanzverbindlichkeiten

Unter den Finanzverbindlichkeiten werden sämtliche Verpflichtungen der BMW Group aus dem Finanzverkehr

ausgewiesen, die zum jeweiligen Bilanzstichtag bestanden. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

31. Dezember 2009 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Anleihen	4.483	18.320	4.214	27.017
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6.534	1.840	800	9.174
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	7.212	2.700	21	9.933
Commercial Paper	5.213	-	-	5.213
Asset-Backed-Finanzierungen	2.086	5.726	-	7.812
Derivate	549	532	12	1.093
Sonstige	857	145	81	1.083
Finanzverbindlichkeiten	26.934	29.263	5.128	61.325

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
Derivate	762	796	63	1.621
Sonstige	763	207	108	1.078
Finanzverbindlichkeiten	29.887	23.717	6.780	60.384

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	10.000 Mio. JPY	2,0	0,8
	Variabel	768 Mio. SKK	3,0	3,0
	Variabel	1.733 Mio. EUR	3,8	2,0
	Variabel	50 Mio. USD	3,0	0,7
	Festverzinslich	250 Mio. AUD	4,0	7,3
	Festverzinslich	12.666 Mio. EUR	5,3	5,0
	Festverzinslich	1.250 Mio. USD	4,5	4,9
	Festverzinslich	300 Mio. GBP	7,0	5,3
	Festverzinslich	1.000 Mio. SEK	2,0	5,0
	Festverzinslich	450 Mio. NOK	4,0	5,8
	Festverzinslich	44 Mio. RON	3,0	11,4
BMW (UK) Capital plc, Bracknell	Variabel	47.100 Mio. JPY	3,8	0,3
	Variabel	1.080 Mio. CZK	3,0	1,5
	Variabel	500 Mio. SEK	1,0	0,5
	Festverzinslich	500 Mio. GBP	6,0	5,6
BMW US Capital, LLC, Wilmington, Del.	Variabel	278 Mio. USD	3,9	0,3
	Variabel	100 Mio. EUR	3,0	0,7
81 — Konzernanhang	Variabel	100 Mio. CAD	3,0	0,4
	Variabel	405 Mio. MXN	5,0	4,9
	Festverzinslich	5.000 Mio. EUR	6,0	4,9
	Festverzinslich	1.476 Mio. USD	6,8	5,2
	Festverzinslich	1.725 Mio. MXN	4,4	7,8
133 Segmentinformationen	Festverzinslich	1.150 Mio. CHF	4,4	2,9
Rolls-Royce Motor Cars Limited, Bracknell	Variabel	46 Mio. GBP	7,0	0,8
Sonstige	Variabel	19.600 Mio. JPY	2,8	0,4
	Variabel	480 Mio. EUR	1,7	0,7
	Variabel	200 Mio. NOK	1,0	2,1
	Variabel	1.451 Mio. SEK	1,2	0,5
	Variabel	200 Mio. USD	3,0	1,8
	Festverzinslich	76.000 Mio. JPY	15,0	2,5
	Festverzinslich	250 Mio. CHF	5,0	3,0
Festverzinslich	80 Mio. EUR	1,5	2,1	

74	— Konzernabschluss
74	Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	— Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust- Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	— Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

Den Commercial Paper liegen folgende Details zugrunde:

Emittent	Emissionsvolumen in jeweiliger Währung (ISO-Code)	Durchschnittliche gewichtete Rest- laufzeit (in Tagen)	Durchschnittlicher gewichteter Nominalzinssatz (in %)
BMW AG, München	1.717 Mio. EUR	46,3	0,7
BMW Finance N.V., Den Haag	1.924 Mio. EUR	62,0	0,7
BMW Malta Finance Ltd., St. Julians	385 Mio. EUR	47,9	0,7
BMW (UK) Capital plc, Bracknell	100 Mio. EUR	11,0	1,7
BMW US Capital, LLC, Wilmington, Del.	1.551 Mio. EUR	14,5	0,4

36 – Sonstige Verbindlichkeiten

Die Sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten folgende Themen:

31. Dezember 2009 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Sonstige Steuern	473	22	-	495
Soziale Sicherheit	44	18	7	69
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	395	22	-	417
Erhaltene Kautionen	124	78	-	202
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	34	1	-	35
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	11	-	-	11
Passive Rechnungsabgrenzungen	1.109	1.795	230	3.134
Übrige	1.779	101	7	1.887
Sonstige Verbindlichkeiten	3.969	2.037	244	6.250

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

Die Passiven Rechnungsabgrenzungen entfallen auf folgende Themen:

in Mio. Euro	31.12.2009		31.12.2008	
	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres
Abgrenzungen aus Leasingfinanzierung	1.082	658	1.068	654
Abgrenzungen aus Serviceverträgen	1.602	345	1.615	485
Zuschüsse	276	46	303	56
Sonstige Abgrenzungen	174	60	195	67
Passive Rechnungsabgrenzungen	3.134	1.109	3.181	1.262

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.

74	— Konzernabschluss
74	Gewinn- und -Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	— Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	— Erläuterungen zur Bilanz
119	— Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

37 – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

31. Dezember 2009	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
in Mio. Euro				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.106	16	-	3.122
31. Dezember 2008	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
in Mio. Euro				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.525	37	-	2.562

Der Gesamtbetrag aus Finanzverbindlichkeiten, Sonstigen Verbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Lieferungen

und Leistungen mit einer Restlaufzeit von über fünf Jahren beträgt 5.372 Mio. Euro (2008: 7.072 Mio. Euro).

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	31.12.2009	31.12.2008
Bürgschaften	158	83
Gewährleistungen	10	8
Sonstige	64	60
Eventualverbindlichkeiten	232	151

Die Haftungsverhältnisse entfallen im Wesentlichen auf Dritte. Bei den Bürgschaften entfallen 8 Mio. Euro (2008: 5 Mio. Euro) 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 93 Jahren und beinhalten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Im Jahr 2009 wurde für Sonstige finanzielle Verpflichtungen ein Betrag in Höhe von 199 Mio. Euro (2008: 230 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	31.12.2009	31.12.2008
Nominale Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen		
— Fällig innerhalb eines Jahres	208	222
— Fällig zwischen einem und fünf Jahren	598	619
— Fällig nach mehr als fünf Jahren	697	695
Sonstige finanzielle Verpflichtungen	1.503	1.536

Hiervon entfallen auf verbundene Unternehmen 1 Mio. Euro (2008: 7 Mio. Euro) und auf durchgereichte Leasingverträge 1 Mio. Euro (2008: 1 Mio. Euro).

Verpflichtungen zum Erwerb von Sachanlagen bestehen in Höhe von 1.697 Mio. Euro (2008: 1.891 Mio. Euro). Weitere finanzielle Verpflichtungen bestehen in Höhe von 140 Mio. Euro (2008: 158 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 2009 in Mio. Euro		Barmittel		Kredite und Forderungen		Bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen	
		Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert
Aktiva							
	Sonstige Finanzanlagen	-	-	-	-	-	-
	Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-	-	41.177	40.594	-	-
	Finanzforderungen						
	— Derivate	-	-	-	-	-	-
	— Wertpapiere und Investmentanteile	-	-	-	-	-	-
	— Ausleihungen an Dritte	-	-	23	23	-	-
	— Forderungen aus dem Kreditkartengeschäft	-	-	266	266	-	-
	— Sonstige Finanzforderungen	-	-	364	364	-	-
	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.767	7.767	-	-	-	-
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	-	1.857	1.857	-	-
	Sonstige Vermögenswerte						
	— Forderungen gegen verbundene Unternehmen	-	-	485	485	-	-
	— Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-	171	171	-	-
	— Sicherheitsleistungen	507	507	-	-	-	-
	— Übrige	-	-	325	325	-	-
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	-	-	-	-	-	-
	— Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-	-	-	-	-
	— Übrige	-	-	-	-	-	-

* Der Buchwert entspricht dem Marktwert.

74	Konzernabschluss
74	Gewinn- und -Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

Sonstige Verbindlichkeiten		Zur Veräußerung verfügbar	Fair Value-Option	Zu Handelszwecken gehalten	Cash Flow Hedging	Fair Value Hedging	
Marktwert	Buchwert	Buchwert*	Buchwert*	Buchwert*	Buchwert*	Buchwert*	
		232					Aktiva
							Sonstige Finanzanlagen
							Forderungen aus Finanzdienstleistungen
							Finanzforderungen
				734	619	1.080	Derivate
		1.648					Wertpapiere und Investmentanteile
							Ausleihungen an Dritte
							Forderungen aus dem Kreditkartengeschäft
							Sonstige Finanzforderungen
							Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente
							Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
							Sonstige Vermögenswerte
							Forderungen gegen verbundene Unternehmen
							Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht
							Sicherheitsleistungen
							Übrige
							Passiva
							Finanzverbindlichkeiten
27.246	27.017						Anleihen
9.165	9.174						Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten
9.946	9.933						Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft
5.214	5.213						Commercial Paper
7.803	7.812						Asset-Backed-Finanzierungen
				490	321	282	Derivate
1.082	1.083						Sonstige Finanzverbindlichkeiten
3.122	3.122						Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
							Sonstige Verbindlichkeiten
35	35						Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen
11	11						Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht
2.081	2.081						Übrige

31. Dezember 2008		Barmittel		Kredite und Forderungen		Bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen	
in Mio. Euro		Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert
Aktiva							
Sonstige Finanzanlagen							
Forderungen aus Finanzdienstleistungen							
Finanzforderungen							
— Derivate							
— Wertpapiere und Investmentanteile							
— Ausleihungen an Dritte							
— Forderungen aus dem Kreditkartengeschäft							
— Sonstige Finanzforderungen							
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen							
Sonstige Vermögenswerte							
— Forderungen gegen verbundene Unternehmen							
— Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht							
— Sicherheitsleistungen							
— Übrige							
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							
— Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht							
— Übrige							

* Der Buchwert entspricht dem Marktwert.

74	— Konzernabschluss
74	— Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74	— Gesamtergebnisrechnung
76	— Bilanzen
78	— Kapitalflussrechnungen
80	— Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	— Konzernanhang
81	— Grundsätze
90	— Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
97	— Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	— Erläuterungen zur Bilanz
119	— Sonstige Angaben
133	— Segmentinformationen

Sonstige Verbindlichkeiten		Zur Veräußerung verfügbar	Fair-Value-Option	Zu Handelszwecken gehalten	Cash Flow Hedging	Fair Value Hedging	
Marktwert	Buchwert	Buchwert*	Buchwert*	Buchwert*	Buchwert*	Buchwert*	
							Aktiva
		322					Sonstige Finanzanlagen
							Forderungen aus Finanzdienstleistungen
							Finanzforderungen
				836	817	1.796	Derivate
		653					Wertpapiere und Investmentanteile
							Ausleihungen an Dritte
							Forderungen aus dem Kreditkartengeschäft
							Sonstige Finanzforderungen
							Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente
							Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
							Sonstige Vermögenswerte
							Forderungen gegen verbundene Unternehmen
							Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht
							Sicherheitsleistungen
							Übrige
							Passiva
							Finanzverbindlichkeiten
24.280	24.159						Anleihen
11.120	11.144						Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten
8.263	8.209						Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft
5.473	5.471						Commercial Paper
8.615	8.702						Asset-Backed-Finanzierungen
				610	637	374	Derivate
1.097	1.078						Sonstige Finanzverbindlichkeiten
2.562	2.562						Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
							Sonstige Verbindlichkeiten
45	45						Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen
28	28						Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht
1.931	1.931						Übrige

Marktwertbewertung von Finanzinstrumenten

Die dargestellten Marktwerte werden anhand der am Bilanzstichtag vorhandenen Marktinformationen, auf Basis quotierter Preise der Kontrahenten oder anhand geeigne-

ter Bewertungsverfahren, z. B. Discounted-Cashflow-Methoden, ermittelt. Der Diskontierung zum 31. Dezember 2009 liegen folgende Zinsstrukturen zugrunde:

ISO-Code in %	EUR	USD	GBP	JPY
Zins für sechs Monate	0,5	0,3	0,6	0,5
Zins für ein Jahr	0,9	0,6	0,9	0,7
Zins für fünf Jahre	2,9	3,1	3,5	0,7
Zins für zehn Jahre	3,7	4,2	4,3	1,5

Falls notwendig, wurden die Zinssätze der Zinsstrukturkurven entsprechend Bonität und Risiko des zugrunde liegenden Finanzinstruments angepasst.

Derivative Finanzinstrumente werden zum Fair Value angesetzt. Die Fair Values der derivativen Finanzinstrumente werden auf Basis von Bewertungsmodellen berechnet und unterliegen damit dem Risiko, dass die mittels dieser Modelle ermittelten Marktwerte von durch Veräußerung erzielbaren Marktwerten abweichen. Weiterhin sind infolge der Finanzmarktkrise erhöhte Marktpreisspreads beispielsweise aus Liquiditäts- und Kreditrisiken zu beobachten, die sich auch auf die Bewertung von Derivaten auswirken.

Zum Fair Value bilanzierte Finanzinstrumente werden gemäß IFRS 7 in verschiedene Bewertungslevels eingeteilt. Hierbei handelt es sich um Finanzinstrumente, die

- 1 zu aktuellen Marktpreisen in einem aktiven Markt für identische Finanzinstrumente bewertet werden (Level 1),
- 2 zu aktuellen Marktpreisen in einem aktiven Markt für vergleichbare Finanzinstrumente oder mit Bewertungsmodellen, deren wesentliche Inputfaktoren auf beobachtbare Marktdaten zurückzuführen sind, bewertet werden (Level 2) oder
- 3 mit Hilfe von Inputfaktoren bewertet werden, die nicht auf beobachtbaren Marktpreisen basieren (Level 3).

Die Einteilung in Bewertungslevels stellt sich zum 31. Dezember 2009 wie folgt dar:

in Mio. Euro	Levelhierarchie nach IFRS 7		
	Level 1	Level 2	Level 3
Wertpapiere und Investmentanteile – Zur Veräußerung verfügbar	543	1.105	-
Derivate (Aktiva) – Zu Handelszwecken gehalten	-	734	-
Derivate (Passiva) – Zu Handelszwecken gehalten	1	489	-

Sonstige Finanzanlagen (Zur Veräußerung verfügbar) in Höhe von 232 Mio. Euro werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, da notierte Marktpreise nicht verfügbar sind oder nicht verlässlich bestimmt werden können. Deshalb werden sie nicht in die Levelhierarchie eingeordnet.

Im Geschäftsjahr 2009 haben keine bedeutenden Umgliederungen innerhalb der Levelhierarchie stattgefunden.

74	— Konzernabschluss
74	Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	— Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	— Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

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	2009	2008
Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading)		
Ergebnis aus dem Einsatz von Derivaten	338	-208
Zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale)		
Veräußerungs- und Bewertungsergebnis aus dem zur Veräußerung verfügbaren Wertpapierbestand einschließlich der zu Anschaffungskosten bewerteten verbundenen Unternehmen und Beteiligungen	-23	-195
Erträge aus Beteiligungen	4	4
Kumuliertes übriges Eigenkapital		
Anfangsbestand 1. Januar	17	35
Gesamtveränderung in der Berichtsperiode	3	-18
davon in der Berichtsperiode erfolgswirksam realisiert	-7	20
Endbestand 31. Dezember	20	17
Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)		
Wertberichtigungen/Wertaufholungen	-801	-610
Sonstige Erträge/Aufwendungen	-49	-41
Sonstige Verbindlichkeiten (Other Liabilities)		
Erträge/Aufwendungen	-113	-109

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 3 Mio. Euro (2008: 123 Mio. Euro); ergebnisneutrale Wertaufholungen auf Wertpapiere ergeben sich nicht (2008: 5 Mio. Euro).

Die Offenlegung von kalkulatorischen Zinserträgen aus der Aufzinsung zukünftig erwarteter Zahlungseingänge

in Mio. Euro	2009	2008
Anfangsbestand 1. Januar	45	438
Gesamtveränderung im Berichtszeitraum	164	-393
davon in der Berichtsperiode erfolgswirksam realisiert	-63	-627
Endbestand 31. Dezember	209	45

In der Berichtsperiode wurden Effekte aus „forecast errors“ und daraus resultierenden Übersicherungen in Höhe von -44 Mio. Euro (2008: 32 Mio. Euro) in der Gewinn- und Verlust-Rechnung erfasst.

Zum 31. Dezember 2009 hat die BMW Group derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 46 Monaten

kommt lediglich zur Anwendung, wenn im Rahmen der Wertberichtigungsbildung der finanziellen Vermögenswerte abgezinst wurde. Aufgrund der Annahme, dass der Großteil der Verwertungserlöse 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:

(2008: 48 Monaten) im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern. Voraussichtlich werden während des nächsten Geschäftsjahres 187 Mio. Euro Nettogewinne, die zum Stichtag im Eigenkapital ausgewiesen werden, in die Gewinn- und Verlust-Rechnung umgliedert.

Zum 31. Dezember 2009 hat die BMW Group derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 84 Monaten (2008: 96 Monaten) im Bestand, um Zinsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern. Voraussichtlich werden während des nächsten Geschäftsjahres 45 Mio. Euro Nettoverluste, die zum Stichtag im Eigenkapital ausgewiesen werden, in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert.

in Mio. Euro	31.12.2009	31.12.2008
Ergebnis aus Sicherungsinstrumenten in einer Fair Value Hedge Beziehung	-398	386
Ergebnis aus gesicherten Grundgeschäften	446	-405
	48	-19

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 die Marktwerte von Anleihen und sonstigen 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 1.513 Mio. Euro (2008: 1.570 Mio. Euro), die aus dem Kreditkartengeschäft resultieren, sowie aus unwiderruflichen Kreditzusagen in Höhe von 12.634 Mio. Euro (2008: 12.490 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 Vermö-

Cash Flow Hedges werden im Wesentlichen 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:

gensgegenstand erworben, so durchläuft er einen mehrstufigen Prozess zur Sicherstellung und Verwertung in Abhängigkeit von den rechtlichen Rahmenbedingungen in den einzelnen Märkten. Da es sich bei diesen Vermögensgegenständen im Wesentlichen um Fahrzeuge handelt, sind sie über die Handelsorganisation jederzeit in Zahlungsmittel 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.

Grundsätzlich ist im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten eine Konzentration von Ausfallrisiken aus Geschäftsbeziehungen zu einzelnen Schuldern bzw. Schuldnergruppen 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 102ff. und 106 verwiesen.

74	— Konzernabschluss
74	Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	— Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	— Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

Liquiditätsrisiko

Die folgende Tabelle zeigt die Fälligkeitsstruktur der vertraglichen, undiskontierten und erwarteten Zahlungsströme aus finanziellen Verbindlichkeiten:

31. Dezember 2009 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Anleihen	-5.694	-22.951	-4.488	-33.133
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-6.882	-2.075	-841	-9.798
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	-7.834	-2.759	-24	-10.617
Commercial Paper	-5.251	-	-	-5.251
Asset-Backed-Finanzierungen	-2.246	-6.278	-	-8.524
Derivate	-86	264	-176	2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-3.106	-16	-	-3.122
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	-859	-162	-118	-1.139
	-31.958	-33.977	-5.647	-71.582

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
Derivate	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

Die Zahlungsströme bestehen aus den Tilgungszahlungen und den entsprechenden Zinsen. In der Position Derivate 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 von einer dynamischen Ziel-Fremdkapitalstruktur über verschiedene Instrumente an den weltweiten Finanzmärkten sichergestellt. Trotz Ratinganpassungen im Jahr 2009 aufgrund der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise und den daraus resultierenden Auswirkungen auf die Automobilkonjunktur stellen die von Standard & Poor's (S&P) und Moody's ver-

öffentlichten Langfrist-Ratings von A- bzw. A3 die ausreichende Refinanzierung des Unternehmens zu wettbewerbsfähigen Konditionen weiterhin sicher.

Die kurzfristige Steuerung der Liquidität erfolgt vorzugsweise durch Emissionen von Geldmarktpapieren (Commercial Paper). Auch hier können trotz Ratingänderungen wettbewerbsfähige Konditionen durch die von S&P und Moody's veröffentlichten Kurzfrist-Ratings von A-2 bzw. P-2 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 Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen (Netting). Die nach dem Netting verbleibenden Risiken werden durch den Einsatz handelsüblicher derivativer Finanzinstrumente reduziert. 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 Wäh-

rungsrisiken 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 2009 Derivatgeschäfte insbesondere für die Währungen US-Dollar, britisches Pfund, japanischer Yen und chinesischer Renminbi. Die Währungssicherungsverträge bestehen im Wesentlichen aus Options- und Devisentermingeschäften.

Das Management dieses Risikos wird im Konzernlagebericht auf der Seite 64f. beschrieben. Zur Messung der Währungsrisiken verwendet die BMW Group ein Cashflow-at-Risk-Modell.

Die Ausgangsbasis für die Analyse des Währungsrisikos in diesem Modell stellen die geplanten Fremdwährungstransaktionen, die so genannten Exposures, dar. Die wesentlichen Exposures stellen sich zum Bilanzstichtag für das darauffolgende Geschäftsjahr wie folgt dar:

in Mio. Euro	31.12.2009	31.12.2008
Euro/US-Dollar	3.696	3.631
Euro/Chinesischer Renminbi	3.119	1.712
Euro/Britisches Pfund	2.446	2.291
Euro/Japanischer Yen	902	835

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 Hauptwährungen zum Bilanzstichtag:

in Mio. Euro	31.12.2009	31.12.2008
Euro/US-Dollar	174	39
Euro/Chinesischer Renminbi	201	29
Euro/Britisches Pfund	188	56
Euro/Japanischer Yen	17	54

74	— Konzernabschluss
74	Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	— Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	— Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

Auf die genannten Währungen konzentriert sich das Währungsrisiko der BMW Group.

Zinsrisiko

Im Rahmen des Finanzmanagements werden gängige originäre Finanzinstrumente, wie z. B. kurzfristige Geldanlagen, Anlagen in variablen und festverzinslichen Wertpapieren sowie Wertpapierfonds genutzt. Damit ist die BMW Group auch Risiken aus der Änderung von Zinssätzen ausgesetzt.

in Mio. Euro	31.12.2009	31.12.2008
Euro	5.514	6.241
US-Dollar	6.628	5.646
Britisches Pfund	2.031	1.860

Die Zinsrisiken lassen sich durch den Einsatz von Zinsderivaten steuern. Die zur Sicherung eingesetzten Zinsicherungskontrakte enthalten im Wesentlichen Swapgeschäfte, die in Abhängigkeit vom Sicherungszweck als Fair Value Hedge oder Cash Flow Hedge bilanziert sind. Das Management des Zinsrisikos wird im Konzernlagebericht auf der Seite 65 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 potenziel-

in Mio. Euro	31.12.2009	31.12.2008
Euro	47	52
US-Dollar	139	119
Britisches Pfund	10	7

Sonstige Risiken

Das Unternehmen ist Rohstoffpreisrisiken ausgesetzt. Das Management dieses Risikos wird im Konzernlagebericht auf den Seiten 65f. beschrieben. Um diese Risiken zu reduzieren, werden derivative Finanzinstrumente eingesetzt, die dazu dienen, mit den Lieferanten vereinbarte Einkaufspreischwankungen aus Rohstoffinhalten zu kompensieren. Aus den Änderungen der Marktwerte dieser Derivate, die sich in Abhängigkeit der quotierten Marktpreise für die gesicherten Rohstoffe entwickeln, resultiert für den Konzern ein Marktpreisrisiko.

Wenn die Marktpreise der gesicherten Rohstoffe am 31. Dezember 2009 um 10% höher (niedriger) gewesen

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 Zinsportfolios in den drei Hauptwährungen stellen sich zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

len künftigen Marktwertverluste der Zinsportfolios 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.

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:

wären, so wäre das Konzernergebnis vor Steuern um 110 Mio. Euro höher (110 Mio. Euro niedriger) ausgefallen.

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 den Seiten 64f. 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 Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der BMW Group und 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 der betrieblichen Tätigkeit und aus Investitions- und Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Kapitalflussrechnungen der BMW Group sind auf der Seite 78f. dargestellt.

Der in den Kapitalflussrechnungen betrachtete Finanzmittelfonds umfasst alle in der Bilanz ausgewiesenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, 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 Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente betragen im Konzern 40 Mio. Euro (2008: –44 Mio. Euro).

Die Cashflows aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden zahlungsbezogen ermittelt. Der Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit wird demgegenüber ausgehend vom Jahresüberschuss/-fehlbetrag indirekt abgeleitet. Im Rahmen der indirekten Ermittlung werden die berücksichtigten Veränderungen von Bilanzpositionen im Zusammenhang mit der betrieblichen Tätigkeit 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 den Kapitalflussrechnungen innerhalb der Investitionstätigkeit gezeigt. Ist die BMW Group Leasingnehmer, so wird ein Finance Lease in der betrieblichen Tätigkeit und in der Investitionstätigkeit dargestellt.

Ein Operating Lease Geschäft, bei dem die BMW Group Leasinggeber ist, wird in den Kapitalflussrechnungen in der Investitionstätigkeit gezeigt. Die BMW Group als Leasingnehmer eines Operating Lease zeigt dies in den Kapitalflussrechnungen in der betrieblichen Tätigkeit.

Im Geschäftsjahr 2009 wurden die Gesellschaften der BMW Sauber Gruppe, Hinwil, an die Peter Sauber AG, Pfäffikon, verkauft. Der Zufluss von Zahlungsmitteln aus dem Verkaufspreis betrug im Geschäftsjahr 2009 15 Mio. Euro und ist in den Kapitalflussrechnungen des Konzerns und des Segments Automobile im Mittelzufluss aus der Investitionstätigkeit in der Zeile „Erlöse aus dem Abgang von Finanzanlagen“ dargestellt.

Gemäß IAS 7.31 und IAS 7.35 sind Auszahlungen für Steuern und Einzahlungen aus Zinsen im Mittelzufluss aus betrieblicher Tätigkeit gezeigt. Auszahlungen für Zinsen sind als eigene Position im Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit dargestellt.

Die erhaltenen Ausschüttungen betragen 4 Mio. Euro (2008: 4 Mio. Euro).

41 – Beziehungen zu nahestehenden 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 2009 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,

74	— Konzernabschluss
74	Gewinn- und -Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzern Eigenkapitals
81	— Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust- Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	— Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

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 532 Mio. Euro (2008: 406 Mio. Euro). Zum 31. Dezember 2009 beträgt der offene Saldo der Forderungen der Konzernunternehmen gegenüber BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, 170 Mio. Euro (2008: 102 Mio. Euro). Wie im Vorjahr bestehen keine offenen Verbindlichkeiten der Konzernunternehmen gegenüber BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang.

Die BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München, und die SGL Technologies GmbH, Wiesbaden, haben am 3. Dezember 2009 die SGL Automotive Carbon Fibers Verwaltungs GmbH, München, und am 10. Dezember 2009 die SGL Automotive Carbon Fibers GmbH & Co. KG, München, als Joint Venture Gesellschaften gegründet. Im abgelaufenen Geschäftsjahr bestanden keine Geschäftsbeziehungen zwischen den Konzernunternehmen und den Joint Venture Gesellschaften.

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. Die von den Konzernunternehmen empfangenen Lieferungen und Leistungen der Cirquent GmbH, München, betragen im abgelaufenen Geschäftsjahr 52 Mio. Euro. Zum 31. Dezember 2009 beträgt der offene Saldo an Verbindlichkeiten der Konzernunternehmen gegenüber der Cirquent GmbH, München, 10 Mio. Euro (2008: 28 Mio. Euro). Der offene Saldo an Forderungen der Konzernunternehmen gegen-

über der Cirquent GmbH, München, beträgt wie im Vorjahr 1 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 2009 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 vorwiegend im Wege des Leasings erworben. Die vorbenannten Dienstleistungs- und Kaufverträge sind für die BMW Group von untergeordneter Bedeutung. Sie 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 2009 von der BMW Group Fahrzeuge bezogen. Darüber hinaus ist Frau Susanne Klatten Anteilseignerin und Mitglied des Aufsichtsrats der SGL Carbon SE, Wiesbaden, deren Tochtergesellschaften im Geschäftsjahr 2009 Komponenten an die BMW Group geliefert haben. Daneben hält sie Anteile an der Nordex AG, Norderstedt. 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.

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 141 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 27,68 % der Stamm- und Vorzugsaktien. Auf Herrn Stefan Quandt, Bad Homburg v. d. H., entfallen 16,11 % und auf Frau Susanne Klatten, München, 11,57 %.

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 13,0 Mio. Euro (2008: 13,3 Mio. Euro) und gliedert sich wie folgt:

in Mio. Euro	2009	2008
Kurzfristig fällige Leistungen	12,3	12,5
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,7	0,8
Vergütung	13,0	13,3

Die Bezüge für die Mitglieder des Vorstands betragen für das Geschäftsjahr 2009 10,7 Mio. Euro (2008: 10,9 Mio. Euro). Davon entfallen auf fixe Bestandteile 3,7 Mio. Euro (2008: 3,1 Mio. Euro) und auf variable Bestandteile 7,0 Mio. Euro (2008: 7,8 Mio. Euro).

Ferner sind für aktive Mitglieder des Vorstands Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses in Höhe von 0,7 Mio. Euro (2008: 0,8 Mio. Euro) angefallen. Hierbei handelt es sich um Aufwendungen für die Dotierung von Pensionsrückstellungen (service cost).

Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen 3,8 Mio. Euro (2008: 3,1 Mio. Euro).

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen sind nach IAS 19 mit 46,7 Mio. Euro (2008: 44,3 Mio. Euro) zurückgestellt.

Die Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats beträgt für das Geschäftsjahr 2009 wie im Vorjahr 1,6 Mio. Euro und enthält unverändert nur fixe Bestandteile.

Die Vergütungssysteme für Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats enthalten keine Aktienoptionen, Wertzuwachsrechte, die Aktienoptionen nachgebildet sind, und keine anderen aktienbasierten Vergütungskomponenten.

Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats wurden vom Unternehmen weder Kredite oder Vorschüsse gewährt noch wurden zu ihren Gunsten Haftungsverhältnisse eingegangen.

Weitere Einzelheiten zu den Bezügen der aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats finden sich im Vergütungsbericht auf den Seiten 151 ff. Der Vergütungsbericht stellt einen Teil des Lageberichts dar.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind auf den Seiten 142 ff. genannt.

74	— Konzernabschluss
74	Gewinn- und -Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	— Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	— Sonstige Angaben
133	— Segmentinformationen

45 – Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 bzw. des § 264 b HGB

Einige Kapitalgesellschaften und Personenhandelsgesellschaften gemäß § 264a 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

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 selbstständige 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 selbstständige 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, BMW (UK) Investments Ltd., Bracknell, Bavaria Lloyd Reisebüro GmbH, München, und MITEC Mikroelektronik Mikrotechnik Informatik GmbH, Dingolfing, enthalten. Des Weiteren sind im Vorjahr die in

den ersten neun Monaten des Jahres 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

	Automobile		Motorräder	
in Mio. Euro	2009	2008	2009	2008
Umsätze mit Fremden	35.613	37.877	1.059	1.222
Umsätze mit anderen Segmenten	8.124	10.905	10	8
Umsätze gesamt	43.737	48.782	1.069	1.230
Segmentergebnis	-265	690	19	60
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	3.606	4.467	52	55
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	3.509	3.567	73	70*

* darin Wertminderung von 3 Mio. Euro

	Automobile		Motorräder	
in Mio. Euro	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008
Segmentvermögenswerte	11.887	14.367	389	423

74	Konzernabschluss
74	Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
81	Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Überleitung auf Konzernwert		Konzern		
2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	
14.008	13.952	1	146	-	-	50.681	53.197	Umsätze mit Fremden
1.790	1.773	2	45	-9.926	-12.731	-	-	Umsätze mit anderen Segmenten
15.798	15.725	3	191	-9.926	-12.731	50.681	53.197	Umsätze gesamt
365	-292	51	295	243	-402	413	351	Segmentergebnis
10.246	14.842	-	4	-1.787	-2.788	12.117	16.580	Investitionen in langfristige Vermögenswerte
5.757	6.339	-	13	-2.050	-2.344	7.289	7.645	Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte

Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Überleitung auf Konzernwert		Konzern		
31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008	
4.268	3.752	40.400	38.548	45.009	43.996	101.953	101.086	Segmentvermögenswerte

Die Zinsen und ähnlichen Erträge des Segments Finanzdienstleistungen sind Bestandteil des Segmentergebnisses und betragen im abgelaufenen Geschäftsjahr 3 Mio. Euro (2008: 2 Mio. Euro). Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen des Segments Finanzdienstleistungen belaufen sich auf 8 Mio. Euro (2008: 8 Mio. Euro). Im Segmentergebnis des Segments Sonstige Gesellschaften sind Zinsen und ähnliche Erträge in Höhe von 1.778 Mio. Euro (2008: 2.102 Mio. Euro) und Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von 1.852 Mio. Euro (2008: 1.927 Mio. Euro) enthalten.

Das Ergebnis aus Equity-Bewertung des Segments Sonstige Gesellschaften ist Bestandteil des Segmentergeb-

nisses und beläuft sich für das abgelaufene Geschäftsjahr auf –6 Mio. Euro (2008: 1 Mio. Euro).

Im Segmentvermögen des Segments Sonstige Gesellschaften sind At-Equity bewertete Beteiligungen in Höhe von 23 Mio. Euro enthalten (2008: 29 Mio. Euro).

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	2009	2008
Überleitung Segmentergebnis		
— Summe der Segmente	170	753
— Finanzergebnis Automobile und Motorräder	-331	-381
— Segmentübergreifende Konsolidierungen	574	-21
Ergebnis vor Steuern Konzern	413	351
Überleitung Investitionen in langfristige Vermögenswerte		
— Summe der Segmente	13.904	19.368
— Segmentübergreifende Konsolidierungen	-1.787	-2.788
Investitionen in langfristige Vermögenswerte Konzern	12.117	16.580
Überleitung Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte		
— Summe der Segmente	9.339	9.989
— Segmentübergreifende Konsolidierungen	-2.050	-2.344
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte Konzern	7.289	7.645
Überleitung Segmentvermögenswerte		
— Summe der Segmente	56.944	57.090
— Nicht operative Aktiva Sonstige Gesellschaften	5.797	5.616
— Operative Schulden Finanzdienstleistungen	67.008	66.040
— Verzinsliche Aktiva Automobile	25.826	24.849
— Abzugskapital Automobile und Motorräder	15.541	14.174
— Segmentübergreifende Konsolidierungen	-69.163	-66.683
Summe Aktiva Konzern	101.953	101.086

74	— Konzernabschluss
74	Gewinn- und -Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzern Eigenkapitals
81	— Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	— Segmentinformationen

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, Immateriellen Vermögenswerte und Vermieteten Gegenstände. Konsolidierungen bei den Langfristigen Vermögenswerten betreffen Vermietete Gegenstände.

Informationen nach Regionen

in Mio. Euro	Außenumsätze		Langfristige Vermögenswerte	
	2009	2008	2009	2008
Deutschland	11.436	10.739	21.136	21.916
USA	10.628	11.349	9.836	11.081
Großbritannien	4.078	4.913	1.596	1.739
Übriges Europa	12.911	15.780	3.155	3.337
Afrika/Asien/Ozeanien	9.823	8.471	1.246	549
Übriges Amerika	1.805	1.945	590	1.169
Konsolidierungen	-	-	-2.822	-3.334
Konzern	50.681	53.197	34.737	36.457

München, den 19. Februar 2010

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Erklärung gemäß § 37y Nr. 1 WpHG i. V. m. §§ 297 Abs. 2 Satz 4 und 315 Abs. 1 Satz 6 HGB

„Nach bestem Wissen versichern wir, 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 19. Februar 2010

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Der Vorstand

74	— Konzernabschluss
74	Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74	Gesamtergebnisrechnung
76	Bilanzen
78	Kapitalflussrechnungen
80	Entwicklung des Konzern Eigenkapitals
81	Konzernanhang
81	Grundsätze
90	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
97	Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
98	Erläuterungen zur Bilanz
119	Sonstige Angaben
133	Segmentinformationen

BMW Group Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung sowie Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Kapitalflussrechnung, Entwicklung des Konzerneigenkapitals und Konzernanhang – sowie ihren Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2009 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 des Vorstands 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 auf Grund 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 26. Februar 2010

KPMG AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Schindler
Wirtschaftsprüfer

Pastor
Wirtschaftsprüfer

Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance

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. Der Vorstand berichtet in dieser Erklärung, zugleich auch für den Aufsichtsrat, gemäß § 289 a HGB und gemäß Ziffer 3.10 Deutscher Corporate Governance Kodex über wichtige Aspekte der Unternehmensführung. Die Erklärung ist Bestandteil des Lageberichts.

Grundlegendes zur Unternehmensverfassung

Die Bezeichnung BMW Group umfasst die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) und ihre Konzerngesellschaften. Die BMW AG ist eine Aktiengesellschaft gemäß deutschem Aktiengesetz. Sie hat drei Organe: Hauptversammlung, Aufsichtsrat und Vorstand. Deren Aufgaben und Befugnisse ergeben sich aus dem Aktiengesetz und der Satzung der BMW AG. Die Aktionäre als die Eigentümer des Unternehmens üben ihre Rechte in der Hauptversammlung aus. 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 142 ff. dieses Geschäftsberichts nachzulesen. Nähere Informationen zur Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat sind auf den Seiten 146 ff. zu finden.

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 entsprechen wurde und wird. Die Unternehmen sind außerdem verpflichtet, zu erklären, welche Empfehlungen des Kodex nicht angewendet wurden oder werden und warum nicht.

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 2009 haben Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG die Entsprechenserklärung zu der seit dem 5. August 2009 gültigen Neufassung des Deutschen Corporate Governance Kodex verabschiedet und auf der Internetseite des Unternehmens zugänglich gemacht.

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. Ein Koordinator für alle mit dem Thema Corporate Governance zusammenhängenden Fragen berichtet direkt und regelmäßig an Vorstand und Aufsichtsrat.

Der Corporate Governance Kodex für die BMW Group ist zusammen mit der Entsprechenserklärung, der Satzung und weiteren Informationen auf der Internetseite der BMW Group unter www.bmwgroup.com/ir unter den Menüpunkten „Fakten zum Unternehmen“ und „Corporate Governance“ abrufbar.

Die Entsprechenserklärung ist im Volltext mit Erläuterungen nochmals auf Seite 141 dieses Geschäftsberichts abgedruckt.

140	— Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance (Teil des Lageberichts)
140	— Grundlegendes zur Unternehmensverfassung
141	— Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG
142	Mitglieder des Aufsichtsrats
145	Mitglieder des Vorstands
146	Zur Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat
151	Vergütungsbericht
157	Angaben zu Unternehmensführungspraktiken
158	Compliance in der BMW Group

Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft zu den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ gemäß § 161 AktG

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 Dezember 2008 bis zum 5. August 2009 hat die BMW AG sämtlichen am 8. August 2008 im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemachten Empfehlungen (Kodexfassung vom 6. Juni 2008) entsprochen, mit Ausnahme der bereits im Dezember 2008 erklärten und erläuterten Abweichung von Ziffer 4.2.2 Abs. 1 DCGK. Seit dem 5. August 2009 ist auch diese Abweichung entfallen, da die Beschlussfassung über das Vergütungssystem für den Vorstand und die regelmäßige Überprüfung des Vergütungssystems seither gemäß der neuen Rechtslage vom Plenum übernommen werden.
2. Die BMW AG wird künftig sämtlichen am 5. August 2009 im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemachten Empfehlungen (Kodexfassung vom 18. Juni 2009) entsprechen, mit lediglich einer Abweichung von der Empfehlung in Ziffer 3.8 Abs. 3 DCGK: Angesichts der unterschiedlichen Vermögens- und Einkommensverhältnisse innerhalb des Aufsichtsrats halten wir eine Differenzierung in der Höhe des Selbstbehalts bei einer D&O Versicherung für die Mitglieder des Vorstands einerseits und die Mitglieder des Aufsichtsrats andererseits für sachgerecht und den bisher für die Mitglieder des Aufsichtsrats vereinbarten Selbstbehalt weiter für angemessen.

München, im Dezember 2009

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Der Aufsichtsrat

Der Vorstand

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
- Deere & Company

Manfred Schoch*

stellv. Vorsitzender
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
Dipl.-Wirtschaftsingenieur

Mitglied des Präsidiums sowie des Personal-, Prüfungs- und Vermittlungsausschusses

Stefan Quandt

stellv. Vorsitzender
Unternehmer

Mitglied des Präsidiums sowie des Personal-, Prüfungs-, Nominierungs- und Vermittlungsausschusses

Mandate

- DELTON AG (Vorsitzender)
- Karlsruher Institut für Technologie (KIT) (seit 01.10. 2009)
- AQTON SE (Vorsitzender des Verwaltungsrats)
- DataCard Corp.

Stefan Schmid*

stellv. Vorsitzender
Vorsitzender des Betriebsrats Standort Dingolfing

Mitglied des Präsidiums sowie des Personal-, Prüfungs- und Vermittlungsausschusses

Prof. Dr. Jürgen Strube

stellv. Vorsitzender
ehem. Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF SE

Vorsitzender des Prüfungsausschusses und unabhängiger Finanzexperte,
Mitglied des Präsidiums sowie des Personal- und Nominierungsausschusses

Mandate

- Allianz Deutschland AG (bis 02.04. 2009)
- BASF SE (Vorsitzender) (bis 30.04. 2009)
- Bertelsmann AG (stellv. Vorsitzender)
- Fuchs Petrolub AG (Vorsitzender)
- Hapag-Lloyd AG (bis 17.03. 2009)

Ulrich Eckelmann*

(bis 14.05. 2009)
Leiter des Bereichs Wirtschaft-Technologie-Umwelt
IG Metall Vorstandsverwaltung

Mandate

- VOITH AG

Bertin Eichler*

geschäftsführendes Vorstandsmitglied der IG Metall

Mandate

- BGAG Beteiligungsgesellschaft der Gewerkschaften GmbH (Vorsitzender)
- ThyssenKrupp AG (stellv. Vorsitzender)

140	— Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance (Teil des Lageberichts)
140	Grundlegendes zur Unternehmensverfassung
141	Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG
142	— Mitglieder des Aufsichtsrats
145	Mitglieder des Vorstands
146	Zur Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat
151	Vergütungsbericht
157	Angaben zu Unternehmensführungspraktiken
158	Compliance in der BMW Group

* Arbeitnehmervertreter

— Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

— Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

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
Vorsitzender des Vorstands des Helmholtz-Zentrum
Potsdam Deutsches GeoForschungszentrum – GFZ
Universitätsprofessor

Susanne Klatten
Unternehmerin

Mandate

- ALTANA AG (stellv. Vorsitzende)
- SGL Carbon SE (seit 25.11.2009)
- UnternehmerTUM GmbH (Vorsitzende)

Dr. jur. Karl-Ludwig Kley
Vorsitzender der Geschäftsleitung der Merck KGaA

Mandate

- Bertelsmann AG
- 1. FC Köln GmbH & Co. KGaA (Vorsitzender)

Prof. Dr. rer. pol. Renate Köcher
Geschäftsführerin des Instituts für Demoskopie
Allensbach Gesellschaft zum Studium der
öffentlichen Meinung mbH

Mandate

- Allianz SE
- Infineon Technologies AG
- MAN SE

Dr. h. c. Robert W. Lane
(seit 14.05.2009)
Chairman und ehem. Chief Executive Officer der
Deere & Company

Mandate

- Deere & Company (Vorsitzender)
- General Electric Company
- Northern Trust Corp.
- Verizon Communications Inc.

Horst Lischka*
(seit 14.05.2009)
1. Bevollmächtigter der IG Metall München

Mandate

- KraussMaffei AG
- MAN Nutzfahrzeuge AG

Willibald Löw*
Vorsitzender des Betriebsrats Standort Landshut

Prof. Dr. rer. nat. Dr. h. c. mult. Hubert Markl
(bis 14.05.2009)
ehem. Präsident der Max-Planck-Gesellschaft
zur Förderung der Wissenschaften e. V.
Professor für Biologie i. R.

Mandate

- Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG
(bis 22.04.2009)
- Georg von Holtzbrinck GmbH

Wolfgang Mayrhuber

Vorsitzender des Vorstands der
Deutsche Lufthansa AG

Mandate

- Fraport AG
- Lufthansa Technik AG
- Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG
- Austrian Airlines AG (seit 14.07.2009)
- HEICO Corp.
- SN Brussels Airlines NV (seit 24.06.2009)
- SWISS International Air Lines AG (bis 19.10.2009)

Werner Neugebauer*

Bezirksleiter der IG Metall Bayern

Mandate

- ZF Sachs AG

Franz Oberländer*

Mitglied des Betriebsrats Standort München

Anton Ruf*

Leiter Entwicklung Produktlinie „Kleine Klassen“

Maria Schmidt*

Mitglied des Betriebsrats Standort Dingolfing

Werner Zierer*

Vorsitzender des Betriebsrats Standort Regensburg

- 140 — Erklärung zur Unternehmens-
führung, Corporate Governance
(Teil des Lageberichts)
- 140 Grundlegendes zur
Unternehmensverfassung
- 141 Erklärung des Vorstands und des
Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG
- 142 — Mitglieder des Aufsichtsrats
- 145 — Mitglieder des Vorstands
- 146 Zur Arbeitsweise von Vorstand
und Aufsichtsrat
- 151 Vergütungsbericht
- 157 Angaben zu Unternehmens-
führungspraktiken
- 158 Compliance in der BMW Group

* Arbeitnehmervertreter

— 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

Dr.-Ing. Herbert Diess
Einkauf und Lieferantennetzwerk

Dr.-Ing. Klaus Draeger
Entwicklung

Dr. Friedrich Eichner
Finanzen

Mandate

- Allianz Deutschland AG
- BMW Brilliance Automotive Ltd. (stellv. Vorsitzender)
- BMW (US) Holding Corp. (bis 31.03.2009)

Harald Krüger
Personal- und Sozialwesen, Arbeitsdirektor

Mandate

- BMW Brilliance Automotive Ltd. (bis 31.01.2009)

Ian Robertson
Vertrieb und Marketing

Mandate

- Rolls-Royce Motor Cars Limited (Vorsitzender)

Chefsyndikus:
Dr. Dieter Löchelt

Zur Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat und der Zusammensetzung und Arbeitsweise von deren Ausschüssen

Der Vorstand der BMW AG

Eine Übersicht zu den sieben Mitgliedern des Vorstands und ihren Ressorts findet sich auf Seite 145.

Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung und im Unternehmensinteresse mit dem Ziel nachhaltiger Wertschöpfung. Dies beinhaltet die Berücksichtigung der Belange der Aktionäre, der Arbeitnehmer und der sonstigen dem Unternehmen verbundenen Gruppen (Stakeholder).

Der Vorstand legt die strategische Ausrichtung des Unternehmens fest, stimmt sie mit dem Aufsichtsrat ab und setzt sie um. Der Vorstand sorgt auch für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien. Näheres zur Compliance bei der BMW Group finden Sie auf den Seiten 158 ff. Der Vorstand trägt auch für ein angemessenes Risikomanagement und Risikocontrolling im Unternehmen Sorge.

Vorstandsmitglieder der BMW AG unterliegen während ihrer Tätigkeit für die BMW Group einem umfassenden Wettbewerbsverbot. Sie sind dem Unternehmensinteresse verpflichtet und dürfen bei ihren Entscheidungen keine persönlichen Interessen verfolgen, insbesondere nicht Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen. Sie dürfen Nebentätigkeiten, insbesondere Aufsichtsratsmandate außerhalb der BMW Group, nur mit Zustimmung des Personalausschusses des Aufsichtsrats übernehmen. Jedes Vorstandsmitglied der BMW AG ist verpflichtet, Interessenkonflikte dem Aufsichtsrat gegenüber unverzüglich offenzulegen und die anderen Vorstandsmitglieder hierüber zu informieren.

Im Zusammenhang mit der Bestellung eines Vorstandsmitglieds informiert der Corporate Governance Beauftragte das neue Vorstandsmitglied über wesentliche Rahmenbedingungen der Amtsführung, insbesondere den BMW Group Corporate Governance Kodex und persönliche Mitwirkungspflichten im Fall von Sachverhalten, die Meldepflichten auslösen oder der Zustimmung des Aufsichtsrats unterliegen.

Die Beratung und Entscheidungsfindung des Vorstands als Kollegialorgan erfolgt in der allgemeinen Vorstandssitzung, der speziellen Vorstandssitzung Produkte, im Nachhaltigkeitsboard, im Vorstands-ausschuss Opera-

tions sowie im Vorstands-ausschuss Führungskräfte. Dabei definiert die allgemeine Vorstandssitzung den Strategie- und Ressourcenrahmen und entscheidet alle Maßnahmen zur Strategieumsetzung und Themen mit besonderer Bedeutung für die BMW Group, die nicht direkt einem automobilen Produkt oder einer Produktlinie zuzuordnen sind. Bedarfsorientiert und themenbezogen können der Vorstand und seine Ausschüsse weitere beratende, nicht stimmberechtigte Teilnehmer zu ihren Sitzungen hinzuziehen.

Die vom Vorstand verabschiedete Geschäftsordnung enthält einen Geschäftsverteilungsplan über die Ressortaufteilung zwischen den einzelnen Mitgliedern des Vorstands. Ferner ist der Grundsatz der gemeinsamen Verantwortung des Gesamtvorstands und seiner Zuständigkeit für alle Angelegenheiten von besonderer Bedeutung und Tragweite niedergelegt. Im Übrigen führt jedes Mitglied des Vorstands das ihm zugewiesene Ressort eigenverantwortlich, wobei für ressortübergreifende Projekte Einzelfallregelungen getroffen werden können. Die Vorstandsmitglieder unterrichten den Vorstandsvorsitzenden laufend über alle wesentlichen Vorgänge und den Gang der Geschäfte in ihren Ressorts. Der Vorstandsvorsitzende koordiniert die ressortbezogenen Vorgänge mit den Gesamtzielen und -plänen der Gesellschaft; er schaltet die anderen Vorstandsmitglieder ein, soweit deren Ressorts betroffen sind.

Der Vorstand fasst seine Beschlüsse in üblicherweise wöchentlich stattfindenden Vorstandssitzungen, die vom Vorsitzenden des Vorstands einberufen, koordiniert und geleitet werden. Auf Anordnung des Vorsitzenden können Beschlüsse auch außerhalb von Sitzungen gefasst werden, wenn kein Mitglied diesem Verfahren widerspricht. Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn alle Mitglieder rechtzeitig eingeladen sind. Auch abwesende Mitglieder können ihre Stimme schriftlich, fernschriftlich oder fernmündlich abgeben. Fernmündliche Stimmabgaben sind schriftlich zu bestätigen. Über Angelegenheiten aus dem Ressort eines nicht anwesenden Mitglieds wird – außer in dringenden Fällen – nur mit seiner Zustimmung verhandelt und beschlossen.

Der Vorstand beschließt, soweit nicht durch Gesetz oder Satzung andere Mehrheiten vorgeschrieben sind, in Sitzungen mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen, außerhalb von Sitzungen mit einfacher Mehrheit seiner Mitglieder. Bei Stimmgleichheit gibt die Stimme des Vorstandsvorsitzenden den Ausschlag. Änderungen der Geschäftsordnung bedürfen der Einstimmigkeit. Eine Sitzung

140	— Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance (Teil des Lageberichts)
140	Grundlegendes zur Unternehmensverfassung
141	Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG
142	Mitglieder des Aufsichtsrats
145	Mitglieder des Vorstands
146	— Zur Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat
151	Vergütungsbericht
157	Angaben zu Unternehmensführungspraktiken
158	Compliance in der BMW Group

findet nur statt, wenn mehr als die Hälfte der Mitglieder anwesend sind.

Im Fall der Abwesenheit oder Verhinderung des Vorstandsvorsitzenden wird dieser durch das für das Finanzressort zuständige Vorstandsmitglied vertreten.

Über Sitzungen und Beschlüsse des Vorstands werden Niederschriften angefertigt, die vom Vorsitzenden unterzeichnet werden. Entscheidungen des Vorstands sind verbindliche Vorgaben zur Umsetzung für alle Mitarbeiter.

Die Regelungen zu Sitzungen und Beschlussfassung des Gesamtvorstands gelten für Ausschüsse entsprechend.

Die nicht in einem Ausschuss vertretenen Mitglieder des Vorstands werden durch die Tagesordnung und Sitzungsprotokolle über die Ausschusssitzungen informiert. In der Vorstandssitzung werden Ausschussangelegenheiten behandelt, wenn der Ausschuss es für zweckmäßig hält oder ein Vorstandsmitglied dies verlangt.

Zur Unterstützung des Vorsitzenden und der übrigen Mitglieder des Vorstands bei der Vor- und Nachbereitung der Sitzungen ist ein Büro für Vorstandsangelegenheiten eingerichtet.

In der regelmäßig zweimal pro Monat stattfindenden Vorstandssitzung Produkte entscheidet der Gesamtvorstand markenübergreifend über die automobilen Produktstrategie und alle Produktprojekte im Grundsatzstadium. Die Vorstandssitzung Produkte genehmigt Ressourcen und gibt sie entsprechend frei.

Der in der Regel zweimal pro Monat tagende Vorstandsausschuss Operations entscheidet konzernweit über automobilen Produktprojekte auf Basis der von der Vorstandssitzung Produkte vorgegebenen strategischen Ausrichtung und innerhalb des durch die Vorstandssitzung Produkte festgelegten Entscheidungsrahmens. Mitglieder des Vorstandsausschusses Operations sind das für das Ressort Entwicklung zuständige Mitglied des Vorstands Dr.-Ing. Klaus Draeger, der zugleich den Vorsitz innehat, das für Einkauf und Lieferantennetzwerk zuständige Mitglied des Vorstands Dr.-Ing. Herbert Diess, das für Produktion zuständige Mitglied des Vorstands Frank-Peter Arndt und das für Vertrieb und Marketing zuständige Mitglied des Vorstands Ian Robertson. Im Fall der Abwesenheit oder Verhinderung des Vorsitzenden wird dieser durch das für das Ressort Produktion zuständige Mitglied des Vorstands

vertreten. In den Sitzungen des Vorstandsausschusses Operations werden alle Beschlüsse online verabschiedet.

Als Nachhaltigkeitsboard tritt der Gesamtvorstand in der Regel zweimal pro Jahr zusammen, um den Strategie- und Ressourcenrahmen zur Nachhaltigkeit zu definieren und Maßnahmen zur Strategieumsetzung zu entscheiden. An diesen Sitzungen nehmen beratend der Bereichsleiter Konzernkommunikation und der Leiter der Hauptabteilung Nachhaltigkeit und Umweltschutz teil.

Der Vorstandsausschuss Führungskräfte beschäftigt sich gesamthaft und übergreifend mit Themen der Führungskräfte der BMW Group wie etwa mit der Führungsstruktur, der Verfügbarkeit geeigneter Führungs- und Nachwuchskräfte und anderen übergreifenden Personalthemen. Der Vorstandsausschuss Führungskräfte hat dabei sowohl eine beratende, vorbereitende Rolle, z. B. bei Vorschlägen an die Vorstandssitzung für Beförderungen in die beiden Entgeltgruppen unterhalb der Vorstandsebene und der Vorbereitung von Entscheidungen der Vorstandssitzung zu Grundsätzen der Personalpolitik mit dem Schwerpunkt Führungskräfte, als auch eine entscheidende Funktion, wie z. B. bei Ernennungen zu Oberen Führungskräften und Beförderungen in die nächsthöhere Entgeltgruppe oder der Ausgestaltung der vom Gesamtvorstand beschlossenen Grundsätze der Personalpolitik. Mitglieder des Ausschusses sind der Vorsitzende des Vorstands Dr.-Ing. Norbert Reithofer, der auch den Ausschussvorsitz innehat, und das für Personal- und Sozialwesen zuständige Mitglied des Vorstands Harald Krüger. Diese tagen stets nur gemeinsam und treffen ihre Entscheidungen einstimmig. Darüber hinaus nehmen an den Sitzungen die Bereichsleiterin Personalwesen, Personalnetzwerk und Human Resources International sowie der Bereichsleiter Obere Führungskräfte mit beratender Funktion teil. Insgesamt finden jährlich fünf bis zehn Sitzungen statt.

Gegenüber dem Aufsichtsrat wird der Vorstand durch den Vorsitzenden des Vorstands vertreten. Dieser steht in regelmäßigem Kontakt mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und berichtet ihm unverzüglich in allen Angelegenheiten von besonderem Gewicht. Der Aufsichtsrat hat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands durch Beschluss näher festgelegt. Die gesetzlichen Berichte des Vorstands an den Aufsichtsrat werden in der Regel in Textform erstattet. Entscheidungsnotwendige Unterlagen werden den Mitgliedern des Aufsichtsrats möglichst rechtzeitig vor der Sitzung zuge-

leitet. Für Geschäfte von grundlegender Bedeutung hat der Aufsichtsrat durch Beschluss Zustimmungsvorbehalte zugunsten des Aufsichtsrats festgelegt. Der Vorstandsvorsitzende holt, soweit erforderlich, die Zustimmung des Aufsichtsrats ein und trägt für die Erfüllung der Berichtspflichten gegenüber dem Aufsichtsrat Sorge. Bei der Erfüllung dieser Aufgaben wird der Vorstandsvorsitzende von allen Vorstandsmitgliedern unterstützt. Bei der Berichterstattung an den Aufsichtsrat lässt sich der Vorstand von dem Grundgedanken leiten, dass der Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des Risikomanagements und der Compliance und auch über eventuelle Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen und die Gründe dafür informiert sein soll.

Der Aufsichtsrat der BMW AG

Eine Übersicht zu den Mitgliedern des Aufsichtsrats findet sich auf den Seiten 142 ff.

Der aus jeweils zehn von der Hauptversammlung gewählten Vertretern der Aktionäre und zehn nach dem Mitbestimmungsgesetz gewählten Vertretern der Arbeitnehmer bestehende Aufsichtsrat der BMW AG hat die Aufgabe, den Vorstand bei der Leitung der BMW Group regelmäßig zu beraten und zu überwachen. Er wird in Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für die BMW Group eingebunden. Der Aufsichtsrat bestellt die Mitglieder des Vorstands und setzt ihre Vergütung fest. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstandsmitglied widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Gemeinsam mit dem Vorstand sorgt er für eine langfristige Nachfolgeplanung.

Der Aufsichtsrat hält mindestens zwei Sitzungen im Kalenderhalbjahr ab. In der Regel finden fünf Plenarsitzungen pro Kalenderjahr statt, so auch im Jahr 2009. Eine Sitzung pro Jahr ist mehrtägig ausgerichtet und dient u. a. einem vertieften Austausch zu strategischen und technischen Themen.

Gemäß der Anregung des Deutschen Corporate Governance Kodex bereiten die Vertreter der Aktionäre und die Vertreter der Arbeitnehmer die Sitzungen des Aufsichtsrats jeweils gesondert vor, ggf. mit Mitgliedern des Vorstands.

Der Aufsichtsratsvorsitzende koordiniert die Arbeit im Aufsichtsrat, beruft dessen Sitzungen ein und leitet sie; er

nimmt die Belange des Aufsichtsrats nach außen wahr und vertritt den Aufsichtsrat gegenüber dem Vorstand.

Der Aufsichtsrat ist beschlussfähig, wenn alle Mitglieder eingeladen wurden und mindestens die Hälfte der Mitglieder, aus denen er insgesamt zu bestehen hat, an der Beschlussfassung teilnimmt. Die Beschlussfassung über einen Gegenstand der Tagesordnung, der in der Einladung nicht enthalten war, ist nur zulässig, wenn kein anwesendes Mitglied des Aufsichtsrats der Beschlussfassung widerspricht und mindestens zwei Drittel der Mitglieder anwesend sind.

Beschlüsse des Aufsichtsrats werden grundsätzlich mit einfacher Mehrheit gefasst. Besondere gesetzliche Mehrheitserfordernisse und Verfahrensbestimmungen bestehen im Mitbestimmungsgesetz insbesondere für Fälle der Bestellung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern sowie für die Wahl eines Aufsichtsratsvorsitzenden und stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden. Ergibt eine Abstimmung im Aufsichtsrat Stimmgleichheit, so hat bei einer erneuten Abstimmung im Aufsichtsrat, wenn auch sie Stimmgleichheit ergibt, der Aufsichtsratsvorsitzende zwei Stimmen.

In der Praxis werden die Beschlüsse des Aufsichtsrats und der Ausschüsse regelmäßig in den Sitzungen gefasst. Ein abwesendes Aufsichtsratsmitglied kann seine Stimme auch schriftlich, per Telefax oder in elektronischer Form durch ein anderes Aufsichtsratsmitglied überreichen lassen. Dies gilt auch für die Abgabe der zweiten Stimme des Aufsichtsratsvorsitzenden. Der Aufsichtsratsvorsitzende kann binnen einer von ihm gesetzten Frist auch eine nachträgliche Stimmabgabe für alle abwesenden Mitglieder zulassen. Möglich ist in besonderen Fällen auch eine Beschlussfassung außerhalb von Sitzungen, insbesondere schriftlich, per Telefax oder mittels elektronischer Medien.

Über jede Sitzung und jeden Beschluss wird eine Niederschrift angefertigt und vom Vorsitzenden des Aufsichtsrats unterzeichnet. Im Anschluss an seine Sitzungen lässt sich der Aufsichtsrat meistens im Rahmen einer Kurzpräsentation neue Fahrzeugmodelle zeigen und erläutern.

Bei Übernahme eines Aufsichtsratsmandats informiert der Corporate Governance Beauftragte das neue Aufsichtsratsmitglied über wesentliche Rahmenbedingungen der Amtsführung, insbesondere den BMW Group Corporate Governance Kodex und persönliche Mitwirkungspflichten

140	— Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance (Teil des Lageberichts)
140	Grundlegendes zur Unternehmensverfassung
141	Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG
142	Mitglieder des Aufsichtsrats
145	Mitglieder des Vorstands
146	— Zur Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat
151	Vergütungsbericht
157	Angaben zu Unternehmensführungspraktiken
158	Compliance in der BMW Group

im Fall von Sachverhalten, die Meldepflichten auslösen oder der Zustimmung des Aufsichtsrats unterliegen. Ferner erhalten neue Aufsichtsratsmitglieder die Gelegenheit, das Unternehmen außerhalb der Aufsichtsratssitzungen im Rahmen eines Informationsprogramms besser kennenzulernen.

Jedes Aufsichtsratsmitglied der BMW AG achtet darauf, dass ihm für die Wahrnehmung seines Mandats genügend Zeit zur Verfügung steht. Sofern Mitglieder des Aufsichtsrats der BMW AG dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehören, nehmen sie nicht mehr als drei weitere konzernexterne Aufsichtsratsmandate in börsennotierten Gesellschaften wahr.

Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Zu diesem Zweck findet auch eine gemeinsame Aussprache im Plenum statt, die anhand eines vorab verteilten, vom Aufsichtsrat erarbeiteten Fragebogens vorbereitet wird. Verbesserungsvorschläge nimmt der Aufsichtsratsvorsitzende auch fortlaufend entgegen. Das Informationsprogramm sowie die zweitägige Strategiesitzung im September sind im Rahmen der diesjährigen Selbstevaluation des Aufsichtsrats auf hohe Zustimmung gestoßen.

Jedes Mitglied des Aufsichtsrats der BMW AG ist dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Es darf bei seinen Entscheidungen weder persönliche Interessen verfolgen noch Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind verpflichtet, Interessenkonflikte, insbesondere solche, die aufgrund einer Beratung oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Geschäftspartnern entstehen können, dem Aufsichtsrat gegenüber offenzulegen, damit dieser in seinem Bericht an die Hauptversammlung über ihre Behandlung informieren kann. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte eines Aufsichtsratsmitglieds führen zur Beendigung des Mandats.

Bei Vorschlägen zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern wird darauf geachtet, dass dem Aufsichtsrat jederzeit Mitglieder angehören, die über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen. Dabei wird auch auf die internationale Tätigkeit der BMW Group, potenzielle Interessenkonflikte, die festgelegte Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder sowie auf Vielfalt geachtet.

Eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands durch den Aufsichtsrat wird auch dadurch ermöglicht, dass dem Aufsichtsrat der BMW AG eine nach seiner Einschätzung ausreichende Anzahl unabhängiger Mitglieder angehören. Dem Aufsichtsrat gehört mit Prof. Dr.-Ing. Dr. h.c. Dr.-Ing. E. h. Joachim Milberg lediglich ein ehemaliges Mitglied des Vorstands an, das jedoch bereits 2002 aus dem Vorstand ausgeschieden ist. Aufsichtsratsmitglieder üben keine Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern der BMW Group aus.

Unter Berücksichtigung der spezifischen Gegebenheiten der BMW Group und der Anzahl seiner Mitglieder hat der Aufsichtsrat der BMW AG ein Präsidium und vier Ausschüsse gebildet, nämlich einen Personal-, Prüfungs-, Nominierungs- und Vermittlungsausschuss. Diese dienen der Steigerung der Effizienz der Aufsichtsratsarbeit und der Behandlung komplexer Sachverhalte. Die Bildung und Funktion eines Vermittlungsausschusses ist gesetzlich vorgesehen. Die Ausschussvorsitzenden berichten in jeder Plenarsitzung des Aufsichtsrats ausführlich über die Ausschussarbeit.

Die Besetzung von Präsidium und Ausschüssen erfolgt nach Maßgabe von Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung sowie Corporate Governance Grundsätzen, insbesondere unter Berücksichtigung der fachlichen Qualifikation der Mitglieder.

Der Aufsichtsratsvorsitzende ist kraft dieser Funktion gemäß der Geschäftsordnung Mitglied und Vorsitzender des Präsidiums, des Personalausschusses und des Nominierungsausschusses.

Die Anzahl der Sitzungen von Präsidium und Ausschüssen ist bedarfsabhängig. Präsidium, Personal- und Prüfungsausschuss kommen in der Regel zu mehreren Sitzungen jährlich zusammen. Im Jahr 2009 fanden fünf Sitzungen des Präsidiums, fünf Sitzungen und drei Telefonkonferenzen des Prüfungsausschusses, fünf Sitzungen des Personalausschusses und zwei Sitzungen des Nominierungsausschusses statt. Der Vermittlungsausschuss musste nicht zusammentreten.

Für die Arbeit des Präsidiums und der Ausschüsse hat der Aufsichtsrat in Anlehnung an die Regularien für die Tätigkeit des Plenums Regelungen zur Geschäftsordnung getroffen. Die Ausschüsse sind nur beschlussfähig, wenn alle Mitglieder mitwirken. Beschlüsse der Ausschüsse werden mit einfacher Stimmenmehrheit gefasst, soweit

gesetzlich nichts anderes vorgesehen ist. Auch über die Sitzungen und Beschlüsse der Ausschüsse und des Präsidiums werden Niederschriften angefertigt, die von dem jeweiligen Vorsitzenden unterzeichnet werden. Dieser vertritt auch das jeweilige Gremium gegenüber dem Vorstand und Dritten.

Die Aufsichtsratsmitglieder können ihre Aufgaben nicht durch andere wahrnehmen lassen. Zur Beratung über einzelne Gegenstände können Aufsichtsrat, Präsidium und Ausschüsse Sachverständige und Auskunftspersonen zu ihren Sitzungen hinzuziehen.

Aufsichtsrat, Präsidium und Ausschüsse tagen bei Bedarf auch ohne den Vorstand.

Die Gesellschaft sorgt dafür, dass der Aufsichtsrat und seine Gremien mit ausreichenden Mitteln ausgestattet sind, um ihre Aufgaben wahrnehmen zu können. Dazu gehört auch die Einrichtung eines zentralen Aufsichtsratsbüros zur Unterstützung der Vorsitzenden bei ihren Koordinationsaufgaben.

Das Präsidium des Aufsichtsrats setzt sich gemäß der Geschäftsordnung aus dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und seinen Stellvertretern zusammen. Das Präsidium bereitet die Aufsichtsratssitzungen vor, einschließlich der jährlichen Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex sowie der Effizienzprüfung des Aufsichtsrats. Mitglieder sind: Prof. Dr.-Ing. Dr. h. c. Dr.-Ing. E. h. Joachim Milberg (Vorsitzender des Aufsichtsrats), Manfred Schoch (stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats), Stefan Quandt (stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats), Stefan Schmid (stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats), Prof. Dr. Jürgen Strube (stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats).

Der Personalausschuss bereitet die Entscheidungen des Aufsichtsrats über die Bestellung und ggf. Abberufung von Vorstandsmitgliedern vor. Bei der Sichtung von Persönlichkeiten für eine Vorstandposition zur Vorbereitung von Empfehlungen an den Aufsichtsrat wird auf einen unvoreingenommenen Prozess geachtet, in den auch der Gesichtspunkt der Vielfalt einbezogen wird. Darüber hinaus bereitet der Personalausschuss die Entscheidungen des Aufsichtsrats über die Vergütung sowie die regelmäßige Überprüfung des Vergütungssystems für den Vorstand vor. Im Rahmen der Festsetzungen des Aufsichtsrats zur Vergütung von Vorstandsmitgliedern ist der Personalausschuss beauftragt, Anstellungsverträge mit Mitgliedern des Vorstands abzuschließen, zu ändern und aufzuheben

und ggf. sonstige Verträge mit Mitgliedern des Vorstands vorzubereiten und abzuschließen. Ferner ist dem Personalausschuss die Befugnis übertragen, in bestimmten Fällen anstelle des Aufsichtsrats über die erforderliche Zustimmung zu einem bestimmten Geschäft zu entscheiden. Dazu gehören insbesondere Fälle der Kreditgewährung an Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder, bestimmte Vertragsabschlüsse mit Mitgliedern des Aufsichtsrats, jeweils auch unter Berücksichtigung nahestehender Personen/Unternehmen, sowie Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern, insbesondere die Übernahme von Aufsichtsratsmandaten außerhalb des Unternehmens. Mitglieder des Personalausschusses sind: Prof. Dr.-Ing. Dr. h. c. Dr.-Ing. E. h. Joachim Milberg (Vorsitzender), Manfred Schoch, Stefan Quandt, Stefan Schmid, Prof. Dr. Jürgen Strube.

Der Prüfungsausschuss befasst sich insbesondere mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des Revisionsystems und der Compliance, ferner mit der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Erteilung und Einhaltung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung. Der Prüfungsausschuss bereitet die Beschlussfassung des Aufsichtsrats über den Jahres- und den Konzernabschluss vor und erörtert mit dem Vorstand die Zwischenberichte vor ihrer Veröffentlichung. Mitglieder des Prüfungsausschusses sind: Prof. Dr. Jürgen Strube (Vorsitzender), Prof. Dr.-Ing. Dr. h. c. Dr.-Ing. E. h. Joachim Milberg, Manfred Schoch, Stefan Quandt, Stefan Schmid.

In Einklang mit den Regelungen des Deutschen Corporate Governance Kodex ist der Vorsitzende des Prüfungsausschusses unabhängig und kein ehemaliges Vorstandsmitglied der Gesellschaft; er verfügt über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren. Er erfüllt zugleich, neben weiteren Mitgliedern des Aufsichtsrats, die Anforderungen an einen unabhängigen Finanzexperten i. S. d. §§ 100 Abs. 5, 107 Abs. 4 AktG.

Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, geeignete Kandidaten für die Wahl in den Aufsichtsrat als Vertreter der Aktionäre zu ermitteln und dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung vorzuschlagen. Gemäß der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex ist der Nominierungsausschuss ausschließlich mit Vertretern der Aktionäre besetzt. Mitglieder des Nominierungsausschusses sind: Prof. Dr.-Ing.

140 — Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance (Teil des Lageberichts)

140 Grundlegendes zur Unternehmensverfassung

141 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG

142 Mitglieder des Aufsichtsrats

145 Mitglieder des Vorstands

146 — Zur Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat

151 — Vergütungsbericht

157 Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

158 Compliance in der BMW Group

Dr. h. c. Dr.-Ing. E. h. Joachim Milberg (Vorsitzender),
Stefan Quandt, Prof. Dr. Jürgen Strube.

Die Bildung und Besetzung eines Vermittlungsausschusses ist im deutschen Mitbestimmungsgesetz vorgesehen. Der Vermittlungsausschuss hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat einen Vorschlag zu unterbreiten, wenn ein Beschluss über die Bestellung eines Vorstandsmitglieds nicht die erforderliche Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen der Mitglieder erreicht hat. Dem Vermittlungsausschuss gehören der Vorsitzende und stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats sowie je ein von den Vertretern der Aktionäre und den Vertretern der Arbeitnehmer gewähltes Mitglied an. Mitglieder des Vermittlungsausschusses sind: Prof. Dr.-Ing. Dr. h. c. Dr.-Ing. E. h. Joachim Milberg, Manfred Schoch, Stefan Quandt, Stefan Schmid.

Vergütungsbericht

Die BMW Group unterstützt die Bestrebungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK), die Transparenz hinsichtlich der Vergütungsbestandteile zu erhöhen. Im Folgenden werden 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 regelmäßige Überprüfung der Vorstandsvergütung ist seit dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) am 5. August 2009 eine Aufgabe des Aufsichtsratsplenums. Bis dahin wurden die Aufgaben durch den Personalausschuss des Aufsichtsrats wahrgenommen, über dessen Arbeit dem Aufsichtsrat regelmäßig und ausführlich berichtet wurde. Der Personalausschuss übernimmt seither bei der Festlegung und Überprüfung der Vorstandsvergütung eine vorbereitende Funktion. Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats wurde an die geänderte Aufgabenteilung zwischen Personalausschuss und Aufsichtsratsplenum angepasst.

Grundsätze der Vergütung

Der Aufsichtsrat hat sich bereits 2009 eingehend mit den Vorgaben des VorstAG beschäftigt und unterstützt die Zielsetzung des Gesetzes, die Vergütungsstruktur auf eine

nachhaltige Unternehmensentwicklung auszurichten. Das Vergütungsmodell für den Vorstand soll im Wettbewerb um hoch qualifizierte Führungspersonlichkeiten attraktiv sein. Sämtliche Vergütungsbestandteile sollen für sich und insgesamt angemessen sein und nicht zu unangemessenen Risiken für das Unternehmen verleiten.

Die Vergütung der Vorstandsmitglieder wird vom Aufsichtsratsplenum unter Einbeziehung etwaiger Bezüge bei Konzerngesellschaften aufgrund von Leistungskriterien festgelegt. Der Aufsichtsrat legt für die variablen Vergütungsteile anspruchsvolle, relevante Parameter zugrunde. Kriterien für die Angemessenheit der Vergütung bilden insbesondere die Aufgaben des Vorstandsmitglieds, die Bewertung seiner Mandatsausübung sowie die wirtschaftliche Lage, der Erfolg und die Zukunftsaussichten der BMW Group sowie die Üblichkeit der Vergütung unter Berücksichtigung des Vergleichsumfelds und der Vergütungsstruktur, die ansonsten in der Gesellschaft gilt.

Für alle Vorstandsmitglieder sind Obergrenzen der Vergütung vereinbart. In regelmäßigen Abständen überprüft der Aufsichtsrat das Vergütungssystem hinsichtlich Struktur und Höhe der Vorstandsvergütung. Dabei zieht er auch Vergütungsstudien unabhängiger externer Experten zu Rate und berücksichtigt – wie auch bisher schon – die Entwicklung der Vergütungsstruktur und der Vergütungshöhe der Führungskräfte und Mitarbeiter bei der BMW Group.

Personalausschuss und Aufsichtsrat haben das bisherige System der Vorstandsvergütung von externen Experten auf seine Vereinbarkeit mit den neuen gesetzlichen Anforderungen überprüfen lassen. Diese Überprüfung hat ergeben, dass das bisherige System bereits weitgehend den durch das VorstAG geänderten Anforderungen entspricht. Insbesondere lag der Festsetzung der variablen Vergütung bereits bisher grundsätzlich ein mehrjähriger Betrachtungszeitraum zugrunde, innerhalb dessen positive wie auch negative Entwicklungen gewürdigt wurden. Die Bemessungsgrundlagen der variablen Vergütungsbestandteile wurden 2009 durch Aufsichtsratsbeschluss für den Zeitraum 2010–2012 neu festgeschrieben. Innerhalb dieses Zeitraums wird die für die variable Vorstandsvergütung geltende Metrik nicht verändert.

Vergütungssystem, Vergütungselemente

Die Vergütung des Vorstands enthält feste und variable Bezüge. Ferner ist ein Altersruhegeld (Defined Benefit) zugesagt. Unter bestimmten Voraussetzungen ist den amtierenden Vorstandsmitgliedern bis zum Eintritt in den Ruhestand ein Übergangsgeld zugesagt. Für die Gesamt-

vergütung der aktiven Vorstandsmitglieder legt der Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der Situation und der Planungen der BMW Group eine Zielvergütung und einen Vergütungsrahmen mit einem hohen variablen Anteil fest.

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, Versicherungsprämien, Zuschüssen zu Sicherheitseinrichtungen und einer jährlichen medizinischen Vorsorge.

Die Gehälter der Mitglieder des Vorstands wurden als Ergebnis der regelmäßigen Überprüfung zum 1. Januar 2009 angehoben, da sie im Branchen- und DAX-30-Vergleich aus dem Jahr 2008 nicht mehr in dem vom Aufsichtsrat als angemessen bewerteten Zielkorridor lagen. Das Gehalt eines Mitglieds des Vorstands beträgt 420.000 Euro p. a. während der ersten Bestellperiode und ab dem Beginn der zweiten Bestellperiode 480.000 Euro p. a. Das Gehalt des Vorstandsvorsitzenden beläuft sich auf 840.000 Euro p. a.

Die variable Vergütung des Vorstands setzt sich in der Zielausprägung hälftig aus zwei Komponenten zusammen, einer Ergebnistantieme und einer Leistungstantieme. In begründeten Fällen kann der Aufsichtsrat auf freiwilliger Basis neben der Tantieme eine Sonderzuwendung festsetzen. Die Zieltantieme (100 %) eines Vorstandsmitglieds liegt für beide Komponenten der variablen Vergütung in Summe bei 1,5 Mio. Euro p. a., ab der zweiten Bestellperiode bei 1,75 Mio. Euro p. a. Für den Vorsitzenden des Vorstands liegt sie bei 3 Mio. Euro p. a. Für alle Mitglieder des Vorstands sind Obergrenzen festgelegt. Diese liegen bei 150 % der jeweiligen Zieltantieme. Die Gesamtzielvergütung als Summe von Gehalt und Zieltantieme liegt für ein Mitglied des Vorstands somit bei 1,92 Mio. Euro p. a., ab der zweiten Bestellperiode bei 2,23 Mio. Euro p. a. Für den Vorsitzenden des Vorstands liegt die Gesamtzielvergütung bei 3,84 Mio. Euro p. a.

Bei 100%iger Zielerreichung ergibt sich ein Verhältnis zwischen Gehalt und variabler Vergütung von ca. 20 % zu 80 %.

Als Messgrößen für die Berechnung der Ergebnistantieme dienen einerseits der Konzernjahresüberschuss der BMW Group und die Konzernumsatzrendite nach Steuern, die gemeinsam in einen Ergebnisfaktor einfließen, sowie andererseits die Dividende (Stammaktie). Die Ergebnistantieme ergibt sich aus einem für jedes Vorstandsmitglied festgelegten Zielwert, multipliziert mit dem Ergebnisfaktor und dem Dividendenfaktor. Bei außergewöhnlichen Um-

ständen, wie z. B. wesentlichen Zu- oder Verkäufen, kann der Aufsichtsrat eine Anpassung der Ergebnistantieme vornehmen.

Bei einem Ergebnis- und einem Dividendenfaktor von 1,00 ergibt sich eine Ergebnistantieme i. H. v. 0,75 Mio. Euro für ein Vorstandsmitglied in der ersten Bestellperiode, eine Ergebnistantieme i. H. v. 0,875 Mio. Euro in der zweiten Bestellperiode und für den Vorstandsvorsitzenden eine entsprechende Tantieme von 1,5 Mio. Euro. Der Ergebnisfaktor nimmt den Wert 1,00 bei einem Konzernjahresüberschuss von 3,1 Mrd. Euro und einer Konzernumsatzrendite nach Steuern von 5,6 % an. Der Dividendenfaktor liegt bei 1,00, wenn die ausgezahlte Dividende für die Stammaktie zwischen 100 und 110 Cent beträgt.

Bei einem Konzernjahresüberschuss unter 1 Mrd. Euro oder einer Konzernumsatzrendite nach Steuern kleiner als 2 % beträgt der Ergebnisfaktor 0. Somit ist in diesen Fällen keine Ergebnistantieme zahlbar. Diese Regelung findet nach dem Prinzip der Durchgängigkeit auch Anwendung in der vom Unternehmenserfolg abhängigen variablen Vergütungskomponente aller Führungskräfte und Mitarbeiter der BMW AG (vgl. dazu Seite 29f.).

Die Leistungstantieme ergibt sich aus einem für jedes Vorstandsmitglied festgelegten Zielwert, multipliziert mit einem Performance-Faktor. Den Performance-Faktor legt der Aufsichtsrat anhand einer Bewertung des Beitrags des Vorstands zur nachhaltigen und langfristigen Entwicklung des Unternehmens fest. Dabei werden Leistungen und Entscheidungen in den vorangegangenen Planungszeiträumen ebenso berücksichtigt wie Weichenstellungen für die zukünftige Entwicklung des Unternehmens, die Effektivität und Effizienz von Anpassungsmaßnahmen, die als Reaktion auf sich verändernde externe Rahmenbedingungen getroffen wurden, sowie sonstige Aktivitäten zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens, die sich nicht unmittelbar in Messwerten abbilden.

Die Systematik der variablen Vorstandsvergütung einschließlich der Zieltantiemen und die der Ergebnistantieme zugrunde liegenden Kennzahlen sind ab dem 1. Januar 2010 für einen Zeitraum von drei Geschäftsjahren bis zum 31. Dezember 2012 festgeschrieben. Eine nachträgliche Änderung der Erfolgsziele oder der Parameter ist innerhalb dieses Zeitraums ausgeschlossen.

Alle amtierenden Mitglieder des Vorstands haben sich mit entsprechenden Änderungen ihrer Verträge ab dem 1. Januar 2010 einverstanden erklärt.

140 — Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance (Teil des Lageberichts)

140 Grundlegendes zur Unternehmensverfassung

141 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG

142 Mitglieder des Aufsichtsrats

145 Mitglieder des Vorstands

146 Zur Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat

151 — Vergütungsbericht

157 Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

158 Compliance in der BMW Group

Das Vergütungssystem enthält keine Aktienoptionen, keine Wertzuwachsrechte, die Aktienoptionen nachgebildet sind, und keine anderen aktienbasierten Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung.

Der Aufsichtsrat überprüft die Üblichkeit der Gesamtvergütung des Vorstands jährlich in horizontaler Hinsicht anhand eines Vergütungsvergleichs insbesondere innerhalb der DAX-30-Unternehmen sowie in vertikaler Hinsicht anhand eines Vergleichs einerseits mit den Bezügen der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands sowie anhand eines Vergleichs mit den durchschnittlichen Mitarbeiterbezügen.

Für den Fall der Beendigung des Mandatsverhältnisses bestehen gegenüber den amtierenden Vorstandsmitgliedern Ruhegeldzusagen in Form einer leistungsorientierten Zusage (Defined Benefit). Ruhegelder werden entsprechend der bisherigen Zusage 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 Ruhegelds 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 400 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. zwei Dritteln 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.

Mit Wirkung für Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2010 wird die Alters- und Hinterbliebenenversorgung der amtierenden und künftigen Mitglieder des Vorstands analog der

für mittlere und obere Führungskräfte 2009 erfolgten Umstellung in ein beitragsorientiertes System mit garantierter Mindestrendite überführt (vgl. dazu Seite 29f.), wobei im Hinblick auf bereits erteilte Zusagen Bestandsschutz besteht und amtierenden Vorstandsmitgliedern diesbezüglich ein Wahlrecht zwischen dem alten und dem neuen System eingeräumt wird. Alle amtierenden Mitglieder des Vorstands haben sich mit entsprechenden Änderungen ihrer Verträge ab dem 1. Januar 2010 einverstanden erklärt.

Für den Fall der Beendigung des Mandatsverhältnisses nach dem 1. Januar 2010 bestehen nach dem neu eingeführten System Zusagen, die (a) im Todes- oder Invaliditätsfall als Einmalzahlung oder in maximal zehn Jahresraten zur Auszahlung kommen können oder (b) nach Eintritt in den Ruhestand wahlweise in Form eines Altersruhegelds als lebenslange monatliche Rente, als Einmalzahlung, in maximal zehn Jahresraten oder in Mischformen (z. B. Kombination von Einmalzahlung und anteilig reduziertem lebenslangem Ruhegeld) zur Auszahlung gelangen können. Altersruhegelder werden an frühere Vorstandsmitglieder gezahlt, die entweder die Regelaltersgrenze in der gesetzlichen Rentenversicherung erreicht haben oder, sofern ihr Mandat früher geendet hat und nicht verlängert wurde, das 60. Lebensjahr vollendet haben oder die dauerhaft erwerbsunfähig geworden sind oder die aufgrund einer besonderen Vereinbarung vorzeitig in den Ruhestand getreten sind. Ferner wird im Fall des Todes eines Vorstandsmitglieds nach dem Eintritt in den Ruhestand bei Wahl einer lebenslangen Rente ein Ruhegeld in Höhe von 60% als Witwen- oder Witwerrente gezahlt.

Die Höhe der Altersleistung richtet sich nach der Höhe des individuellen Ansparkontos des jeweiligen Vorstandsmitglieds. Dieses ergibt sich aus den jährlich eingebrachten Beiträgen sowie einer jährlichen Verzinsung in Abhängigkeit von der Kapitalanlageform.

Der von der Gesellschaft zugesagte Jahresbeitrag beträgt für ein Mitglied des Vorstands (für den Vorstandsvorsitzenden) für 2010 240.000 Euro (425.000 Euro), für 2011 270.000 Euro (475.000 Euro) und ab 2012 300.000 Euro (525.000 Euro). Die Gutschrift der Beiträge auf dem persönlichen Ansparkonto des Vorstandsmitglieds erfolgt ebenso wie die Zinsgutschrift in monatlichen Teilbeträgen. Die garantierte Mindestverzinsung p. a. entspricht dem in der Deckungsrückstellungsverordnung festgelegten Höchstzinssatz für die Berechnung der Deckungsrückstellungen für Kapitallebensversicherungen (Garantiezins für Kapitallebensversicherungen), der derzeit bei 2,25% liegt.

Für den Todes- oder Invaliditätsfall ist eine Mindestleistung i. H. v. 60 % der bis zum 60. Lebensjahr möglichen jährlichen Beiträge zugesagt. Für die amtierenden Vorstandsmitglieder wird beim Übergang auf das neue System als wertgleicher Ersatz für die bisher erdiente Anwartschaft ein entsprechender Startbaustein bereitgestellt.

Der Startbaustein und alle einbezahlten Beiträge des neuen Altersvorsorgemodells für den Vorstand werden im Rahmen eines auch für Pensionsverbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern bestehenden Treuhandmodells ausfinanziert.

Die laufenden Ruhegeldzahlungen werden jährlich um mindestens 1 % angepasst.

Einkünfte aus selbstständiger und nicht selbstständiger Arbeit, die vor Vollendung des 63. Lebensjahres erzielt werden, werden auf das Ruhegeld angerechnet. Es sind ferner bestimmte Tatbestände vereinbart, in denen die Leistungspflicht der Gesellschaft ganz entfallen kann. Ein Übergangsgeld wird nicht mehr gewährt.

Es bestehen weder vertragliche Abfindungszusagen für den Fall der vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund noch Zusagen für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit infolge eines Kontrollwechsels (change of control) noch Entschädigungsvereinbarungen für den Fall eines Übernahmeangebots. Auch hat kein Mitglied des Vorstands im abgelaufenen Geschäftsjahr Leistungen oder entsprechende Zusagen von Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied erhalten.

Vorstandsvergütung für das Geschäftsjahr 2009 insgesamt

Die Bezüge für die aktiven Mitglieder des Vorstands der BMW AG betragen, vorbehaltlich der Beschlussfassung des Aufsichtsrats, für das Geschäftsjahr 2009 insgesamt 10,7 Mio. Euro (2008: 10,9 Mio. Euro). Davon entfallen auf fixe Bestandteile einschließlich der sonstigen Bezüge 3,7 Mio. Euro (2008: 3,1 Mio. Euro) und auf variable Bestandteile 7,0 Mio. Euro (2008: 7,8 Mio. Euro).

in Mio. Euro	2009		2008	
	Höhe	Anteil in %	Höhe	Anteil in %
Feste Bezüge	3,7	34,6	3,1	28,4
Variable Bezüge	7,0	65,4	7,8	71,6
Bezüge	10,7	100,0	10,9	100,0

Ferner sind für aktive Mitglieder des Vorstands Leistungen nach Beendigung des Dienstverhältnisses in Höhe von 0,7 Mio. Euro (2008: 0,8 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 3,8 Mio. Euro (2008: 3,1 Mio. Euro). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen sind nach IAS 19 mit 46,7 Mio. Euro (2008: 44,3 Mio. Euro) zurückgestellt.

Vorstandsvergütung für das Geschäftsjahr 2009 (2008), individualisiert

in Euro	Feste Bezüge			Variable Bezüge	Bezüge gesamt	Jährliche Zuführung zu den Pensionsrückstellungen ¹
	Gehalt	Sonstige Bezüge	Gesamt			
Norbert Reithofer	840.000 (600.000)	16.215 (16.271)	856.215 (616.271)	1.725.000 (1.650.000)	2.581.215 (2.266.271)	131.815 (124.912)
Frank-Peter Arndt	440.000 (300.000)	23.591 (19.708)	463.591 (319.708)	910.417 (825.000)	1.374.007 (1.144.708)	73.233 (69.327)
Herbert Diess	420.000 (300.000)	13.773 (29.762)	433.773 (329.762)	862.500 (825.000)	1.296.273 (1.154.762)	93.685 (89.930)
Klaus Draeger	430.000 (300.000)	74.237 (26.276)	504.237 (326.276)	886.458 (825.000)	1.390.696 (1.151.276)	74.495 (70.871)
Friedrich Eichiner	420.000 (300.000)	93.785 (23.516)	513.785 (323.516)	862.500 (825.000)	1.376.285 (1.148.516)	86.612 (81.547)
Harald Krüger	420.000 (25.000)	78.028 (2.777)	498.028 (27.777)	862.500 (68.750)	1.360.528 (96.527)	51.300 (4.616)
Ian Robertson	420.000 (240.323)	54.993 (102.938)	474.993 (343.261)	862.500 (660.887)	1.337.493 (1.004.148)	189.682 (133.533)
Gesamt²	3.390.000 (2.801.775)	354.622 (304.134)	3.744.622 (3.105.909)	6.971.875 (7.814.570)	10.716.497 (10.920.479)	700.822 (819.331)

¹ beinhaltet die sogenannten Dienstzeitaufwendungen (service cost)

² Die Vorjahresangaben beinhalten die Vergütung bereits im Geschäftsjahr 2008 ausgeschiedener Mitglieder des Vorstands.

140	Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance (Teil des Lageberichts)
140	Grundlegendes zur Unternehmensverfassung
141	Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG
142	Mitglieder des Aufsichtsrats
145	Mitglieder des Vorstands
146	Zur Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat
151	Vergütungsbericht
157	Angaben zu Unternehmensführungspraktiken
158	Compliance in der BMW Group

2. Vergütung des Aufsichtsrats Zuständigkeit, Satzungsregelung

Die Vergütung des Aufsichtsrats wird durch Beschluss der Aktionäre in der Hauptversammlung bestimmt. Die für das Geschäftsjahr 2009 anwendbare Vergütungsregelung ist Ergebnis der Beschlüsse der Hauptversammlung am 8. Mai 2008 und in § 15 der Satzung niedergelegt. Die Satzung der BMW AG ist unter www.bmwgroup.com/ir unter den Menüpunkten „Fakten zum Unternehmen“ und „Corporate Governance“ verfügbar.

Vergütungsgrundsätze, Vergütungselemente

Entsprechend den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex 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 2009 das Mindest-EPS nicht erreicht wurde, ist für das Geschäftsjahr 2009 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.

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 meh-

rere 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 2009 insgesamt

Gemäß § 15 der Satzung erhält der Aufsichtsrat für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2009 insgesamt 1,6 Mio. Euro (2008: 1,6 Mio. Euro). Davon sind 1,6 Mio. Euro feste Bezüge (2008: 1,6 Mio. Euro). Eine variable Vergütung ist für das Geschäftsjahr 2009 nicht zahlbar (2008: – Mio. Euro), da die satzungsmäßigen Voraussetzungen (Mindest-EPS höher als 2,30 Euro) nicht erfüllt wurden.

in Mio. Euro	2009		2008	
	Höhe	Anteil in %	Höhe	Anteil in %
Feste Bezüge	1,6	100,0	1,6	100,0
Variable Bezüge	-	-	-	-
Bezüge	1,6	100,0	1,6	100,0

Aufsichtsratsmitglieder haben vom Unternehmen im Berichtsjahr keine weiteren Vergütungen bzw. Vorteile für persönlich erbrachte Leistungen, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, erhalten. Die BMW AG hat im Geschäftsjahr 2009 mit der Institut für Demoskopie Allensbach, Gesellschaft zum Studium der öffentlichen Meinung mit beschränkter Haftung, Allensbach, einen Vertrag über Marktforschung zum Premiumsegment Automobile im Markt Deutschland gegen ein Honorar i. H. v. insgesamt 79.600 Euro abgeschlossen. Da das Mitglied des Aufsichtsrats Frau Prof. Dr. Renate Köcher eine alleinvertretungsbefugte Geschäftsführerin der Gesellschaft ist, hat der Vorstand vor Vertragsabschluss die Zustimmung des Personalausschusses des Aufsichtsrats eingeholt.

Aufsichtsratsvergütung für das Geschäftsjahr 2009 (2008), individualisiert

in Euro	Feste Vergütung	Sitzungsgeld	Variable Vergütung	Gesamt ⁵
Joachim Milberg (Vors.)	165.000 (165.000)	10.000 (10.000)	- (-)	175.000 (175.000)
Manfred Schoch (stellv. Vors.)	110.000 (110.000)	10.000 (10.000)	- (-)	120.000 (120.000)
Stefan Quandt (stellv. Vors.)	110.000 (110.000)	10.000 (10.000)	- (-)	120.000 (120.000)
Stefan Schmid (stellv. Vors.)	110.000 (99.180)	10.000 (10.000)	- (-)	120.000 (109.180)
Jürgen Strube (stellv. Vors.)	110.000 (90.765)	10.000 (10.000)	- (-)	120.000 (100.765)
Ulrich Eckelmann ¹	20.192 (55.000)	2.000 (10.000)	- (-)	22.192 (65.000)
Bertin Eichler	55.000 (55.000)	10.000 (8.000)	- (-)	65.000 (63.000)
Franz Haniel	55.000 (55.000)	8.000 (8.000)	- (-)	63.000 (63.000)
Reinhard Hüttl	55.000 (35.765)	10.000 (8.000)	- (-)	65.000 (43.765)
Susanne Klatten	55.000 (55.000)	10.000 (8.000)	- (-)	65.000 (63.000)
Karl-Ludwig Kley	55.000 (35.765)	8.000 (4.000)	- (-)	63.000 (39.765)
Renate Köcher	55.000 (35.765)	10.000 (8.000)	- (-)	65.000 (43.765)
Robert W. Lane ²	34.959 (-)	6.000 (-)	- (-)	40.959 (-)
Horst Lischka ³	34.959 (-)	8.000 (-)	- (-)	42.959 (-)
Willibald Löw	55.000 (55.000)	10.000 (10.000)	- (-)	65.000 (65.000)
Hubert Markl ⁴	20.192 (55.000)	2.000 (8.000)	- (-)	22.192 (63.000)
Wolfgang Mayrhuber	55.000 (55.000)	8.000 (10.000)	- (-)	63.000 (65.000)
Werner Neugebauer	55.000 (55.000)	8.000 (8.000)	- (-)	63.000 (63.000)
Franz Oberländer	55.000 (55.000)	4.000 (10.000)	- (-)	59.000 (65.000)
Anton Ruf	55.000 (55.000)	10.000 (10.000)	- (-)	65.000 (65.000)
Maria Schmidt	55.000 (42.377)	10.000 (8.000)	- (-)	65.000 (50.377)
Werner Zierer	55.000 (55.000)	10.000 (10.000)	- (-)	65.000 (65.000)
Gesamt	1.430.302 (1.420.982)	184.000 (184.000)	- (-)	1.614.302 (1.604.982)

140 — Erklärung zur Unternehmens-
führung, Corporate Governance
(Teil des Lageberichts)

140 Grundlegendes zur
Unternehmensverfassung

141 Erklärung des Vorstands und des
Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG

142 Mitglieder des Aufsichtsrats

145 Mitglieder des Vorstands

146 Zur Arbeitsweise von Vorstand
und Aufsichtsrat

151 — Vergütungsbericht

157 — Angaben zu Unternehmens-
führungspraktiken

158 Compliance in der BMW Group

¹ Mitglied des Aufsichtsrats bis 14.05.2009.

² Mitglied des Aufsichtsrats seit 14.05.2009.

³ Mitglied des Aufsichtsrats seit 14.05.2009.

⁴ Mitglied des Aufsichtsrats bis 14.05.2009.

⁵ Die Vorjahresangaben beinhalten die Vergütung bereits im Geschäftsjahr 2008 ausgeschiedener Mitglieder des Aufsichtsrats.

3. Sonstiges

Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats wurden vom Unternehmen weder Kredite oder Vorschüsse gewährt noch wurden zu ihren Gunsten Haftungsverhältnisse eingegangen.

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 27,68% der Stamm- und Vorzugsaktien der Gesellschaft. Auf Herrn Stefan Quandt, Bad Homburg v.d.H., entfallen 16,11% und auf Frau Susanne Klatten, München, 11,57%. Der Aktienbesitz der Mitglieder des Vorstands beläuft sich auf insgesamt weniger als 1% der Aktien.

Belegschaftsaktienprogramm

Seit 1989 beteiligt die BMW AG ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch im Rahmen eines Belegschaftsaktienprogramms am Unternehmenserfolg. Im Berichtsjahr konnten Mitarbeiter nach ihrer Wahl bis zu 35 Vorzugsaktien ohne Stimmrecht rabattiert erwerben. Teilnahmeberechtigt waren alle Mitarbeiter der BMW AG und Mitarbeiter inländischer 100%iger Tochtergesellschaften, soweit deren Geschäftsführung entschieden hat, an dem Programm teilzunehmen. Die Mitarbeiter mussten zum Zeitpunkt der Bekanntgabe des Programms mindestens seit einem Jahr ununterbrochen in einem gegenwärtigen Arbeitsverhältnis zur BMW AG oder der jeweiligen Tochtergesellschaft stehen. Die im Rahmen des Belegschaftsaktienprogramms erworbenen Vorzugsaktien unterliegen einer Sperrfrist von vier Jahren, gerechnet vom 1. Januar des Jahres, in dem die Vorzugsaktien erworben wurden. Im Jahr 2009 wurden insgesamt 831.425 Stück Vorzugsaktien an die Mitarbeiter weitergegeben. Über eine Fortsetzung des Programms entscheidet der Vorstand der BMW AG jährlich neu. Ergänzende Informationen finden Sie auf Seite 42.

Angaben zu Unternehmensführungspraktiken, die über die gesetzlichen Anforderungen hinaus angewandt werden

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.

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. Sie 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.

Die Grundüberzeugungen sind auch unter www.bmwgroup.com unter den Menüpunkten „Verantwortung“ und „Mitarbeiter“ veröffentlicht.

Soziale Verantwortung gegenüber den Mitarbeitern und in der Lieferantenkette

Die Frage nach der gesellschaftlichen Verantwortung von Unternehmen wird täglich neu gestellt. Die Unternehmenskultur der BMW Group verbindet Erfolgsorientierung mit Weltoffenheit, Vertrauen und Transparenz, und das Unternehmen ist sich seiner sozialen Verantwortung bewusst. Als Leitplanken für den sozial nachhaltigen Umgang mit den Mitarbeitern und die internationale Sicherstellung sozialer Standards dienen verschiedene international anerkannte Richtlinien. So bekennt sich die BMW Group zu den Leitsätzen für multinationale Unternehmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) und zu den Inhalten der ICC Business Charter for Sustainable Development. Die Inhalte dieser Richtlinien und weitere Informationen hierzu finden Sie unter www.oecd.org und www.iccwbo.org. Durch die Unterzeich-

nung des UN Global Compact durch den Vorstand der BMW Group im Jahr 2001 und die Verabschiedung der Gemeinsamen Erklärung über Menschenrechte und Arbeitsbedingungen in der BMW Group durch Vorstand und Arbeitnehmervertretungen im Jahr 2005 hat sich das Unternehmen ebenfalls zur weltweiten Einhaltung der Kernarbeitsnormen und zu den grundlegenden Prinzipien und Rechten bei der Arbeit der International Labour Organization (ILO) verpflichtet. Hierzu gehören insbesondere die freie Wahl der Beschäftigung, das Diskriminierungsverbot, das Verbot von Kinderarbeit, eine angemessene Bezahlung, regelkonforme Arbeitszeiten sowie der Arbeits- und Gesundheitsschutz. Die Inhalte des UN Global Compact und die Vorgaben der ILO sowie weitere Informationen zu dem Thema finden Sie unter www.unglobalcompact.org und www.ilo.org, die Gemeinsame Erklärung über Menschenrechte und Arbeitsbedingungen in der BMW Group ist unter www.bmwgroup.com unter dem Menüpunkt „Verantwortung“ verfügbar.

Die Einhaltung dieser grundlegenden Prinzipien und Rechte ist für die BMW Group weltweit eine Selbstverständlichkeit. Nachhaltiges Wirtschaften kann jedoch nur dann wirken, wenn es die gesamte Wertschöpfungskette umfasst. Daher stellt die BMW Group nicht nur höchste Anforderungen an sich selbst, sondern fordert ökologische und soziale Standards ebenfalls von ihren Lieferanten und Partnern. Entsprechende Nachhaltigkeitskriterien sind daher durchgängig in unseren Einkaufsbedingungen verankert. In unserem Nachhaltigkeitsfragebogen, der fester Bestandteil der Aufnahme in das Lieferantennetzwerk der BMW Group ist, erteilt der potenzielle Lieferant eine vollständige Selbstauskunft. Hier fordern wir darüber hinaus, dass unsere Zulieferer die Einhaltung dieser Standards ebenfalls durch ihre Unterlieferanten sicherstellen. Die Einkaufsbedingungen sowie weitere Informationen zum Thema Einkauf finden Sie im öffentlichen Bereich des Partner Portals der BMW Group unter <https://b2b.bmw.com>.

Compliance in der BMW Group

Verantwortungsvolles und rechtmäßiges Handeln ist eine der Grundvoraussetzungen für den unternehmerischen Erfolg der BMW Group. Dies ist fester Bestandteil unserer Unternehmenskultur und bildet die Basis für das Vertrauen, das uns Kunden, Aktionäre, Geschäftspartner und auch die Öffentlichkeit entgegenbringen. Der Vorstand und alle Mitarbeiter der BMW Group sind zu verantwortungsbewusstem Verhalten und zur Einhaltung geltender Vorschriften verpflichtet.

140 — Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance (Teil des Lageberichts)

140 Grundlegendes zur Unternehmensverfassung

141 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG

142 Mitglieder des Aufsichtsrats

145 Mitglieder des Vorstands

146 Zur Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat

151 Vergütungsbericht

157 — Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

158 — Compliance in der BMW Group

Dieses Prinzip ist bereits seit vielen Jahren in den BMW internen Verhaltensregeln verankert. Um die Vermeidung von Rechts- und Reputationsrisiken 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, Konzernberichterwesen, Organisationsentwicklung sowie Konzernpersonalwesen. 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 Organisa-

tion sind das etwa durchgeführte Untersuchungen, bekannt gewordene Verstöße und deren Sanktion sowie Korrektur- und Präventionsmaßnahmen. Das BMW Group Compliance Committee wird durch das Compliance Committee Office tätig, das organisatorisch dem Ressort des Vorstandsvorsitzenden zugeordnet ist.

Der Vorsitzende des Compliance Committee 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 begann im Jahr 2008 und erfolgte in zwei Schritten. Für die BMW AG und eine Reihe von deutschen Tochtergesellschaften konnte die Implementierung im Juni 2009 beendet werden. Die internationale Einführung erstreckte sich über insgesamt 69 Einheiten der BMW Group weltweit und war im November 2009 abgeschlossen.

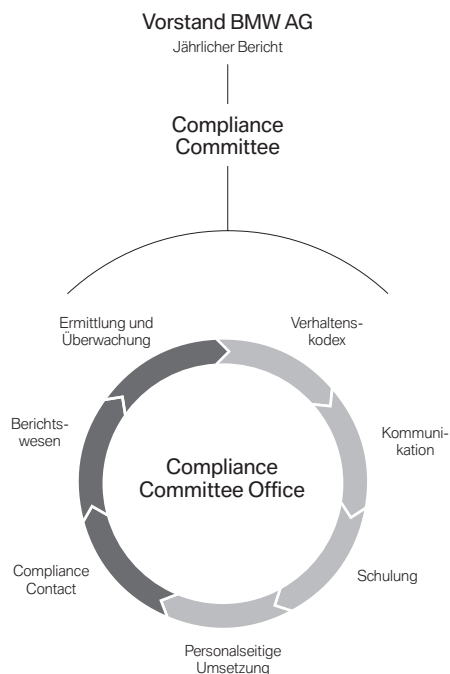
Die BMW Group Compliance Organisation beinhaltet die Gesamtheit aller Maßnahmen, um rechtmäßiges Handeln der BMW Group, ihrer Organe, Führungskräfte und Mitarbeiter sicherzustellen. Sie wird ergänzt durch eine Regelungslandschaft aus internen Grundsätzen, Richtlinien und Anweisungen, welche teilweise die geltenden rechtlichen Vorschriften konkretisieren.

Die einzelnen Bestandteile der BMW Group Compliance Organisation sind in der nebenstehenden Grafik dargestellt und gelten weltweit für alle Einheiten der BMW Group. 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. Der Verhaltenskodex erläutert die Bedeutung von Legal Compliance und gibt einen Überblick über die für die BMW Group relevanten rechtlichen Themenbereiche. Er steht in Deutsch und Englisch als Broschüre und zum Download zur Verfügung. Seit 2009 werden darüber hinaus Übersetzungen in acht weiteren Sprachen angeboten (Französisch, Spanisch, Italienisch, Portugiesisch, Russisch, Japanisch, Thai und Koreanisch).

Bei der Vermeidung von Rechtsverstößen kommt den Führungskräften eine besondere Verantwortung und

Compliance Committee



Vorbildfunktion zu. Jede Führungskraft ist verpflichtet, ihre Mitarbeiter über Inhalt und Bedeutung des Verhaltenskodex zu informieren und für Rechtsrisiken zu sensibilisieren. Führungskräfte haben aus eigener Initiative regelmäßig die Beachtung des geltenden Rechts zu überprüfen und suchen hierzu das Gespräch mit ihren Mitarbeitern. Falls es Anhaltspunkte für Rechtsverstöße gibt, ist diesen konsequent nachzugehen.

Im Zuge der Implementierung wurden bis November 2009 weltweit über 10.000 Führungskräfte und Mitarbeiter über die Grundlagen von Compliance geschult. Die Schulung wird auf einer internetbasierten Trainingsplattform in Deutsch und Englisch angeboten und enthält einen Abschlusstest. Die erfolgreiche Teilnahme an dem Training wird mit einem Zertifikat bestätigt und ist für alle Führungskräfte der BMW Group verpflichtend. Seit Abschluss der Implementierungsarbeiten wird durch geeignete Personalprozesse sichergestellt, dass bei allen Neueinstellungen von Führungskräften und bei entsprechenden Beförderungen ein Compliance Training absolviert wird. Die Grundlagenschulung wird durch zielgruppenspezifische Trainings zu bestimmten Compliance Themen ergänzt.

Um Rechtsrisiken zu vermeiden, können sich alle Mitarbeiter mit ihren Fragen an ihre Führungskräfte und an die zuständigen Fachstellen der BMW Group wenden, insbesondere an die Rechtsabteilung, die Konzernrevision und die Konzernsicherheit. Ergänzend hierzu gibt es den BMW Group Compliance Contact als weitere Anlaufstelle, 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 mit Hilfe eines elektronischen Case Management Systems dokumentiert und bearbeitet. Erforderlichenfalls werden für die Fallbearbeitung die Konzernrevision, die Konzernsicherheit und die rechtsberatenden Fachstellen zur Unterstützung herangezogen.

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. Die Berichterstattung erfolgt durch insgesamt

132 Compliance Verantwortliche, welche alle Teile der BMW Group abdecken (Stand 31. Dezember 2009). Gegenstand der Berichte sind der Compliance Status der jeweiligen Einheiten, möglicherweise festgestellte Rechtsrisiken oder -verstöße sowie ergriffene Korrektur- oder Präventivmaßnahmen.

Die Beachtung und Umsetzung des Verhaltenskodex ist Gegenstand regelmäßiger Prüfungen der Konzernrevision und der Konzernsicherheit. Hierzu führt die Konzernrevision auch vor Ort Prüfungen durch und befragt die verantwortlichen Mitarbeiter.

Für die Compliance der BMW Group ist es unerlässlich, dass ihre Mitarbeiter die für sie relevanten Rechtspflichten kennen und einhalten. Die BMW Group ist nicht bereit, etwaige Rechtsverstöße ihrer Mitarbeiter hinzunehmen. 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, wo 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. Die Homepage wurde 2009 um einen speziellen Servicebereich erweitert, in dem den Mitarbeitern verschiedene praktische Werkzeuge und Hilfsmittel für typische Situationen mit Compliance Relevanz angeboten werden.

Compliance ist auch ein wesentlicher Faktor für die Zukunftssicherung der Beschäftigten der BMW Group. Aus diesem Grund hat die Unternehmensleitung mit den nationalen und internationalen Arbeitnehmervertretungen der BMW Group im Juni 2009 Gemeinsame Grundsätze für rechtmäßiges Handeln unterzeichnet. Darin bekennen sich die Beteiligten zu den Prinzipien des BMW Group Verhaltenskodex und zur vertrauensvollen Zusammenarbeit in Sachen Compliance.

Zum Schutz der Anleger und um unternehmensintern einen gesetzeskonformen Umgang mit möglichen Insiderinformationen zu gewährleisten, wurde bereits 1994 durch

140 — Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance (Teil des Lageberichts)

140 Grundlegendes zur Unternehmensverfassung

141 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG

142 Mitglieder des Aufsichtsrats

145 Mitglieder des Vorstands

146 Zur Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat

151 Vergütungsbericht

157 Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

158 — Compliance in der BMW Group

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.

Unter der Adresse www.bmwgroup.com und den Menüpunkten „Unternehmen“ und „Unternehmensprofil“ finden Interessenten den Verhaltenskodex – Grundsätze für rechtmäßiges Handeln (Legal Compliance Code) im Volltext.

Weitere Informationen

BMW AG

Anteilsbesitz

Wesentliche verbundene Unternehmen der BMW AG zum 31. Dezember 2009	Eigenkapital in Mio. Euro	Ergebnis in Mio. Euro	Kapitalanteil in %
Inland¹			
BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München ³	3.549	-	100
BMW Bank GmbH, München ³	404	-	100
BMW Finanz Verwaltungs GmbH, München	211	5	100
BMW Ingenieur-Zentrum GmbH+Co., Dingolfing	47	65	100
BMW Maschinenfabrik Spandau GmbH, Berlin	44	2	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

Wesentliche verbundene Unternehmen der BMW AG zum 31. Dezember 2009	Eigenkapital in Mio. Euro	Ergebnis in Mio. Euro	Kapitalanteil in %
Ausland²			
BMW Österreich Holding GmbH, Steyr	1.219	266	100
BMW Motoren GmbH, Steyr	741	140	100
BMW China Automotive Trading Ltd., Peking	472	405	100
BMW Russland Trading OOO, Moskau	71	-53	100
BMW Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg	50	-5	100
BMW Holding B.V., Den Haag	5.165	1.428	100
BMW Australia Finance Ltd., Melbourne, Victoria	477	25	100
BMW (South Africa) (Pty) Ltd., Pretoria	444	71	100
BMW (Schweiz) AG, Dielsdorf	409	21	100
BMW Italia S.p.A., Mailand	390	76	100
BMW Finance N.V., Den Haag	337	1	100
— BMW Overseas Enterprises N.V., Willemstad	65	1	100
BMW Japan Corp., Tokio	273	5	100
— BMW Japan Finance Corp., Tokio	350	20	100
BMW Belgium Luxembourg S.A./N.V., Bornem	211	19	100
BMW France S.A., Montigny le Bretonneux	191	58	100
BMW Canada Inc., Whitby	142	73	100
BMW Australia Ltd., Melbourne, Victoria	70	19	100
BMW Portugal Lda., Lissabon	49	-3	100
BMW Korea Co., Ltd., Seoul	29	6	100
BMW Hellas Trade of Cars SA, Athen	25	-1	100
BMW New Zealand Ltd., Auckland	24	⁵	100
BMW Sverige AB, Stockholm	23	-3	100
BMW Automotive (Ireland) Ltd., Dublin	21	-3	100
BMW Nederland B.V., Den Haag	-2	-12	100
BMW (UK) Holdings Ltd., Bracknell	497	-14	100
BMW (UK) Manufacturing Ltd., Bracknell	983	119	100
BMW (UK) Ltd., Bracknell	637	-119	100
BMW Financial Services (GB) Ltd., Hook	222	38	100
BMW (UK) Capital plc, Bracknell	153	40	100
BMW Malta Ltd., St. Julians	1.055	83	100
— BMW Malta Finance Ltd., St. Julians	833	43	100
— BMW Coordination Center V.o.F., Bornem	592	⁵	100
BMW España Finance S.L., Madrid	365	5	100
— BMW Ibérica S.A., Madrid	303	41	100
— BMW de Mexico, S.A. de C.V., Mexico City	3	1	100
BMW (US) Holding Corp., Wilmington, Del.	1.186	8	100
BMW Manufacturing, LLC, Wilmington, Del.	577	-105	100
BMW Financial Services NA, LLC, Wilmington, Del.	440	96	100
BMW of North America, LLC, Wilmington, Del.	342	15	100
BMW US Capital, LLC, Wilmington, Del.	276	49	100

BMW Group im Zehn-Jahres-Vergleich

		2009	2008	2007	2006
Auslieferungen					
Automobile ³	Einheiten	1.286.310	1.435.876	1.500.678	1.373.970
Motorräder ⁴	Einheiten	87.306	101.685	102.467	100.064
Produktion					
Automobile ³	Einheiten	1.258.417	1.439.918	1.541.503	1.366.838
Motorräder ⁵	Einheiten	82.631	104.220	104.396	103.759
Finanzdienstleistungen					
Vertragsbestand	Verträge	3.085.946	3.031.935	2.629.949	2.270.528
Bilanzielles Geschäftsvolumen ⁶	Mio. Euro	61.202	60.653	51.257	44.010
Gewinn-und-Verlust-Rechnung					
Umsatz	Mio. Euro	50.681	53.197	56.018	48.999
Bruttomarge Konzern ⁷	in %	10,5	11,4	21,8	23,1
Ergebnis vor Finanzergebnis	Mio. Euro	289	921	4.212	4.050
Ergebnis vor Steuern	Mio. Euro	413	351	3.873	4.124
Umsatzrendite (Ergebnis vor Steuern / Umsatz)	in %	0,8	0,7	6,9	8,4
Ertragsteuern	Mio. Euro	203	21	739	1.250
Steuerlastquote	in %	49,2	6,0	19,1	30,3
Jahresüberschuss	Mio. Euro	210	330	3.134	2.874
Bilanz					
Langfristige Vermögenswerte	Mio. Euro	62.009	62.416	56.619	50.514
Kurzfristige Vermögenswerte	Mio. Euro	39.944	38.670	32.378	28.543
Eigenkapital	Mio. Euro	19.915	20.273	21.744	19.130
Eigenkapitalquote Konzern	in %	19,5	20,1	24,4	24,2
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	Mio. Euro	45.119	41.526	33.469	31.372
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	Mio. Euro	36.919	39.287	33.784	28.555
Bilanzsumme	Mio. Euro	101.953	101.086	88.997	79.057
Kapitalflussrechnung					
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Mio. Euro	7.767	7.454	2.393	1.336
Operativer Cashflow ⁸	Mio. Euro	4.921	4.471	6.246	5.373
Investitionen	Mio. Euro	3.471	4.204	4.267	4.313
Investitionsquote (Investitionen / Umsatz)	in %	6,8	7,9	7,6	8,8
Personal					
Mitarbeiter am Jahresende ⁹		96.230	100.041	107.539	106.575
Personalaufwand je Mitarbeiter	Euro	72.349	75.612	76.704	76.621
Dividende					
Dividendensumme	Mio. Euro	197	197	694	458
Dividende je Stammaktie/Vorzugsaktie	Euro	0,30/0,32	0,30/0,32	1,06/1,08	0,70/0,72

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 (13.052 Motorräder)⁵ 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 (10.612 Motorräder)⁶ Wert ermittelt aus der Bilanz: bis 2007 aus der Konzernbilanz, ab 2008 der Segmentbilanz Finanzdienstleistungen⁷ Seit 2008 sind die Forschungs- und Entwicklungskosten in den Umsatzkosten enthalten.⁸ in der Kapitalflussrechnung aufgeführter Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit: bis 2006 des Industriegeschäfts, ab 2007 des Segments Automobile⁹ Werte ohne ruhende Arbeitsverhältnisse, ohne Mitarbeiter in Freizeitphase der Altersteilzeit, ohne Geringverdiener¹⁰ Anpassung Ausschüttung wegen Erwerbs eigener Anteile

	2005	2004 ¹	2003	2002 ²	2001	2000	
Auslieferungen							
	1.327.992	1.208.732	1.104.916	1.057.344	905.657	1.011.874	Automobile ³
	97.474	92.266	92.962	92.599	84.713	74.614	Motorräder ⁴
Produktion							
	1.323.119	1.250.345	1.118.940	1.090.258	946.730	1.026.775	Automobile ³
	92.012	93.836	89.745	93.010	90.478	74.397	Motorräder ⁵
Finanzdienstleistungen							
	2.087.368	1.843.399	1.623.425	1.443.236	1.297.702	1.317.150	Vertragsbestand
	40.428	32.556	28.647	26.505	25.306	24.958	Bilanzielles Geschäftsvolumen ⁶
Gewinn- und Verlust-Rechnung							
	46.656	44.335	41.525	42.411	38.463	37.226	Umsatz
	22,9	23,2	22,7	22,8	25,3	22,8	Bruttomarge Konzern ⁷
	3.793	3.774	3.353	3.505	3.356	2.065	Ergebnis vor Finanzergebnis
	3.287	3.583	3.205	3.297	3.242	2.032	Ergebnis vor Steuern
	7,0	8,1	7,7	7,8	8,4	5,5	Umsatzrendite (Ergebnis vor Steuern/Umsatz)
	1.048	1.341	1.258	1.277	1.376	823	Ertragsteuern
	31,9	37,4	39,3	38,7	42,4	40,5	Steuerlastquote
	2.239	2.242	1.947	2.020	1.866	1.209	Jahresüberschuss
Bilanz							
	47.556	40.822	36.921	34.667	31.282	30.079	Langfristige Vermögenswerte
	27.010	26.812	24.554	20.844	19.977	19.261	Kurzfristige Vermögenswerte
	16.973	16.534	16.150	13.871	10.770	9.432	Eigenkapital
	22,8	24,4	26,3	25,0	21,0	19,1	Eigenkapitalquote Konzern
	29.509	26.517	22.090	20.028	19.223	17.386	Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten
	28.084	24.583	23.235	21.612	21.266	22.522	Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten
	74.566	67.634	61.475	55.511	51.259	49.340	Bilanzsumme
Kapitalflussrechnung							
	1.621	2.128	1.659	2.333	2.437	2.927	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente
	6.184	6.157	4.970	4.553	4.304	3.966	Operativer Cashflow ⁸
	3.993	4.347	4.245	4.042	3.516	2.781	Investitionen
	8,6	9,8	10,2	9,5	9,1	7,5	Investitionsquote (Investitionen/Umsatz)
Personal							
	105.798	105.972	104.342	101.395	97.275	93.624	Mitarbeiter am Jahresende ⁹
	75.238	73.241	73.499	69.560	66.711	63.548	Personalaufwand je Mitarbeiter
Dividende							
	419 ¹⁰	419	392	351	350	310	Dividendensumme
	0,64/0,66	0,62/0,64	0,58/0,60	0,52/0,54	0,52/0,54	0,46/0,48	Dividende je Stammaktie/Vorzugsaktie

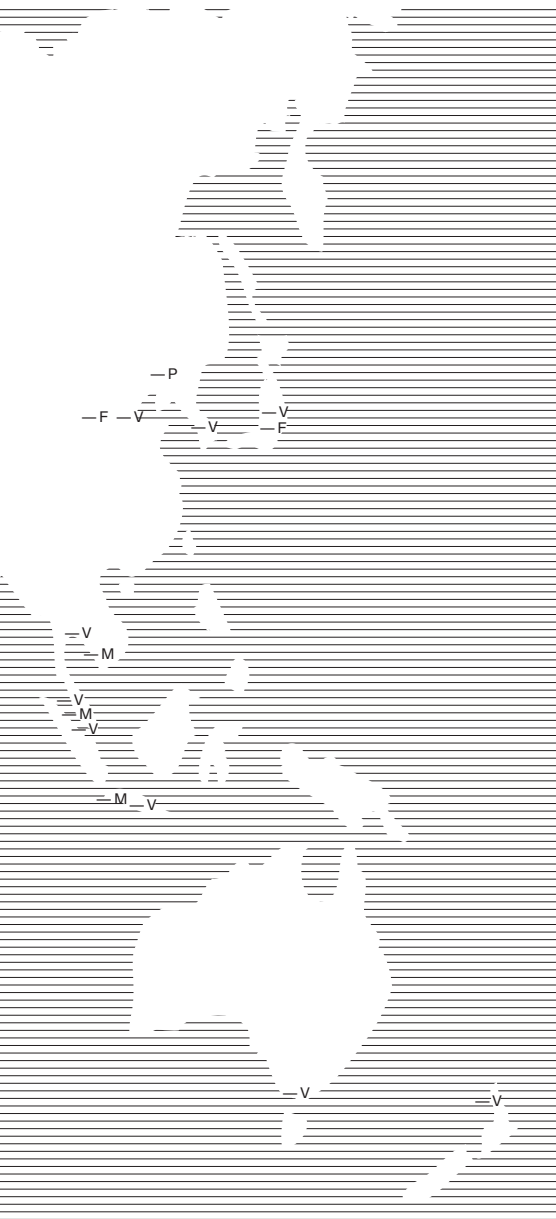


Mit 24 Produktionsstätten und 43 eigenen Vertriebsstandorten sowie dem Forschungs- und Entwicklungsverbund ist die BMW Group weltweit präsent.

- Z Zentrale
- F Forschung und Entwicklung

BMW Group Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ), München
 BMW Group Forschung und Technik, München
 BMW 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 Entwicklung Japan, Tokio, Japan
 BMW Group Entwicklung China, Peking, China
 BMW Group Entwicklung USA, Woodcliff Lake, USA

- 162 — Weitere Informationen
- 162 BMW AG Anteilsbesitz
- 164 BMW Group Zehn-Jahres-Vergleich
- 166 — BMW Group Standorte
- 168 Glossar
- 170 Index
- 172 Grafik-Index
- 173 Finanzkalender
- 174 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 Biandronno, 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 | Japan | Slowakei |
| Australien | Kanada | Slowenien |
| Belgien | Malaysia | Spanien |
| Brasilien | Malta | Südafrika |
| Bulgarien | Mexiko | Südkorea |
| China | Neuseeland | Thailand |
| Dänemark | Niederlande | Tschechische Republik |
| Deutschland | Norwegen | Ungarn |
| Dubai | Österreich | USA |
| Finnland | Panama | |
| Frankreich | Polen | |
| Griechenland | Portugal | |
| Großbritannien | Rumänien | |
| Indien | Russland | |
| Indonesien | Schweden | |
| Irland | Schweiz | |
| Italien | Singapur | |

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 Index World. 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 betrieblichen Tätigkeit 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.

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 betrieblichen Tätigkeit 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.

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.

Unfallhäufigkeitsrate

Zeigt die Zahl der meldepflichtigen Betriebsunfälle je einer Mio. geleistete Arbeitsstunden. Definition Betriebsunfall gemäß deutschem Sozialgesetzbuch: Betriebsunfälle sind Unfälle von Versicherten infolge ihrer versicherten Tätigkeit auf dem Betriebsgelände. Unfälle sind zeitlich begrenzte, von außen auf den Körper einwirkende Ereignisse, die zu einem Gesundheitsschaden oder zum Tod führen.

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.

Vertriebsstandorte

In den Vertriebsstandorten enthalten sind sowohl rechtlich eigenständige als auch rechtlich nicht eigenständige Einheiten sowie Regionalbüros. Darüber hinaus werden 105 Märkte über 97 Importeure bedient.

Vorzugsaktie

Im Vergleich zur Stammaktie mit höherer Dividende, aber nicht mit Stimmrecht ausgestattet.

Index

A —
Absatz — 07, 16, 18ff., 23f., 54, 68, 73
Aktie — 14, 42f., 45f., 59, 69, 79, 84, 95, 103, 107, 113, 131, 157, 168f.
Aktienbesitz von Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats — 131, 157
Anlagevermögen — 60, 79, 85, 90
Anleihen — 42f., 52, 56, 79, 115f., 121, 123, 126f.
Anteilsbesitz — 45, 82, 130, 162
At-Equity bewertete Beteiligungen — 77, 86, 99, 101, 136
Aufsichtsrat — 07ff., 13, 46, 64, 130f., 140f., 146ff., 155, 157
Auszubildende — 27, 95

B —
Bericht des Aufsichtsrats — 06ff.
Beziehungen zu nahestehenden Personen — 130
Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze — 59, 84, 126
Bilanzstruktur — 55

C —
Cashflow — 13, 43, 48, 53, 64, 86f., 124, 128, 130, 168
CO₂-Emissionen — 07, 22f., 31f., 34, 36, 40, 66
Compliance — 09, 68f., 146, 148, 150, 158ff.
Corporate Governance — 08f., 56, 131, 140f., 146, 148ff., 155

D —
DAX — 42, 44, 152f., 168
Dividende — 13, 29, 43, 46, 54, 79, 84, 95, 108, 152, 165, 169
Dow Jones Sustainability Index World — 03, 43, 168

E —
Efficient Dynamics — 11, 33f., 36, 39f., 66, 72, 168
Eigenkapital — 25, 43, 48f., 54f., 58ff., 77, 79ff., 83, 86ff., 93, 101, 107f., 125f., 139, 162f., 165, 168
Einkauf — 38, 65, 129, 145, 147, 158
Entwicklung — 07, 12, 16f., 26, 34, 37ff., 42, 44, 46, 50f., 53, 65ff., 70ff., 80, 88, 91, 98, 100f., 111, 113, 133, 138f., 144f., 147, 151f., 158, 166, 169
Ergebnis aus Equity-Bewertung — 50, 75, 79, 91, 136
Ergebnis je Aktie — 84, 95
Ergebnis vor Finanzergebnis — 04f., 12, 49ff., 75, 165
Ergebnis vor Steuern — 04f., 12, 49ff., 75, 133, 136, 165, 168
Erklärung zum Corporate Governance Kodex — 131
Erläuterungen zu den Kapitalflussrechnungen — 130
Ertragsteueransprüche — 105
Ertragsteuern — 13, 50, 54, 75, 77, 79, 87, 92f., 105, 114f., 165
Ertragsteuerverpflichtungen — 114
Eventualverbindlichkeiten — 88, 119

F —
Finanzdienstleistungen — 03, 07, 09, 12, 16, 25ff., 48ff., 58, 65, 67, 71, 73, 77, 79, 81, 86, 90, 102f., 121, 123, 126, 130, 133, 136, 165
Finanzergebnis — 04f., 12, 49ff., 61, 75, 88, 92, 111, 133, 136, 165, 168
Finanzforderungen — 54, 77, 87, 103, 105, 110, 121, 123
Finanzinstrumente — 53, 74, 86ff., 97, 108, 120, 124, 128f.
Finanzverbindlichkeiten — 48f., 53f., 56, 65, 77, 79, 85, 88, 108f., 115, 118, 121, 123, 126f.
Flottenverbrauch — 34
Flüssige Mittel — 60, 165
Forderungen aus Finanzdienstleistungen — 52f., 77, 79, 86, 102f., 121, 123, 126
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen — 54, 60, 77, 79, 105ff., 121, 123
Forschung — 37, 166
Forschungs- und Entwicklungskosten — 50f., 58, 61, 75, 81, 90, 165

G —
Gesamtergebnisrechnung — 74, 81, 97, 139
Gewinnrücklagen — 60f., 77, 107f.
Gewinn- und -Verlust-Rechnung — 50, 61f., 74, 81, 83, 87, 90, 95, 97, 101, 125f., 139, 165
Gezeichnetes Kapital — 60, 77, 168

H —
Handelsorganisation — 40f., 126
Hauptversammlung — 09f., 13, 42, 45f., 54, 107f., 140, 148ff., 155

I —
Immaterielle Vermögenswerte — 13, 51f., 77, 79, 84f., 93, 99, 100, 136
Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 bzw. des § 264 b HGB — 132
Innenfinanzierung — 56
Investitionen — 05, 13, 22, 51ff., 69f., 79, 90, 103, 135f., 165

J —
Jahresüberschuss — 29, 74f., 78f., 84, 95, 130, 152, 164f., 169

K —
Kapitalflussrechnung — 05, 13, 52f., 78, 81, 139, 165
Kennzahlen je Aktie — 43
Konsolidierungsgrundsätze — 83, 139
Konsolidierungskreis — 53f., 79, 82f., 130, 139
Konzernanlagevermögen — 98
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten — 55, 77, 165
Kurzfristige Vermögenswerte — 55, 77, 101, 165

L _____

Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten — 55, 77, 165
 Langfristige Vermögenswerte — 55, 77, 101, 165
 Latente Ertragsteuern — 77, 87, 93, 105, 114
 Laufende Ertragsteuern — 77, 79, 105, 114
 Leasinggeschäft — 25f., 65, 68
 Lieferanten — 31, 38, 66, 129, 149, 158

M _____

Mandate des Aufsichtsrats — 142ff.
 Mandate des Vorstands — 145
 Materialaufwand — 56f., 168
 Mitarbeiter — 05, 09, 11, 22, 27ff., 31, 36, 42, 45, 54, 56f., 59, 63, 68f., 95, 107, 109, 140, 147, 151f., 154, 157ff., 165
 Motorräder — 05, 07, 12, 16, 23f., 27, 48ff., 58f., 73, 75, 77, 81, 133, 135f., 165

N _____

Nachhaltigkeit — 03, 29, 31, 35, 38, 43, 147, 158, 168f.
 Neue Rechnungslegungsvorschriften — 88

P _____

Personalaufwand — 28, 95, 165
 Produktion — 05, 21ff., 30, 32, 39, 46, 59, 65, 91, 145, 147, 165, 167
 Produktionsnetzwerk — 21, 30, 66, 168
 Prognosebericht — 70

R _____

Rating — 65, 108f., 126, 169
 Rechnungsabgrenzungsposten — 60
 Risikomanagement — 07, 09, 63f., 68, 128, 146, 148, 169
 Rückstellungen für Pensionen — 54f., 59f., 77, 87, 109

S _____

Sachanlagen — 13, 51f., 54, 58ff., 77, 79, 85, 93, 99f., 119, 136f.
 Segmentberichterstattung — 81, 90, 133
 Sonstige Angaben zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung — 95
 Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen — 61, 91
 Sonstige Finanzanlagen — 77, 99, 101, 121, 123f.
 Sonstige Rückstellungen — 77, 114
 Standorte — 21 ff., 28, 31ff., 36, 40, 59, 166, 169

U _____

Übriges Finanzergebnis — 50, 75, 92
 Umsatzerlöse — 13, 50ff., 57, 59, 61, 75, 79, 84, 90
 Umsatzkosten — 50f., 58, 75, 81, 84, 88, 90, 100, 165
 Umsatzrendite — 50f., 58, 165, 169
 Unternehmensführung — 07f., 10, 56, 140ff.

V _____

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen — 49, 54, 56, 60, 77, 79, 118, 121, 123, 127
 Vergütungsbericht — 08f., 56, 132, 151
 Vergütungssystem — 29, 132, 141, 150f., 153
 Vermietete Gegenstände — 52f., 77, 79, 85, 93, 99, 101, 136f.
 Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten — 50, 75, 91
 Vorräte — 54, 59f., 77, 79, 84, 87, 106
 Vorstand — 07ff., 13, 29, 31, 42, 45ff., 56, 64, 82, 107, 130ff., 137ff., 157ff., 161, 169

W _____

Währungsumrechnung — 54, 74, 83f., 93, 97, 108, 130
 Wechselkurse — 14, 84
 Wertpapiere — 51, 53f., 60, 65, 74, 81, 86, 91, 97, 99, 101, 103f., 121, 123ff.
 Wesentliche verbundene Unternehmen — 162f.

Z _____

Zulieferer — 38, 44, 66, 158

Grafik-Index

Finanzen

- Ergebnis vor Finanzergebnis — 04
- Ergebnis vor Steuern — 04
- Umsatz — 04
- BMW Group Investitionen und Operativer Cashflow — 13
- BMW Group Umsatzerlöse nach Regionen — 13
- Wechselkurse im Vergleich zum Euro — 14
- Ölpreisentwicklung — 15
- Preisentwicklung der Edelmetalle — 15
- Stahlpreisentwicklung — 15
- Vertragsbestand der BMW Group Financial Services — 25
- Vertragsbestand Kundenfinanzierung der BMW Group Financial Services 2009 — 26
- Regionale Verteilung des Einkaufsvolumens der BMW Group im Jahr 2009 — 38
- Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente — 53
- Bilanzstruktur Konzern — 55
- Bilanzstruktur Segment Automobile — 55
- BMW Group Wertschöpfung 2009 — 57

Produktion und Absatz

- Auslieferungen Automobile — 04
- BMW Group Auslieferungen Automobile nach Regionen und Märkten — 18
- BMW Group – wichtigste Automobilmärkte 2009 — 18
- Auslieferungen von BMW Dieselfahrzeugen — 20
- MINI Automobile – Anteil der Motorvarianten 2009 — 21
- Automobilproduktion der BMW Group nach Werken im Jahr 2009 — 22
- Auslieferungen von BMW Motorrädern — 23
- BMW Group – wichtigste Motorradmärkte 2009 — 24
- BMW Motorräder – Anteil der Modellreihen 2009 — 24

Mitarbeiter

- Auszubildende der BMW Group am 31. Dezember — 27
- Fluktuationsquote BMW AG — 28
- Frauenanteil bei den Führungskräften der BMW AG — 28
- Unfallhäufigkeitsrate der BMW Group — 29
- Compliance Committee — 159

Umwelt

- Emissionen CO₂ je produziertes Fahrzeug — 31
- Energieverbrauch je produziertes Fahrzeug — 31
- Prozessabwasser je produziertes Fahrzeug — 32
- Wasserverbrauch je produziertes Fahrzeug — 32
- Abfall zur Beseitigung je produziertes Fahrzeug — 33
- Emissionen VOC (flüchtige organische Lösungsmittel) je produziertes Fahrzeug — 33
- Roadmap der BMW Group für eine nachhaltige Mobilität — 33
- Entwicklung der CO₂-Emissionen der BMW Group Automobile in Europa — 34

Aktie

- Entwicklung der BMW Aktien im Vergleich zu Börsenindizes — 42

Finanzkalender

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

Geschäftsbericht 2010 ————— 15. März 2011
Bilanzpressekonferenz ————— 15. März 2011
Finanzanalyistentag ————— 16. März 2011
Quartalsbericht zum 31. März 2011 ————— 4. Mai 2011
Hauptversammlung ————— 12. Mai 2011
Quartalsbericht zum 30. Juni 2011 ————— 2. August 2011
Quartalsbericht zum 30. September 2011 ————— 3. November 2011

Kontakte

Wirtschaftspresse

Telefon +49 89 382-2 33 62
+49 89 382-2 41 18
Telefax +49 89 382-2 44 18
E-Mail presse@bmwgroup.com

Investor Relations

Telefon +49 89 382-2 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.

Number ONE

Zukunft — Wie wir die individuelle Mobilität der Zukunft entwickeln.

Wachstum — Wie wir einen Wachstumsmarkt erschließen.

Kunden — Wie wir mit Technologieführerschaft Kunden gewinnen.

Profitabilität — Wie wir mit Vorausdenken Zukunft sichern.

Hakan Kaya mit Familie interessiert sich für den BMW ActiveHybrid X6.



Emotionen verbinden

Der Wandel unserer Welt fordert permanent neue Ideen. Die BMW Group arbeitet an zukunftsfähigen, technologisch herausragenden Mobilitätslösungen. Wir sind ein nachhaltiges Unternehmen. Deshalb übernehmen wir Verantwortung für Ressourcen, Umwelt und Gesellschaft. Unser klares Ziel ist, jeden Menschen die Freiheit individueller Mobilität erfahren zu lassen.

Wir bieten Premiumlösungen für individuelle Fortbewegung. Wir überzeugen und begeistern unsere Kunden in aller Welt mit starken Marken und außergewöhnlichen Produkten. Wir haben eine klare Strategie und setzen diese konsequent um. Das zeichnet die BMW Group als Unternehmen aus.

Vorwort	Norbert Reithofer	04
Thema eins	Zukunft	
	project i	09
Thema zwei	Wachstum	
	Indien	25
Thema drei	Kunden	
	Efficient Dynamics	37
Thema vier	Profitabilität	
	Effizientes Kapital	51
	Highlights 2009	59
	Glücksmomente	60
	IAA 2009	69



Norbert Reithofer ——— Vorsitzender des Vorstands ———

Sehr geehrte Damen und Herren,

die BMW Group hat im Geschäftsjahr 2009 trotz der globalen Wirtschaftskrise ein positives Konzernergebnis erzielt. Sie ist weiterhin der führende Premiumhersteller in der Automobilindustrie. Über 1,28 Millionen Kunden haben sich im vergangenen Jahr für einen BMW, MINI oder Rolls-Royce entschieden; mehr als 87.000 Kunden für ein BMW Motorrad. Dabei konnten wir nur in sehr geringem Maße von den nationalen Förderprogrammen in vielen Ländern wie der Abwrackprämie in Deutschland profitieren.

Was wir 2009 geschafft haben, das haben wir als eigenständiges Unternehmen erreicht. Wir gehen weiter unseren eigenen Weg – mutig und entschlossen und mit klarem Blick nach vorn.

Wenn Sie diesen Geschäftsbericht lesen, erfahren Sie, wie wir uns für die Zukunft aufstellen. Der Pflichtteil veranschaulicht die Zahlen und Fakten des Geschäftsjahres 2009. Im Imageteil zeigen wir, wie wir die vier Säulen unserer Strategie Number ONE – Zukunft, Wachstum, Kunden und Profitabilität – mit Leben füllen. Darunter sind viele Beispiele, wie wir Ressourcen sparen und Schritt für Schritt nachhaltige Mobilität verwirklichen. Unternehmen und Produkte werden von Menschen gemacht. Erfahren Sie: Wer steht hinter unseren Produkten? Wer steht hinter der BMW Group? Vor allem aber können Sie unsere Kunden kennenlernen. Wer kauft unsere Fahrzeuge und warum? Was verbinden die Kunden mit ihrem BMW, MINI oder Rolls-Royce?

2009 – Krisenmanagement und innovative Zukunftsprojekte Zwei Dinge haben unser unternehmerisches Handeln 2009 bestimmt: aktives Krisenmanagement und innovative Zukunftsprojekte. Auf die Auswirkungen der Wirtschaftskrise haben wir frühzeitig und konsequent reagiert. Fahrzeugbestände wurden reduziert, die Fixkosten in allen Unternehmensbereichen deutlich gesenkt und in einigen Werken vorübergehend Kurzarbeit genutzt. Wir haben eine ausreichende Liquidität sichergestellt.

Wir waren stets handlungsfähig und konnten uns jederzeit an den Kapitalmärkten zu vergleichsweise guten Konditionen refinanzieren.

Parallel zu den kurzfristigen Maßnahmen haben wir – und das ist aus meiner Sicht entscheidend – wichtige Weichen für eine erfolgreiche Entwicklung der BMW Group in den nächsten Jahren gestellt. Wir haben in Zukunftsprojekte und unsere Standorte investiert, insbesondere in Deutschland, den USA, China und Indien. Unser Engagement in Indien ist einer der Schwerpunkte in diesem Bericht. Die Grundlage dafür bildet unsere Strategie Number ONE. Sie enthält eine Vision, die uns alle bei der BMW Group verbindet: Im Jahr 2020 werden wir der führende Anbieter von Premium-Produkten und Premium-Dienstleistungen rund um die individuelle Mobilität sein.

Daran wird deutlich: Premium ist und bleibt unser Geschäftsmodell.

Das Verständnis von Premium verändert sich, so wie sich die Gesellschaft und die Lebensgewohnheiten der Menschen verändern. Ein Beispiel: Die Menschen wollen weiterhin individuell mobil sein. Vor allem in Wachstumsmärkten wie China und Indien steigt der Bedarf an Mobilität. Aber überall auf der Welt achten die Menschen verstärkt darauf, dass ihr Fahrzeug effizient ist.

Wir haben mit Efficient Dynamics den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen über unsere gesamte Flotte hinweg drastisch gesenkt. Hätten Sie gedacht, dass BMW einmal die umweltfreundlichste Premiummarke der Welt sein würde? Hätten Sie gedacht, dass die BMW und MINI Flotte sogar unter dem durchschnittlichen Flottenverbrauch von Volumenherstellern liegt – und das bei deutlich höherer Leistung? Die Statistik des Kraftfahrt-Bundesamts ist eindeutig: Sie weist für die 2009 in Deutschland neu zugelassenen BMW und MINI Fahrzeuge mittlere CO₂-Emissionen von 156 Gramm pro Kilometer aus. Das entspricht einem durchschnittlichen Verbrauch von 5,9 Litern je 100 Kilometer.

Wir treiben Efficient Dynamics immer weiter voran 2010 steht für uns vor allem im Zeichen der neuen BMW 5er Reihe. Für mich persönlich ist der neue BMW 5er eines der besten Autos, das wir je gebaut haben. Das verbrauchsgünstigste und emissionsärmste Fahrzeug im Modellprogramm von BMW ist derzeit der 320d Efficient Dynamics-Edition. Ab Frühjahr 2010 können die Kunden pure Fahrfreude erleben bei nur 4,1 Liter Verbrauch je 100 Kilometer und 109 Gramm CO₂ pro Kilometer. Was mit Efficient Dynamics noch alles möglich ist,

haben wir auf der IAA 2009 mit dem BMW Vision EfficientDynamics gezeigt. Zu Recht hat diese Studie viel Aufmerksamkeit erhalten – für ihr futuristisches Design wie für ihren innovativen Antrieb aus einem 3-Zylinder-Turbodieselmotor und zwei Elektromotoren an den beiden Achsen. So verbraucht dieses durch und durch sportliche Fahrzeug im Durchschnitt 3,76 Liter auf 100 Kilometer. Eine technische Meisterleistung, die wir Ihnen nachfolgend ausführlich vorstellen.

Neue Antriebstechnologien: Hybridisierung und Elektrifizierung Auch das verstehen wir unter Premium – unseren Kunden neue technische Lösungen zu bieten. 2010 sind die ersten beiden BMW Modelle mit Hybridantrieb erhältlich. Unser weltweiter Kundentest mit dem MINI E ist ein voller Erfolg. Rund 600 MINI mit Elektroantrieb fahren auf der Straße. Kein anderes Elektrofahrzeug hat bisher mehr Kilometer und Meilen zurückgelegt als der MINI E. Die Kunden sind sich einig: Sie sind begeistert. Gemeinsam mit ihnen lernen wir, wie sich Elektromobilität im Alltag bewährt. Auch den ersten BMW mit Elektroantrieb haben wir vorgestellt. Auf Grundlage der Konzeptstudie BMW Concept ActiveE werden wir im nächsten Jahr eine weitere Erprobungsflotte von Elektrofahrzeugen in Kundenhand geben.

All diese Erfahrungen fließen in unser Megacity Vehicle ein. Es ist weit mehr als ein hoch innovatives Auto. Wir wollen auf völlig neue Weise definieren, wie man Autos baut – in Sachen Fahrzeugarchitektur, Leichtbau, Werkstoffeinsatz – und so eine nachhaltige Wertschöpfungskette schafft.

Kein Automobilhersteller geht sparsamer mit Ressourcen um Nachhaltigkeit ist in aller Munde. Gebraucht werden Taten. Wir meinen: Auch die Herstellung unserer Fahrzeuge muss umweltschonend erfolgen. Im September 2009 wurde die BMW Group das fünfte Jahr in Folge im Dow Jones Sustainability Index als führendes Unternehmen in der Automobilbranche gelistet. Für uns Ansporn und Verpflichtung zugleich. Wir bekennen uns zum nachhaltigen Handeln in allen Bereichen.

Darum haben wir uns entschieden, zum Ende der Saison 2009 ein Zeichen zu setzen und aus der Formel 1 auszusteigen, auch wenn uns dies nach zehn erfolgreichen Jahren in der Königsklasse des Motorsports nicht leichtgefallen ist.

Neue Wege mit der Strategie Number ONE Mit unserer Strategie Number ONE gehen wir neue Wege. Wachstumschancen bietet auch das Kleinwagensegment. Deshalb werden wir den Kunden hier Premiumangebote unterbreiten. Skaleneffekte erzielen wir durch Kooperationen. Wir setzen weiter auf strategische Partnerschaften mit dem besten Partner für die jeweilige Aufgabe. Durch den verstärkten Einsatz von modell- und markenübergreifenden Baukästen senken wir weiter unsere Kosten über die gesamte Prozesskette – bei hoher Qualität.

Unsere Branche befindet sich in einem tiefen Umbruch und technologischen Wandel. Die Wirtschaftskrise hat diesen Prozess zusätzlich beschleunigt. Wer sich erfolgreich am Markt behaupten will, der braucht die richtigen Antworten auf die Herausforderungen von morgen. Wir denken und handeln langfristig. Mit unserer Strategie haben wir einen Plan, wie wir unsere Zukunft gestalten.

2009 haben wir Vieles auf den Weg gebracht. Jedem einzelnen unserer 96.230 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern möchte ich für ihren großen persönlichen Einsatz danken. Den Kunden danke ich für ihr Vertrauen in unsere Produkte und unser Unternehmen, ebenso wie der gesamten Handelsorganisation. Die konstruktive Zusammenarbeit mit unseren Zulieferern haben wir fortgesetzt. Nicht zuletzt danke ich unseren Aktionären und Investoren für ihr Bekenntnis zur BMW Group – gerade in Zeiten der Wirtschaftskrise.

Die Wirtschaftskrise wird auch 2010 nachwirken. Wir sind trotzdem vorsichtig optimistisch, in diesem Jahr auf den Wachstumspfad zurückzukehren.

Wir glauben an die Zukunft der individuellen Mobilität – und wir gestalten sie.



Norbert Reithofer

project i

——Zukunft——Wachstum——Kunden——Profitabilität

Zukunft erfinden wir,
indem wir sie erproben.

MINI E Feldversuch

Die Fahrer

Rund 600 MINI Kunden aus drei Ländern

Die Metropolen

New York, Los Angeles, London, Berlin, München

Das Fahrzeug

MINI E mit 150 kW-Elektromotor und Lithium-Ionen-Akku

Das Ziel

Elektromobilität im Alltagstest



Montclair, New Jersey

MINI E #250, Tom Moloughney

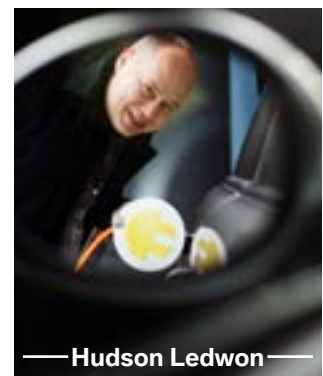
Malibu, Kalifornien

MINI E #246, Sandra Kulli



Berlin

MINI E #15, Hudson Ledwon



— Die Zukunft beginnt jetzt

Sie sind effizient, leise und in Kombination mit Energie aus regenerativen Quellen unschlagbar verbrauchs- und emissionsarm. Elektroantrieben gehört zweifelsohne ein wichtiger Teil der automobilen Zukunft. Wie aber fühlt sich Elektromobilität heute an? Was bedeutet es, Tag für Tag mit einem strombetriebenen Fahrzeug unterwegs zu sein? Was können wir, mit anderen Worten, von der Zukunft lernen? Antworten findet die BMW Group gemeinsam mit rund 600 MINI E Fahrern aus New York, Los Angeles, London, Berlin und München.

A photograph of a woman with long brown hair and sunglasses driving a car. She is smiling and looking out the window. The sun is shining brightly through the window, creating a lens flare effect. The text is overlaid on the upper part of the image.

Sandra Kulli
MINI E Fahrerin

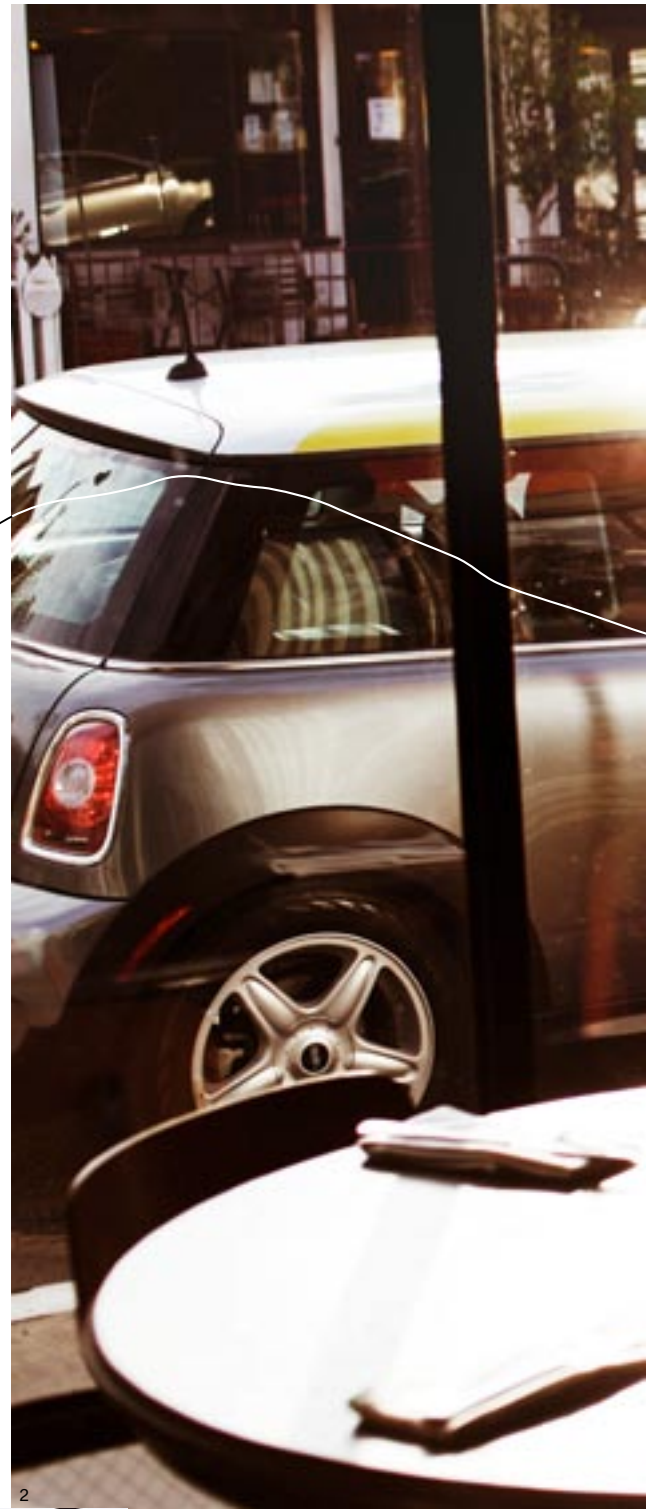
— MINI E #246 —

Malibu, Kalifornien

Malibu Vista Drive, Malibu



Seit Sandra Kulli im Juni 2009 den Schlüssel ihres MINI E ausgehändigt bekam, ist sie jeden Tag mit ihm in und um Los Angeles unterwegs. Die 62-jährige Strategieberaterin lebt in Malibu am Pacific Coast Highway und verbringt ihre Freizeit mit Skifahren, Wandern und Gärtnern.



2



1

Zusammen mit Enkelin Michelle ist Marketingberaterin Sandra Kulli unterwegs in Santa Monica [1–2]. Ihre Route führt entlang der Laternen vor dem LA County Museum of Art [3], einer Straße mit zukunftsorientiertem Namen [4] bis zum Santa Monica Beach [5].



Abbott Kinney Avenue, Santa Monica



— Welche Erfahrungen haben Sie gemacht? —

Welches war Ihr bislang bestes Erlebnis mit dem MINI E?

Das sind viel zu viele, um sie alle zu beschreiben. Jeder lächelt einem zu. LKW-Fahrer entdecken das „E“-Zeichen auf dem Fahrzeugdach und zeigen mir ihre ausgestreckten Daumen. Kunden von außerhalb wollen am liebsten den ganzen Tag mit ihm durch L.A. kurven. Und meine zehnjährige Enkelin Michelle findet den MINI E sehr sehr cool – sowohl wegen des Designs als auch wegen seiner Umweltfreundlichkeit.

Und Ihr unerfreulichstes Ereignis?

Eines Tages, während einer Fahrt auf dem Pacific Coast Highway, sank der Batterieladezustand plötzlich auf null, bis mein MINI E schließlich stoppte. Ich war den Schlüssel im Fahrzeug, verständigte die „Flying Doctors“ von MINI und bekam den Wagen innerhalb kürzester Zeit wieder hingestellt zurück. Nicht schlecht!

Warum haben Sie sich für das Experiment MINI E entschieden?

Weil ich glaube, dass Elektrofahrzeuge wie der MINI E ein Teil unserer Zukunft sind. Sie stehen für unsere künftige Art des Lebens in einer neuen Form von Siedlungen und Städten. Als Strategieberaterin für Immobilienbetriebe und Baugesellschaften ist es für mich grossartig, diese Zukunft schon heute erleben zu können.



Was würden Sie sich von der nächsten Generation an Elektrofahrzeugen wünschen?

Einen größeren Kofferraum. Und leichtere, kleinere Lithiumbatterien, die mir mit einem einzigen Aufladen Fahrten von 300 Meilen erlauben.



Tom Moloughney
MINI E Fahrer

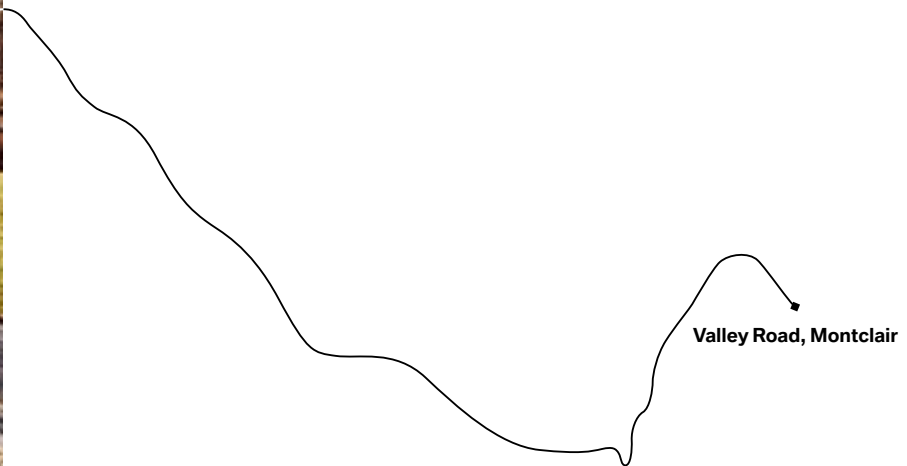
— **MINI E #250** —

Montclair, New Jersey



East Fox Chase Road, Chester

Tom Moloughney, 42, betreibt in Montclair, New Jersey, ein italienisches Restaurant. MINI E Fahrer # 250 berichtet im Internet regelmäßig von seinen Erlebnissen mit elektrischer Mobilität.



Seit Tom Moloughney einen MINI E fährt, bleibt sein Sportwagen meist in der Garage [6]. Dort wird auch der Akku aufgeladen [7-8] für Fahrten nach Jersey City [9-10] oder in Moloughneys Restaurant in Montclair, New Jersey.

Ist der MINI E Ihr einziger Wagen, oder fahren Sie noch andere?

Ich besitze noch einen Sportwagen, den ich aber, seit ich den MINI habe, nur noch selten fahre. Dann habe ich noch einen Pick-Up, der mich bei den derzeitigen Benzinpreisen etwa 23 Cent pro Meile kostet. Der MINI E hingegen verbraucht lediglich Strom für drei bis vier Cent, und das zu stabilen Preisen. Ich habe gerade einen Vertrag für eine Photovoltaikanlage auf meinem Dach unterzeichnet, die etwa drei Viertel meines Jahresstrombedarfs liefern und meinen MINI E künftig mit Strom aus einer sauberen, erneuerbaren Quelle versorgen wird.

— Welche Erfahrungen haben Sie gemacht? —

Worin besteht der größte Unterschied zum konventionellen Fahren?

Der eine ist die regenerative Bremse, an die man sich aber leicht nach ein paar Tagen gewöhnt. Der andere ist die Notwendigkeit, längere Strecken des Tages im Voraus zu planen. Mein MINI E hat eine begrenzte Reichweite, und das muss ich respektieren. Mittlerweile habe ich aber einen zweiten Ladenschluss im Restaurant, sodass ich den Wagen dort aufladen und weitere hundert Meilen fahren kann, ohne darüber nachzudenken. In den vergangenen sieben Monaten habe ich mit ihm über 19.000 Meilen zurückgelegt.

Was ist Ihr MINI E in erster Linie für Sie: Fun car oder praktisches Fortbewegungsmittel?

Es macht enormen Spaß, den MINI zu fahren, aber da ich jeden Tag arbeite, benutze ich ihn vor allem für die 32 Meilen zu und von meinem Restaurant sowie für Besorgungen. Mein Rekord war eine Ladung von 18 Kisten Cola.



Mittlerweile betreiben Sie sogar Ihren eigenen MINI E Blog. Warum?

Ich möchte meine Erfahrungen und mein Wissen mit anderen MINI E Fahrern teilen, von denen einige ebenfalls Blogs schreiben. Mittlerweile erhalte ich E-Mails mit Fragen und Kommentaren von Lesern aus der ganzen Welt. Es gibt weit mehr Fans von elektrischer Mobilität da draußen, als ich es mir je vorgestellt hätte.

A portrait of Hudson Ledwon, a middle-aged man with thinning hair, wearing a dark suit, a purple shirt, and a patterned tie. He is smiling and has his hand resting on his chin. In the foreground, a laptop and a glass are partially visible. The background is a blurred office setting.

Hudson Ledwon
MINI E Fahrer

— MINI E #15 —

Berlin

Heynstraße, Berlin



Leiser und abgasfreier als Hudson Ledwon mit seinem MINI E kann man in einer Metropole wie Berlin gar nicht automobil unterwegs sein [13–15]. Aufgetankt wird ganz einfach zwischendurch per Ladekabel an einer der vielen öffentlichen Ladestationen [11–12].



Puschkinallee, Berlin

Vor wenigen Tagen erst hat Hudson Ledwon, 45, mit Ende des Feldversuchs seinen MINI E abgegeben. Künftig wird der Berliner IT-Berater wieder ganz klassisch mit Motorrad, Fahrrad und Sportwagen unterwegs sein.



Warum haben Sie sich am MINI E Feldversuch beteiligt?

Ich bin ein typischer „early adopter“, mich faszinieren neue Technologien. Und ich fahre gerne schnell und dynamisch. Der MINI E bringt beides perfekt zusammen. Und weil ich gute Dinge gerne teile, habe ich meinen MINI E immer mal wieder Freunden und Bekannten für ein paar Tage zur Verfügung gestellt. Das schnellste Feedback erreichte mich in Form einer SMS eines rennsportbegeisterten Freundes. Seine Nachricht: „Toll's Teil. Ich will auch so einen.“

Sie wohnen mitten in einer Metropole. Wo haben Sie Ihren MINI E aufgetankt?

Überall in der Stadt. Zwei Energieversorger haben in ganz Berlin Ladesäulen aufgestellt, zum Beispiel vor Einkaufszentren, in Parkhäusern und sogar am Kudamm. Zwei von ihnen stehen auch direkt vor dem Berliner Hauptbahnhof auf eigens für Elektro-Fahrzeuge reservierten Parkplätzen. So etwas ist natürlich cool.

— Welche Erfahrungen haben Sie gemacht? —



Ihr Fazit nach sechs Monaten MINI E Fahrens?

Begeisterung! Ich habe den Wagen jeden Tag benutzt und bin in den gut sechs Monaten innerhalb Berlins rund 5.000 Kilometer gefahren. Wenn es nach mir ginge, hätte ich ihn gern länger behalten, auch wenn ein elektr mobiler Prototyp natürlich Einschränkungen mit sich bringt. Als beispielsweise kurz vor Weihnachten in Berlin die Temperaturen extrem absackten, ließ die Leistungsfähigkeit der Lithium-Ionen-Batterie doch deutlich nach.

——Fazit 1: Alltagstest bestanden

Wenn rund 600 Fahrer in fünf ganz unterschiedlichen Metropolen tagtäglich mit einem elektrisch angetriebenen MINI E unterwegs sind, bedeutet das 600-mal Erfahrungen von unschätzbarem Wert. Elektromobilität, wie sie der MINI E auf die Straße bringt, ist absolut alltagstauglich. Die Kunden, die für die Teilnahme am Feldversuch ausgewählt wurden, haben ihren MINI E wie ein konventionelles Fahrzeug genutzt, um zur Arbeit, zum Einkaufen oder ins Kino zu fahren. Ihre durchschnittliche Fahrstrecke lag bei 41 Kilometern. Das ist lediglich ein Bruchteil dessen, was heute schon ein Prototyp wie der MINI E erreicht – und ein eindrucksvoller Beleg, dass Elektromobilität nicht nur eine faszinierende, sondern auch alltagsgerechte Form der Fortbewegung darstellt.

——Fazit 2: Zukunftstechnologie auf die Straße gebracht

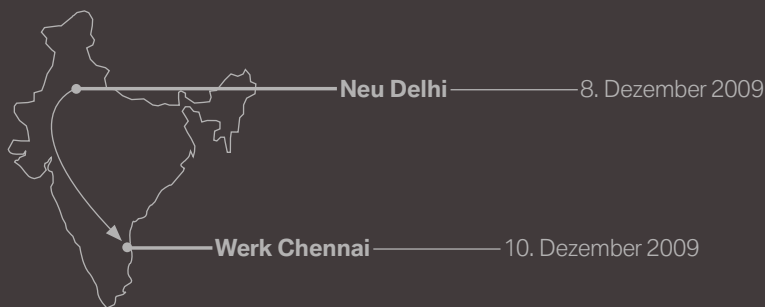
Mit weiteren Testteilnehmern in neuen Metropolen geht der MINI E Feldversuch derzeit in seine zweite Runde. Gleichzeitig stellen wir mit dem BMW Concept ActiveE bereits den nächsten Schritt auf dem Weg zu einer nachhaltigen, CO₂-freien Mobilität vor. Das Konzeptfahrzeug, das auf Basis des BMW 1er Coupé entwickelt wurde, wird von einem neuen, speziell entworfenen Elektrosynchronmotor angetrieben. 2011 wird eine Erprobungsflotte dieses Fahrzeugs auf die Straße kommen, um zusätzliche Erfahrungen im Kundenbetrieb zu sammeln und eine Vorstufe des Antriebs für das zukünftige Megacity Vehicle zu testen. Dieses speziell für die urbane Mobilität ausgelegte Fahrzeug wird noch vor Mitte dieses Jahrzehnts in Serie gehen – und vieles von dem in sich tragen, was wir derzeit zusammen mit unseren Kunden erproben.

Indien

——Zukunft——Wachstum——Kunden——Profitabilität

Märkte erschließen
wir, indem wir die
Menschen gewinnen.

Binnen drei Jahren hat die BMW Group den Wachstumsmarkt Indien systematisch für sich erobert. Heute ist sie im stetig wachsenden indischen Premiumsegment bereits Marktführer. Und vieles deutet darauf hin, dass dies erst der Anfang ist.





——Reise in ein erwachendes Land

Auf den ersten Blick wirkt es wie ein gewaltiges Abenteuer. Ein Land von nahezu der Größe der Europäischen Union, aber mit mehr als doppelt so vielen Einwohnern. Sechs Klimazonen, 21 offizielle Sprachen, 1,2 Milliarden Menschen. Die Landwirtschaft als nach wie vor wichtigster Arbeitgeber. 708 Euro durchschnittliches Jahreseinkommen. Bundesstraßen, auf denen theoretisch eine Höchstgeschwindigkeit von 90 Stundenkilometern gilt, das tatsächliche Tempo aber vom Rhythmus der Ochsenfuhrwerke und Rikschas diktiert wird. Kühe, Staub und Schlaglöcher auf den Fahrbahnen. Das ist Indien.

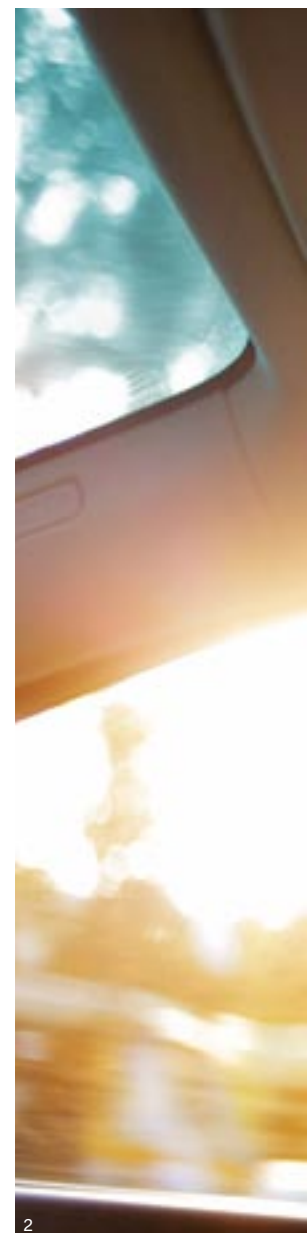
Straßennetz Indiens insgesamt ————— 3.314.000 km
Landesstraßen ————— 131.899 km
Bundesstraßen ————— 70.548 km
Autobahnen ————— 200 km

Auf den zweiten Blick jedoch ist der Subkontinent ein Markt mit enormen Potenzialen. Erst Anfang der Neunziger hat sich Indien dem Weltmarkt geöffnet – heute spricht man von einem „erwachenden Elefanten“, dessen Bruttonationaleinkommen Jahr für Jahr um durchschnittlich sieben Prozent wächst. Während das Durchschnittseinkommen der Bevölkerung um 14 % per anno zulegt, zählt die indische Mittelschicht mittlerweile mehr Menschen als Deutschland Einwohner. Abzulesen ist die enorme Dynamik auch am Automobilabsatz, der sich innerhalb von vier Jahren auf ca. 1,8 Millionen Wagen verdoppelt hat, darunter auch immer mehr hochwertige Premiumfahrzeuge. Für einen Automobilhersteller ist Indien heute „the place to be“.

„Indien ist traditionell ein Kleinwagenmarkt, vor allem wegen der hohen Nachfrage nach günstiger Mobilität“, so die Unternehmensberater von Ernst & Young in einer aktuellen Marktanalyse. „Gleichzeitig aber ist bei den Käufern ein Aufwärtstrend zu beobachten, ausgelöst durch steigende Einkommen, veränderte Käuferpräferenzen und die Sehnsucht nach Aufstieg.“

Indien ist, mit anderen Worten, das Paradebeispiel eines „Emerging Market“. Für die BMW Group ist er eine atemberaubende Erfolgsgeschichte. Um ihn zu verstehen, muss man mit jenen Menschen sprechen, die das Unternehmen im Lande begleiten. Mit Leuten wie Rahul Chawla beispielsweise, einem begeisterten BMW Kunden aus Neu Delhi. Mit Yadur Kapur (Neu Delhi), einem von 16 engagierten Händlern im Lande. Und mit Dhimant Desai und Kollegen, die im südindischen Chennai Fahrzeuge nach deutschen Qualitätsstandards montieren.

Eine Reportage.



2

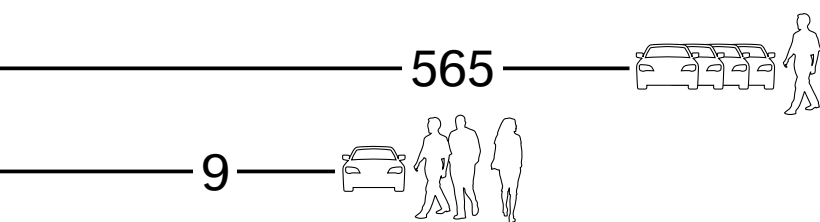
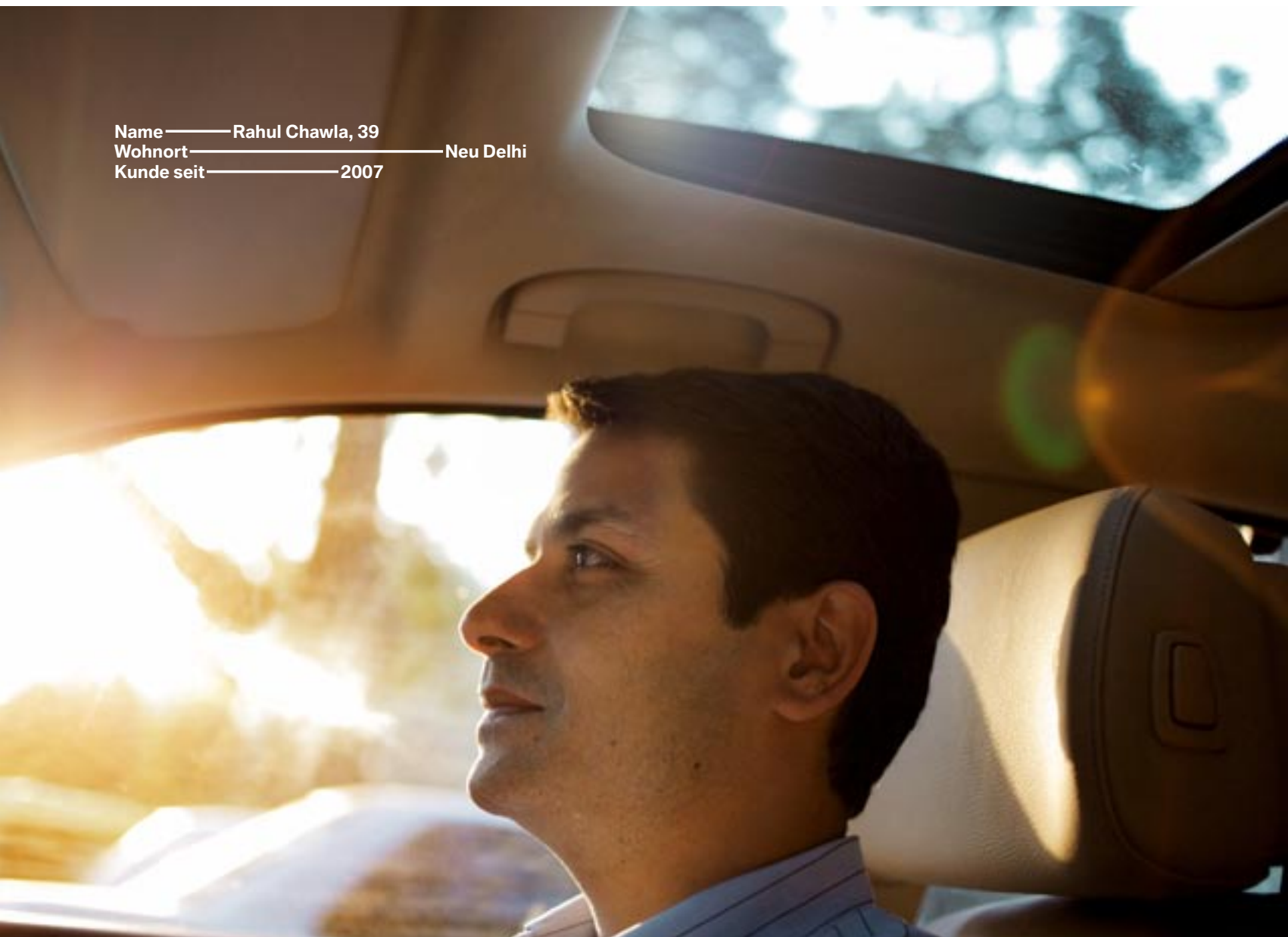


1 Souverän zwischen Rikschas und Tempeln: BMW aus indischer Produktion
2 Rahul Chawla am Steuer seines BMW 525i – ein eher seltener Moment

Deutschland ————— Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner —————
Einwohner Deutschland: 82,2 Mio.

Indien ————— Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner —————
Einwohner Indien: 1,2 Mrd.

Name — Rahul Chawla, 39
Wohnort — Neu Delhi
Kunde seit — 2007



8. 12. 2009 — 17 — 35

Tronica City, nordöstliches Delhi

Die rotorangene Sonne versinkt gerade hinter den Reisfeldern, als Rahul Chawla seinen Wagen über die Brücke des Yamuna Flusses lenkt. Vorsichtig laviert der 39-Jährige den BMW 525i zwischen Schlaglöchern, Bajaj-Rikschas, Fahrradfahrern und überfüllten Bussen hindurch. Immer wieder stockt der Verkehr, weil ein Motorrad liegen geblieben oder ein Rind auf der Fahrbahn stehen geblieben ist. Chawla nutzt die Standzeit, um auf seinem BlackBerry E-Mails zu checken oder per Telefon seinen Angestellten kurze Anweisungen zu erteilen.

Zeit ist knapp für den 39-jährigen Textilunternehmer, der am Rande der indischen Hauptstadt gerade eine weitere Fabrik für 250 Näher errichten lässt. In seinem Büro im Zentrum Delhis arbeitet er gemeinsam mit Designern an den Entwürfen für seine erste eigene Modelinie. Neben-



bei organisiert er als Vorsitzender der „Young Indians“, einer Vereinigung junger Unternehmer aus der Stadt, Bildungsprojekte für unterprivilegierte Kinder. „Je mehr Menschen ich treffe, umso mehr kann ich lernen“, sagt der Selfmade-Unternehmer, wirft einen prüfenden Blick auf seine Schweizer Armbanduhr am Handgelenk und gibt Gas. Eigentlich ist Rahul Chawla immer unterwegs.

Damit ist der Jungunternehmer typisch für die mobile, kosmopolitische, ehrgeizige Elite Indiens, die ihr Land gerade im Turbotempo entwickeln hilft. Viele dieser „young professionals“ sind international geschult und beruflich in aller Welt zu Hause. Chawla beispielsweise hat Anfang der Neunziger einen Studienplatz in Harvard ausgeschlagen, um sich mit einem eigenen Textilbusiness

in Delhi selbstständig zu machen. Heute fertigt er Mode im Auftrag globaler Trendmarken, jettet regelmäßig zu Geschäftsterminen in die USA und urlaubt bevorzugt in Südeuropa.

Und so ist es für ihn nur logisch, auch bei seiner persönlichen Mobilität international und anspruchsvoll zu denken. Fast selbstverständlich fiel daher seine Wahl auf einen BMW 525i aus dem neuen BMW Montagewerk Chennai. „BMW steht für Perfektion, Leistung und Verlässlichkeit“, meint Chawla, „für Dinge also, auf die es auch in meinem Job ankommt. BMW passt einfach zu meinem Lifestyle.“

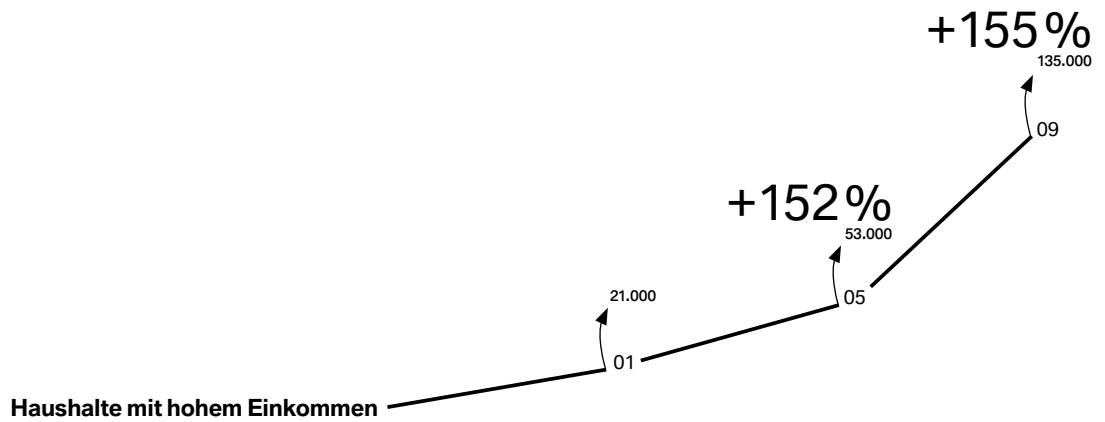
Ein typischer Tag in Chawlas Leben beginnt früh am Morgen in South Delhi, dem vornehmsten Teil der Stadt, wo der 39-Jährige mit Frau, zwei Kindern, Eltern und Bruder



3



4



lebt. Die Fahrt durch das hauptstädtische Chaos ins Büro nutzt Chawla meist für erste Telefonate und ungestörte Arbeit am Laptop, bevor ihn der Tag verschlingt. Nur selten bleibt ihm abends noch Zeit für einen Abstecher ins elegante „360°“, seine Lieblingsbar im Erdgeschoss des Oberoi Hotels; noch seltener ist es, dass Chawla seinen Wagen selbst lenkt. Aber er genießt es jedes Mal.

„Ein BMW“, sagt Chawla, „ist für mich kein Luxus. Sondern Arbeitsmittel und meine Art, mich selbst zu belohnen.“ Luxus bedeute es für ihn, mit seinem Sohn vor dem Schlafengehen spielen zu können. Oder für ein paar Tage nach Europa zu fliegen wie im vergangenen Sommer, als er sich am Flughafen von Nizza in einen BMW Mietwagen setzte und einfach losfuhr.



3 Textilunternehmer Chawla im Zentrum Neu Delhis
 4 Materialprüfung in Rahul Chawlas Textilfabrik
 5 Die „360°“-Bar des Oberoi zählt zu Neu Delhis ersten Adressen.



7



8

BMW Marktabdeckung ————— 95%
 des Premiumverkaufspotenzials in Indien



6

- 6 BMW Kunden und Berater: Vorfreude aufs neue Fahrzeug
- 7 BMW Showroom an der Straße Neu Delhi–Agra
- 8 Yadur Kapur, Selfmade-Unternehmer und erfolgreicher BMW Händler

9. 12. 2009 — 10⁻⁰¹

Mathura Road, Neu Delhi

Einen ersten Moment lang stutzt man. Das schneeweiße Interieur, die dezenten Ledersitzgruppen, die entspannte Loungemusik, die großzügig verglaste Front, das Banner „Joy is BMW“ an der Wand – wo genau befindet man sich noch gerade? Erst ein Blick auf die Betonpylonen des neuen, im Bau befindlichen Sky-Train vor den Fenstern vergegenwärtigt, dass man nicht in Mailand oder Miami, sondern im BMW Showroom im Südosten der Millionenmetropole Neu Delhi gelandet ist.

Für Yadur Kapur, einen der örtlichen BMW Händler, ist die Baustelle vor seiner Tür ein perfektes Beispiel des indischen Wirtschaftswunders. „Vor zehn Jahren musste man hier noch Monate auf einen Telefonanschluss warten, heute dauert es 30 Minuten. Und die neue Metrolinie da draußen wird tatsächlich im Zeitplan bis zu den

Name —————Yadur Kapur, 39
Ort —————Neu Delhi
Händler seit —————2007
Mitarbeiter —————100



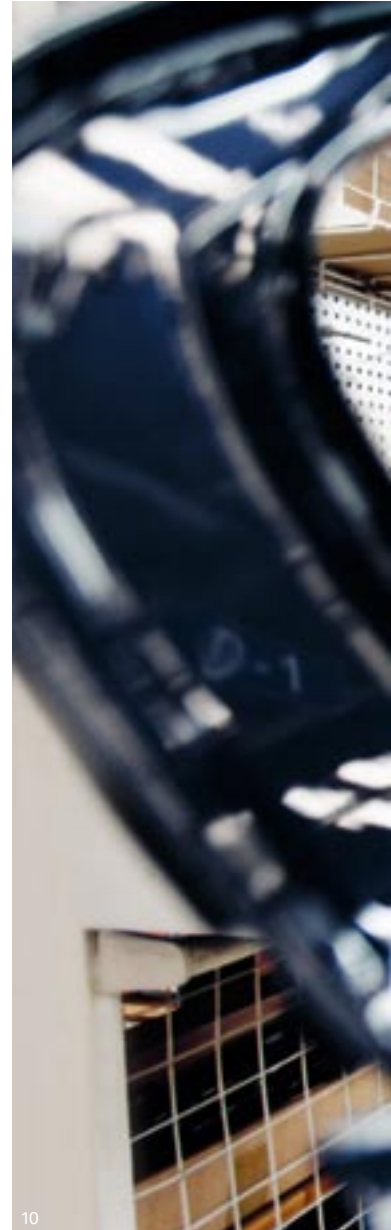
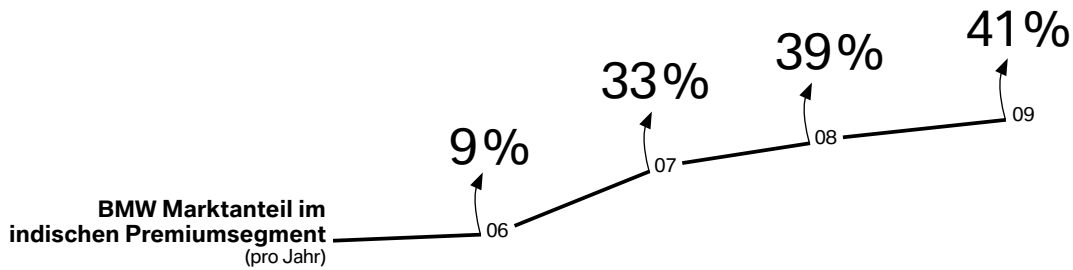
Commonwealth Games 2010 fertiggestellt werden. Indiens Probleme“, sagt Kapur, der in Delhi geboren wurde, in Dubai aufwuchs und in den USA das College besucht hat, „sind wirklich gewaltig. Aber seine Fortschritte sind es ebenso.“

Und so sei es nur natürlich, dass sein Land eine stetig wachsende Zahl erfolgreicher „professionals“ und damit potenzieller BMW Käufer hervorbringe. Typischerweise sind es Unternehmer, Anwälte, Manager oder Ärzte, die Kapur und seine Mitarbeiter betreuen, alle hart arbeitend, global denkend, markenbewusst und anspruchsvoll. „All diese Leute reisen sehr viel, sie kennen die Welt und gute Autos, und natürlich wollen sie sie auch zu Hause fahren.“ Nahezu jeder von ihnen nutzt seinen BMW für das chauffierte Arbeiten von unterwegs. Kapurs Klienten

fragen daher „nicht nach dem Preis, sondern zuallererst nach dem Komfort der Innenausstattung“. Wie alle 16 indischen BMW Händlerbetriebe bietet ihnen Kapur eine voll ausgestattete Werkstatt mit Stand-by-Verbindung zur Münchener Unternehmenszentrale, Rund-um-die-Uhr-Notrufdienst, eigenem Abschleppdienst und kundigen Mechanikern, die regelmäßig ins Trainingszentrum des Werks Chennai zur Weiterbildung geschickt werden – alles Services, die im jungen indischen Automarkt noch absolute Ausnahmen sind. Aber die einen guten Teil des BMW Erfolgs auf dem Subkontinent erklären.

— Indien, Werk Chennai

Chennai, Hauptstadt des südindischen Bundesstaats Tamil Nadu, ist auf dem besten Wege, zur Autokapitale Indiens zu werden. Neben Neu Delhi, dem Sitz der BMW Indien Zentrale inklusive Vertrieb und Internationalem Einkaufsbüro sowie dem landesweiten Ersatzteilcenter in Mumbai ist das ehemalige Madras der dritte Knotenpunkt der BMW Group Marktoffensive. In der Hafenstadt werden seit Februar 2007 Fahrzeuge der BMW 3er und 5er Reihe für den indischen Markt montiert. Damals rechnete man damit, bis 2009 in Indien etwa 2.400 BMW Fahrzeuge pro Jahr verkaufen zu können. Tatsächlich waren es im vergangenen Jahr über 50 Prozent mehr.



9 Dr. Dhiman Desai sorgt im Werk Chennai für BMW Qualitätsstandards.
10 Mehr als 120 qualifizierte Mitarbeiter setzen diese um.



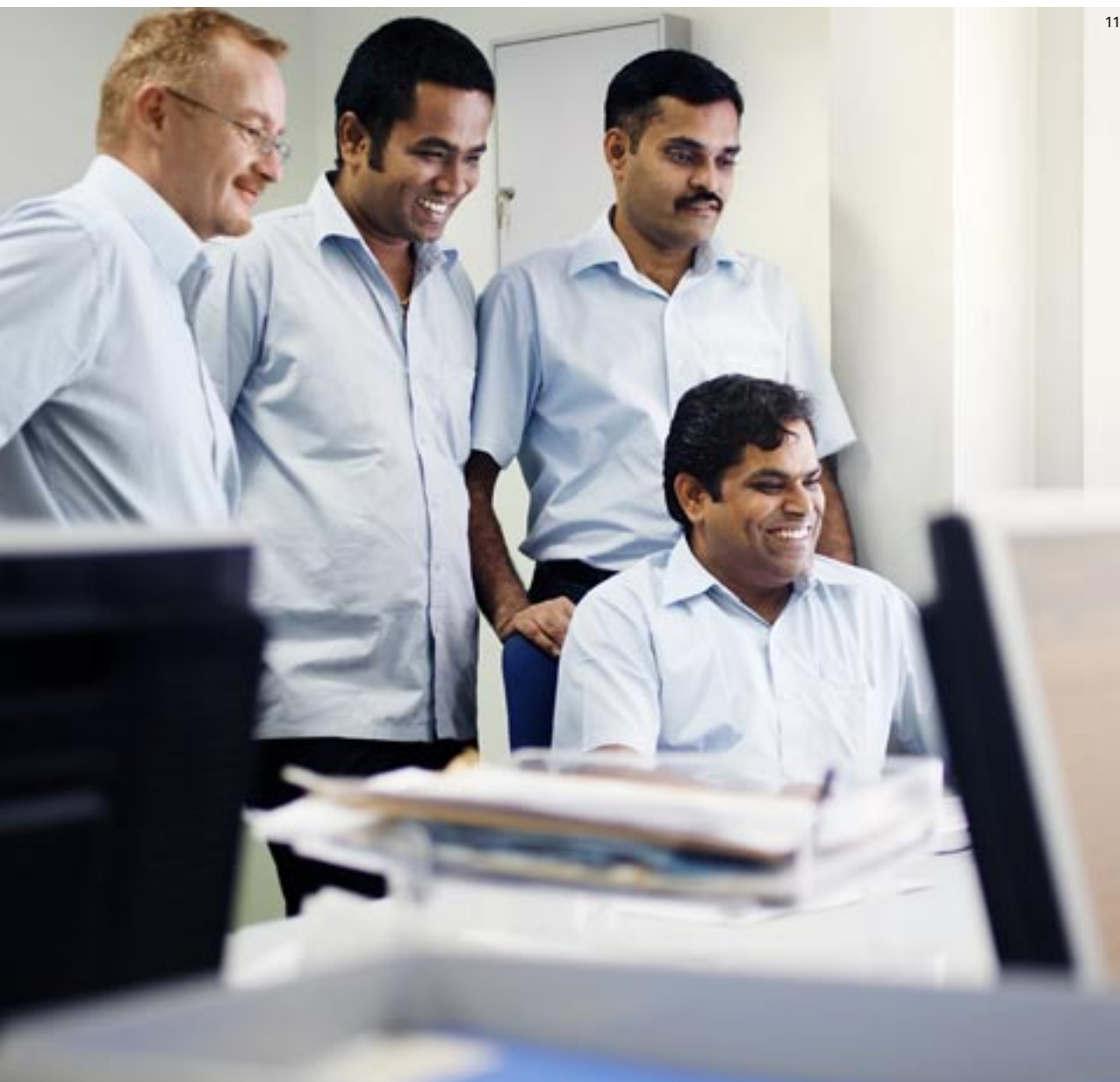
10.12.2009 — 7^{–30}

Mahindra World City, Chennai

Frühmorgens, zum Arbeitsbeginn, schwirren Libellen in der Luft, es ist noch angenehm kühl in der „Mahindra World City“. Im campusähnlichen Park südlich von Chennai montierten im letzten Jahr 123 BMW Mitarbeiter rund 2.600 Fahrzeuge. Das heißt: Je nachdem, welche Nachfrage das indische Händlernetzwerk meldet, werden in Deutschland die entsprechenden Teile geordert, im Werk Wackersdorf in Container verstaut, nach Bremerhaven geschafft und verschifft. 30 Tage später transportiert sie ein LKW vom Hafen Chennai ins Werk. Die Montage beginnt.

Um die BMW Fahrzeuge indischen Straßenverhältnissen und der schlechteren Benzinqualität anzupassen, werden dabei ihre Einspritzpumpen modifiziert, Unterböden verstärkt und der Radstand um 18 Millimeter erhöht.

„Ansonsten“, sagt Dr. Dhimant Desai, Qualitätsmanager des Werks, „unterscheiden sich unsere Fahrzeuge in nichts von einem in Dingolfing oder Spartanburg gefertigten BMW. Indische Kunden erwarten von uns 100% BMW Qualität.“ Die Mitarbeiter in der Montage – größtenteils Inder, alle mit abgeschlossener Ingenieurausbildung – sind hoch motiviert und bestens qualifiziert. „Eine Herausforderung“, meint Werksleiter Jürgen Eder, „ist allerdings das Klima: In den Wochen vor dem Monsun herrscht in den Hallen bis zu 37 Grad Celsius Hitze.“



11 Freude über gute Zahlen:
Mitarbeiter des BMW Werks
Chennai

16—30

Während die werkseigene Busflotte die Arbeiter nach Hause transportiert und in den Hallen Ruhe einkehrt, beugen sich Qualitätsmanager Desai und Werksleiter Eder noch einmal über ihre Produktionspläne. In den nächsten Monaten soll im Werk Chennai zusätzlich zur Produktion des BMW 3er und des neuen 5er auch noch jene des X1 anlaufen. Und während landesweit in zehn weiteren Metropolen BMW Händler ihre Showrooms und Werkstätten eröffnen, wird mit einem Investment von 50 Millionen US-Dollar das Angebot der BMW Financial Services deutlich ausgebaut. Mit anderen Worten: Marktführer BMW stellt die Weichen für weiteres kräftiges Wachstum.

Efficient Dynamics

———Zukunft———Wachstum———Kunden———Profitabilität

Kunden gewinnen
wir, indem wir
neue Fragen stellen.

Weniger Emissionen, mehr Fahrfreude: Kein Automobilhersteller setzt dieses Prinzip heute so erfolgreich um wie die BMW Group. Gleichzeitig arbeiten BMW Ingenieure und Designer bereits an kommenden Efficient Dynamics-Technologien – und damit an der Zukunft einer effizienten, leistungsstarken Mobilität.



- Aerolab
- Antriebsstrategie
- Energiemanagement
- Design
- Fahrzeugarchitektur
- Leichtbautechnik
- Wärmemanagement
- Systementwicklung



— 1,8 Millionen Mal neue Ideen

Sowohl bei der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs als auch der CO₂-Emissionen liegen die Marken BMW und MINI vor allen Wettbewerbern des Premimsegments. Dieser Vorsprung ist das Ergebnis von Efficient Dynamics-Technologien, die heute bereits in mehr als 1,8 Millionen verkauften BMW und MINI Fahrzeugen höhere Leistung bei geringeren Emissionen ermöglichen. Welche enormen Potenziale noch in der Entwicklungsstrategie stecken, zeigt die Konzeptstudie BMW Vision EfficientDynamics – ein faszinierendes Gemeinschaftsprojekt von BMW Ingenieuren und Designern ganz unterschiedlicher Fachrichtungen.









- 1 Jedes Detail des Konzeptfahrzeugs BMW Vision EfficientDynamics wurde optimiert.
- 2 Sein Design vereint konsequenten Leichtbau und aerodynamische Qualität.

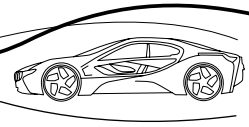


Wie sieht Automobilität aus, die Effizienz und Dynamik nicht mehr als Widerspruch, sondern als Antrieb begreift?

0,22

Luftwiderstand

Zum Vergleich: Konventionelle Sportwagen erreichen maximal 0,29 C_x



Holger Winkelmann, Leiter Aerodynamik

250 km/h Höchstgeschwindigkeit bei 120 kW Motorleistung – dieses Ziel stand zu Anfang der Entwicklung der BMW Vision EfficientDynamics fest. Für Designer und Aerodynamiker bedeuten solch ehrgeizige Parameter eine enorme Herausforderung. Denn ein derart sportliches und zugleich effizientes Fahrzeug lässt sich nur mit einem extrem aerodynamischen Design erreichen. Dazu aber muss man möglichst exakt wissen, wie sich die Komponenten eines Fahrzeugs aerodynamisch optimal nutzen lassen. Man muss also in neuen Konzepten denken, die aufgrund der komplexen strömungsmechanischen Vorgänge auch von erfahrenen Aerodynamikern nur schwer zu durchdringen sind.

Im neuen Münchener Aerodynamischen Versuchszentrum der BMW Group jedoch lassen sich diese Zusammenhänge erforschen. In der 170 Millionen Euro teuren, weltweit modernsten Einrichtung ihrer Art können wir Windgeschwindigkeiten bis zu 300 Kilometern pro Stunde, Kurvenfahrten und sogar Überholvorgänge simulieren. Dort ist beispielsweise der Air Curtain entstanden, bei dem sich Luft wie ein unsichtbarer Vorhang über die Vorderräder legt und auf diese Weise den Strömungsverlauf im Radhausbereich optimiert. Beobachten lässt sich dieser aerodynamische Trick am BMW Vision EfficientDynamics – und demnächst serienmäßig in vielen unserer Fahrzeuge.

Wie konzipiert man Fahrzeuge, die revolutionär anders sind?

Johannes Liebl, Leiter Efficient Dynamics

Unsere Entwicklungsabteilungen versammeln zahlreiche Experten, die zu den Besten ihres jeweiligen Fachs zählen. Die verblüffendsten Ideen aber entstehen, indem man diese Spezialisten mit anderen Spezialisten zusammenbringt. Mit schlaun Köpfen aus ganz anderen Fachrichtungen also, die wissen wollen, warum etwas eigentlich genau so gemacht wird und ob man es nicht auch vielleicht ganz anders lösen könnte.

Die Konzeptstudie BMW Vision EfficientDynamics ist das Resultat vieler solcher Fragen. Und mit genau dieser Philosophie des Anders-Entwickelns, Diskutierens und Konstruierens arbeiten wir derzeit an den nächsten Generationen unserer Serienmodelle. Noch können wir nicht sagen, wie sie genau aussehen werden. Wir stehen aber vor der Lösung vieler hochinteressanter Fragen. Fest steht jedoch, dass wir erneut mehr Dynamik bei gesteigerter Effizienz auf die Straße bringen werden.

Lässt sich Luft einsetzen, um den Luftwiderstand zu überwinden?



3 Als BMW „Energieminister“ koordiniert Johannes Liebl die Efficient Dynamics-Forschung.

4 Holger Winkelmann (links) weiss, wie man mit Luft baut.

5 Prüfstand im neuen Aerodynamischen Versuchszentrum

6 Strömungsoptimierung am Vision EfficientDynamics



1,4 t

Gewicht
durch konsequent umgesetzte Leichtbaustrategie



7



8

Warum wächst mit der Sicherheit eigentlich immer auch das Gewicht?

Jochen Esmann, Leiter Leichtbau, Gewicht

Die Geschichte des Automobilbaus ist eine Geschichte von kontinuierlich mehr Sicherheit und zusätzlichem Komfort. Das ist erfreulich und wichtig. Allerdings kostet jeder weitere Airbag und jedes Mehr an Crash-Sicherheit automatisch auch mehr Gewicht – und damit mehr Kraftstoff.

So war es zumindest bis vor wenigen Jahren. Wir aber haben jetzt begonnen, die Gewichtsspirale umzudrehen. Was muss das Fahrzeug können? Was darf dieses Können wiegen? Und mit welchen Leichtbaumaterialien, neuartigen Fahrzeugtopologien und kombinierten Funktionen lassen sich die gewünschten Eigenschaften möglichst gewichtsreduziert erzielen? Fragen wie diese begleiten uns heute über den gesamten Entwicklungsprozess. Es sind unbequeme, anstrengende und alles andere als leicht zu beantwortende Fragen. Aber mit ihnen können wir Fahrzeuge entwickeln, bei denen uns ein deutliches Mehr an Komfort und Sicherheit vergleichsweise wenige Kilos kostet.



Siegfried Koelbel, Leiter Systementwicklung Quer- und Vertikaldynamik

Die physikalischen Gesetzmäßigkeiten sind bekannt: Je schmaler ein Reifen, umso geringer sein Rollwiderstand. Je geringer der Rollwiderstand, umso niedriger der Verbrauch des Fahrzeugs. Ein um zehn Prozent verminderter Rollwiderstand bedeutet mindestens ein Prozent weniger Kraftstoffverbrauch. Theoretisch müsste man also einfach nur schmale, widerstandsarme Reifen einsetzen, um Kraftstoff und Emissionen zu sparen.

Praktisch ist die Reduzierung des Rollwiderstands jedoch deutlich komplizierter. Unsere oberste Priorität lautet: maximale Sicherheit von Fahrer und Fahrzeug. Und schmalere Reifen weisen naturgemäß eine geringere Bodenhaftung auf. Gleichzeitig wollen wir unseren Kunden weiterhin ein BMW typisches, dynamisches Fahrerlebnis ermöglichen. Beides – Sicherheit und Dynamik – lässt sich durchaus mit neuen, widerstandsreduzierten Reifen erreichen, an denen wir gerade forschen. Aber es bedarf umfangreicher Tests und Abstimmungen, bis man die drei Parameter Aufbau, Profil und Material in ein optimales Verhältnis gebracht hat. Hier findet gerade ein Technologiesprung statt, den wir so schnell wie möglich auf die Straße bringen werden.

Wie muss ein Reifen aussehen, der sicher und gleichzeitig sparsam fährt?

Mario Majdandzic, Designer

Wer wirklich neue Dimensionen erreichen will, kann dies nur auf völlig neuen Wegen tun. An der Konzeptstudie BMW Vision EfficientDynamics beispielsweise arbeiten Konstrukteure, Entwickler und Designer in einem Entwicklungsprozess, der mindestens genauso effizient und dynamisch war wie sein Ergebnis. Innerhalb kürzester Zeit entstand auf diese Weise ein High-End-Fahrzeug, bei dem wir jedes Detail mit dem Ziel größtmöglicher Effizienz bei maximaler Sportlichkeit optimiert haben. Die Rücklichter beispielsweise haben wir so gestaltet, dass sie neben ihrer Funktion als Signalgeber gleichzeitig auch als Strömungsabrisskanten fungieren und auf diese Weise die Aerodynamik des Hecks optimieren. Ähnlich intelligente Doppelfunktionen integrieren wir zusehends auch in unsere Serienmodelle. Und weil das so ist, wird man ein effizientes, dynamisches Fahrzeug künftig nicht nur an seinen Verbrauchs- und Leistungswerten, sondern bereits am Design erkennen können.

Warum wird ein Rücklicht nie mehr nur ein Rücklicht sein?

- 7 Jochen Esmann (2. v. r.) ersetzt Kilogramm durch Ideen.
- 8 Mario Majdandzic (2. v. r.) gibt Rücklichtern eine neue Funktion.
- 9 Handarbeit am Konzeptfahrzeug
- 10 Karosserie des Vision EfficientDynamics im Leichtbau



3,76 l

Kraftstoffverbrauch / 100 km

Andreas Eder, Leiter Vorentwicklung und Simulation Wärmemanagement

Um die thermischen Energieverluste eines Automobils zu spüren, bedarf es keiner aufwendigen Messtechnik. Man muss einfach nur einmal seine Hand hinter einen warmen Auspuff halten.

Lediglich ein Drittel der dem Verbrennungsmotor über den Kraftstoff zugeführten Energie wird in Bewegung umgesetzt, zwei Drittel gehen als Verlustwärme über Kühler oder Auspuff verloren. Von diesen zwei Dritteln wollen wir in Zukunft einen Anteil nutzen. Wir bedienen uns dabei des Thermoelektrischen Generators (TEG), der einen Teil der Verlustwärme in elektrischen Strom wandelt. Diese Technologie wird heute bereits von der NASA zur Energieversorgung ihrer Raumfahrzeuge eingesetzt. Aber, so überraschend es klingen mag: Im Weltall sind die Anforderungen an Material und Technik wesentlich geringer als auf der Erde. Denn im Straßenverkehr müssen unsere Generatoren unter anderem steten Stop-and-go-Verkehr, Erschütterungen und Wechselbäder aus Hitze und Kälte überstehen. Anders als die NASA brauchen wir außerdem Lösungen, die sich hunderttausendfach und zu vertretbaren Kosten in unserer gesamten Flotte einsetzen lassen.

Im Vision EfficientDynamics hat unser TEG bereits dabei geholfen, einige Prozent Kraftstoff einzusparen. Mit den Serienmodellen, an denen wir gerade arbeiten, wollen wir im Langstreckenbetrieb möglichst den gesamten Strombedarf des Bordnetzes decken. Dabei bildet der TEG eine ideale Ergänzung zur serienmäßigen Bremsenergieerückgewinnung: Mit ihm gewinnen wir Energie nicht nur beim Bremsen, sondern auch beim Beschleunigen und beim Fahren mit konstanter Geschwindigkeit zurück.

Wenn heute nur ein Drittel der Kraftstoffenergie genutzt wird, was ließe sich mit den restlichen zwei Dritteln anstellen?

Theodor Melcher, Entwickler Antriebsstrategie und -architektur

Auch für unsere erfahrenen Motorenentwickler gibt es manchmal noch Überraschungen, auch nach all den Jahren. So wussten wir zwar, dass wir mit der Kombination eines kleinvolumigen Turbodieselmotors mit zwei leistungsstarken Elektroantrieben, wie wir sie für den BMW Vision EfficientDynamics konzipiert hatten, in puncto Leistung und Effizienz neue Größenordnungen erreichen könnten. Die enorme Dynamik des Konzeptfahrzeugs auf der Straße hat uns dann aber doch überrascht. Dabei verbraucht es im europäischen Fahrzyklus nur 3,76 Liter pro 100 Kilometer, sein CO₂-Wert liegt bei ganzen 99 Gramm pro Kilometer. Es vereint, mit anderen Worten, die Sportlichkeit eines BMW M Automobils mit den Verbrauchswerten eines Kleinwagens. Und das ist eine ebenso kongeniale wie zukunftsweisende Überraschung.

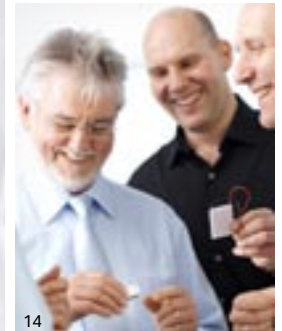
Wie dynamisch kann ein Elektroantrieb überhaupt sein?

- 11 Schützt vor Energieverlusten: Thermoelektrischer Generator im Abgasstrang
- 12 Prototyp im Probetrieb: Technologietest im Werkstattfahrzeug
- 13 Bringt Fahrzeugen das Denken bei: Geert Schmitz (links)
- 14 Veredelt Abwärme zu Strom: TEG in den Händen von Andreas Eder (Mitte)





13



14

Wie bringt man einem Fahrzeug bei, für seinen Fahrer mit- und vorauszudenken?

Geert Schmitz, Energiemanagement, Leiter Energiekonzepte

Mal angenommen, ein Wagen bewegt sich auf einen weit vor ihm liegenden Stau zu. Oder, anderer Fall, sein Fahrer macht sich auf seinen gewohnten Heimweg von der Arbeit. Wäre es dann nicht sinnvoll, wenn sich das Fahrzeug auf die entsprechende Situation vorbereitete? Wenn es beispielsweise seine Batterie aufladen würde, um im reinen Elektroantrieb energiesparend durch Stau und Wohnviertel zu rollen? Wenn es gleichzeitig den Fahrer rechtzeitig über eine Geschwindigkeitsbeschränkung informieren und unnötiges Bremsen vermeiden helfen würde?

Wir wissen heute, dass eine vorausschauende Fahrweise bis zu 20 Prozent Kraftstoff einsparen kann. Deshalb arbeiten wir an Fahrerassistenzsystemen, die den Fahrer präventiv mit Informationen über Steigungen oder Staus versorgen werden. Genauso wird er sich künftig je nach Fahrzeug und Fahrertyp kraftstoffsparende Routen empfehlen lassen können.

Technologische Themen wie diese fassen wir unter dem Begriff Vorausschauendes Energiemanagement zusammen, weil sie dem Fahrer helfen, antizipativ und damit energieschonend unterwegs zu sein. Vorausschauend heißen sie aber auch deshalb, weil wir in diesen Entwicklungen noch eine große Zukunft sehen.



15

Wie viel Realität steckt in einer Vision?

Johannes Liebl, Leiter Efficient Dynamics

„Everything you can think of is true“, heißt es bei dem Musiker Tom Waits, und die High-Performance-Konzeptstudie BMW Vision EfficientDynamics ist dafür ein faszinierender Beleg. Ihre Verbindung aus Effizienz und Dynamik ist überragend. Ihr futuristisches Design vermittelt eine Idee, wie sparsame und zugleich sportliche Fahrzeuge künftig aussehen könnten.

Andererseits ist dieser Zukunftstechnologieträger nur eine konsequente Fortschreibung unserer Entwicklungsstrategie Efficient Dynamics. Einige seiner Technologien werden heute bereits in aktuellen BMW Modellen eingesetzt, andere stehen unmittelbar vor ihrer Serienreife. Anders gesagt: Der BMW Vision EfficientDynamics ist eine atemberaubende Vision, die sehr schnell faszinierende Realität werden wird.

15 Steffi Zimmermann erläutert die Designphilosophie des Konzeptfahrzeugs.

16 Faszinierende Perspektive: das Innere des BMW Vision EfficientDynamics



16

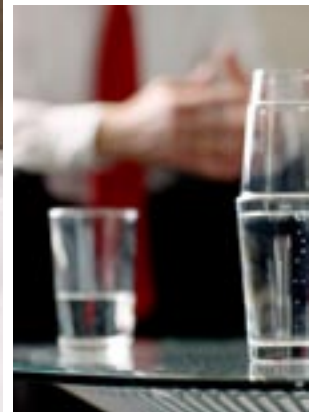
Effizientes Kapital

———Zukunft———Wachstum———Kunden———Profitabilität

Kapital mehren wir, indem
wir konsequent vorausdenken.

Wer in einer Krise souverän agieren will, muss sich seine Eigenständigkeit bewahren. Im Rezessionsjahr 2009 hat die BMW Group mit aktivem Krisenmanagement, Steigerung ihrer Effizienz und konsequentem Management von Kapital und Kosten ihre Souveränität unter Beweis gestellt. Und damit gleichzeitig die beste Basis für einen lang anhaltenden Aufschwung gelegt.

„In einer Krise kann man hoffen, dass sie schnell vorbeigeht – oder schnell und konsequent reagieren, wie wir es getan haben.“



— Friedrich Eichiner — links

Friedrich Eichiner, 54, ist seit 1987 bei der BMW Group. Nach verschiedenen Führungsaufgaben in Logistik, Vertriebsentwicklung und Konzernplanung war er zunächst als Vorstandsmitglied für die Konzern- und Markenentwicklung zuständig. Im Dezember 2008 – und damit mitten in der Finanzkrise – übernahm er das Finanzressort.

— Erich Ebner von Eschenbach — rechts

Erich Ebner von Eschenbach, 48, übernahm nach verschiedenen Führungsfunktionen bei der HypoVereinsbank und als Finanzvorstand zweier Softwareunternehmen im Oktober 2006 die Leitung des Konzernfinanzwesens der BMW Group.

„Wer seinen Kunden keine attraktiven Finanzierungsangebote unterbreiten kann, verliert diese Kunden.“

Herr Eichiner, Herr Ebner von Eschenbach, wie stark hat die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise bislang die BMW Group getroffen?

— Herr Eichiner —

Wie die gesamte Automobilbranche konnte sich auch die BMW Group ihren Auswirkungen nicht entziehen. In einer solchen Ausnahmesituation kann man zweierlei tun: hoffen, dass die Wirtschaftskrise irgendwie vorübergeht – oder schnell und konsequent reagieren, wie wir es getan haben. So sind wir relativ unbeschadet durch das Jahr 2008 gekommen und gut in ein schwieriges Jahr 2009 gestartet. Insgesamt haben wir uns im vergangenen Jahr sicher besser als die meisten anderen Automobilhersteller geschlagen.

Wie managt man einen derart massiven Konjunkturunbruch?

— Herr Eichiner —

Wir haben im Herbst 2008 unsere Produktion sofort deutlich zurückgefahren und einem Aufbau hoher Lagerkapazitäten und damit einer unnötigen Bindung von Geldern vorgebeugt. In einer Wirtschaftskrise ist Cash nun einmal King. Außerdem haben wir durch eine konsequente Steuerung von Finanzmitteln und Kosten und den jederzeitigen Zugang zu den Kapitalmärkten dafür gesorgt, dass wir flexibel agieren konnten und ausreichend liquide waren.

— Herr Ebner von Eschenbach —

Dabei haben wir von der internationalen Ausrichtung unserer Konzernfinanzierung profitiert. Mit eigenen Finanzierungsgesellschaften in Singapur, New York und in Europa sind wir an fünf Tagen die Woche rund um die Uhr an den globalen Kapitalmärkten vertreten. Nicht zuletzt damit ist es uns gelungen, die Refinanzierung unseres Finanzdienstleistungsgeschäfts zu attraktiven Konditionen sicherzustellen. Denn in der Krise waren nicht nur viele Segmente des Kapitalmarkts nur eingeschränkt verfügbar, sondern die Investoren verlangten auch deutlich höhere Risikoaufschläge.

Was kostet Sie ein solch erhöhter Risikoaufschlag?

— Herr Ebner von Eschenbach —

Für unser Finanzdienstleistungsgeschäft müssen wir jährlich zwischen 20 und 30 Milliarden Euro neues Kapital aufnehmen. Bei einem solchen Volumen kann



ein höherer Risikoaufschlag auch nur um wenige hundertstel Prozentpunkte gleich mit einem hohen zweistelligen Millionen-Euro-Betrag an Mehrkosten zu Buche schlagen.

Warum überlassen Sie dann die Finanzierung des Leasinggeschäfts nicht einfach anderen?

— Herr Eichiner —

Weil das Absatzfinanzierungsgeschäft ein elementares Glied unserer Wertschöpfungskette bildet. Heute wird jeder zweite Neuwagen der BMW Group von uns finanziert. Das ist eine Tatsache. Das bedeutet aber auch:



Wer seinen Kunden keine attraktiven Finanzierungsangebote unterbreiten kann, verliert diese Kunden. In der Krise hat sich zudem gezeigt, dass sich viele Marktteilnehmer aus dem Leasing- und Finanzierungsgeschäft zurückgezogen haben. Diese Lücke konnten wir durch die Flexibilität unseres Finanzdienstleistungsgeschäfts erfolgreich schließen.



Selbst in einer Weltwirtschaftskrise ist also durchaus Anlagekapital verfügbar.

— Herr Ebner von Eschenbach —

Bei der Kapitalbeschaffung hatten wir zu keiner Zeit ein Problem, da wir über einen sehr guten Ruf an den Kapitalmärkten verfügen. Man muss Liquidität jedoch zur richtigen Zeit mit den richtigen Instrumenten und überzeugenden Argumenten abrufen. Dank unserer hohen Kreditwürdigkeit haben zum Beispiel unsere deutschen Kunden im Krisenjahr ihre Einlagen bei der BMW Bank um zwei Milliarden Euro erhöht. Auch in den USA hat die Größenordnung unseres Bankgeschäfts im vergangenen Jahr deutlich zugelegt. Diese Erkenntnis werden wir nutzen, um unser Bankgeschäft in Deutschland und den USA weiter auszubauen und unsere Refinanzierung weltweit noch breiter aufzustellen.

Dennoch: Gab es während der vergangenen dramatischen Monate irgendeinen Zeitpunkt, an dem auch Sie nervös geworden sind?

— Herr Eichiner —

Natürlich waren auch wir Ende 2008 beunruhigt, da wir nicht wissen konnten, ob das weltweite Finanzsystem einem solchen Stresstest standhält. Es gab ja wenig Erfahrungen mit einer solchen Situation, in der sich die Effekte dramatisch kumulierten.

— Herr Ebner von Eschenbach —

Wichtig ist zu wissen, dass das Kerngeschäft der BMW Group profitabel ist und sich aus eigenen Mitteln finanziert. Unser Refinanzierungsbedarf erwächst ausschließlich aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft. Daraus ergibt sich für die BMW Group ein völlig anderes Risikoprofil als bei Unternehmen, die operativ Verluste schreiben und diese Verluste durch die Aufnahme von Fremdkapital finanzieren müssen.

Vor der Krise haben Sie angekündigt, bis zum Jahr 2012 Kosten von sechs Milliarden Euro einsparen zu wollen. Gilt das auch nach der Krise?

— Herr Eichiner —

Sicher. Durch die Krise sind wir konsequenter ins Kostenmanagement eingestiegen als ursprünglich vorgesehen. Wir werden daher unser Ziel von sechs Milliarden Euro Einsparungen deutlich übererfüllen.

„Unser Kerngeschäft ist profitabel. Dadurch ergibt sich für die BMW Group ein völlig anderes Risikoprofil als bei manch einem Wettbewerber.“

Heißt das: Kein Bereich des Unternehmens bleibt verschont?

— Herr Eichiner —

Nein, aber wir sparen nicht über kurzfristige Rasenmäherprogramme, sondern über langfristige Strategien. Wir haben kein einziges Innovationsprogramm gestrichen, wir sparen also nicht auf Kosten der Zukunft. Wir haben stattdessen beispielsweise gemeinsam mit



unseren Lieferanten überlegt, wie wir die Lieferkette noch effizienter machen können. Wir haben unsere Fahrzeugentwicklung auf ein Baukastensystem umgestellt, dessen Komponenten modellübergreifend eingesetzt werden können. Das ist der entscheidende Unterschied zwischen kurzfristigem Kostensenken und langfristiger Effizienzsteigerung.

Würden Sie sagen, dass die BMW Group ein anderes Unternehmen ist als noch vor der Krise?

— Herr Eichiner —

Wir sind heute zweifelsohne noch effizienter, leistungsstärker, schneller, offener und auch kundenorientierter, als wir es ohnehin schon waren. Aber die Ursachen dafür liegen nicht in der Krise, sondern in unserer Strategie Number ONE, die wir bereits 2006/2007 entwickelt haben. Sie erinnern sich: Das war zu jener Zeit, als niemand eine Finanzkrise kommen sah. Als dann die Krise losbrach, mussten wir dank Number ONE keine Grundsatzdiskussionen mehr führen. Jeder im Unternehmen wusste, worum es geht.



Hat die Strategie Number ONE durch die Krise gelitten? Mussten Sie Ihre Strategie den neuen Realitäten anpassen?

— Herr Eichiner —

Im Gegenteil, Number ONE hat uns sehr geholfen, besser als viele andere Unternehmen durch diese Krise zu kommen. Eines unserer strategischen Ziele besteht ja in der Steigerung der Profitabilität, was sich in der Krise einmal mehr auszahlt. Ein anderes ist die Erschließung neuer Märkte und Technologien. Wir haben unsere Engagements in China und Indien verstärkt – und damit auf Märkten, die ein überproportionales Wachstum erwarten lassen. Ein weiteres Beispiel sind unsere Efficient Dynamics-Innovationen, die uns bereits heute die Spitzenposition im Premiummarkt

„Wir sind heute effizienter, leistungsstärker, offener und kundenorientierter. Und werden daher zu den Gewinnern dieser Krise gehören.“

sichern. Und mit unseren neuen effizienten und zugleich dynamischen Modellen wie dem BMW X1, dem 5er GT und dem neuen BMW 5er werden wir direkt in den Aufschwung hinein beschleunigen können. Ich bin daher sicher, dass die BMW Group zu den Gewinnern dieser Krise gehören wird. An unserem Rentabilitätsziel für 2012 – einer Umsatzrendite von acht bis zehn Prozent im Automobilgeschäft – hat sich nichts geändert.

Was haben Sie persönlich in den vergangenen schwierigen Monaten gelernt?

— Herr Eichiner —

Ich habe gesehen, wie wichtig es ist, schnell und konsequent zu handeln. Und das kann man nur dann tun, wenn man über solch flexible Strukturen verfügt, wie es bei der BMW Group der Fall ist. Meine wichtigste Erkenntnis ist daher eine sehr ermutigende. Sie lautet: Wir sind auf dem richtigen Weg.

— Herr Ebner von Eschenbach —

Die Erfahrung zeigt, dass wir auch in Zukunft wieder mit einem Konjunkturunbruch und Herausforderungen im internationalen Finanzsystem rechnen müssen. Treffen wird eine derartige Situation vor allem jene Unternehmen, die es versäumen, aus dieser Krise die richtigen Schlussfolgerungen zu ziehen.



Highlights 2009

Faszination verbreiten
wir, indem wir
Höhepunkte setzen.

Glücksmomente —

2009 übergaben wir rund 1,4 Millionen neue Fahrzeuge an unsere Kunden. Das ist für uns jedes Mal ein besonderer Moment – aber auch für unsere Kunden. Sieben von ihnen haben wir begleitet.

BMW **Z4** Christian Brandl am 22.01.2010

BMW **ActiveHybrid X6** Hakan Kaya am 6.02.2010

BMW **X1** Familie Kämmerer am 20.01.2010

BMW **5er Gran Turismo** Douglas Lempereur am 12.02.2010

Rolls-Royce **Ghost** Kai Berghäuser am 3.02.2010

MINI **Cabrio** Bettina Kroiß am 22.01.2010

BMW **S 1000 RR** Claudia Engelmann am 14.12.2009

IAA 2009 —

Für individuelle Mobilität ist die Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt das weltweit wichtigste Branchentreffen. Die BMW Group bietet Besuchern dabei weit mehr als nur Fahrzeuge:

- 01 Das Vergnügen, seine Zukunft selbst zu erfinden
- 02 Die Faszination, effiziente Dynamik live zu erleben
- 03 Das Wissen, Mobilität nachhaltig zu gestalten



„Mein Motto lautet: ‚Träume nicht deine Träume, sondern lebe sie.‘
Der BMW Z4 ist einer davon.“

BMW Z4

Christian Brandl
22.01.2010 BMW Welt, München

Die Sportlichkeit eines Roadsters, dazu die souveräne Eleganz eines Klassikers: Die Neuauflage des erfolgreichen BMW Roadsters ist ein Ausdruck purer Fahrfreude.



BMW X1

Freude ist Freiheit – und damit zum Beispiel jene Unabhängigkeit, ein Fahrzeug exakt den eigenen Vorlieben entsprechend einsetzen zu können. Mit seinem extrem variablen Innenraum und seinem starken Leistungsprofil bietet der BMW X1 für jedes Lebensgefühl exakt dieses Maximum an Freiraum.

Familie Kämmerer
20.01.2010 BMW Welt, München

„Understatement im Design. Dynamischer Antrieb. BMW typisches Fahrgefühl. Mit anderen Worten: genau unser Auto.“

Hakan Kaya

6.02.2010 BMW Welt, München

BMW ActiveHybrid X6

„Ein Auto, das ein gutes Fahrgefühl mit einer guten Umweltperformance vereint – was will man mehr?“

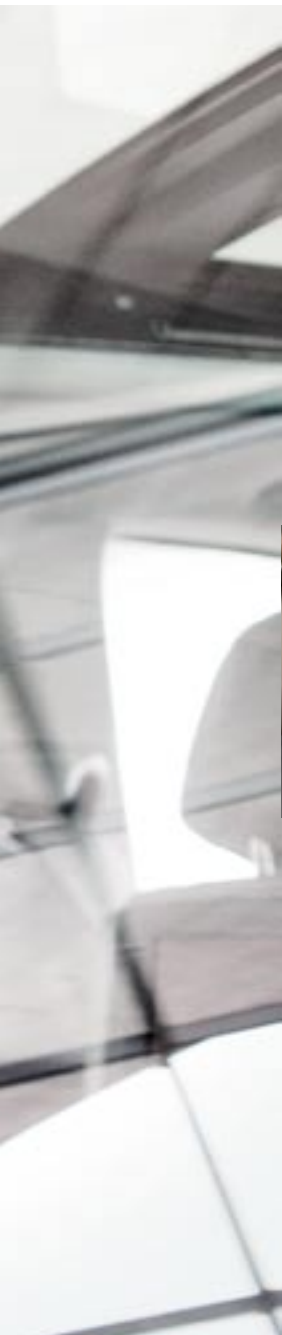
Gewinnt die Energie, die ihn bewegt: Als weltweit erster Allrad-Hybrid ist der BMW ActiveHybrid X6 auf kurzen Strecken auch rein elektrisch unterwegs. Und spart gegenüber dem konventionellen Modell rund 20 Prozent Kraftstoff.





„Großartiges Fahrgefühl vorn, luxuriöser Komfort mit dezenter Beleuchtung auf dem Rücksitz. Für solch ein Auto lohnt sich der Weg von Florida nach München.“

Douglas Lempereur
12.02.2010 BMW Welt, München



— BMW 5er Gran Turismo

Repräsentative Limousine? Flexibler Kombi? Vielseitig wie ein SUV?
Der BMW 5er Gran Turismo ist alles in einem. Und damit eine Klasse für sich.

„Bereits vom aktuellen Phantom war ich fasziniert. Der Ghost bietet allerhöchsten Fahrkomfort und Eleganz.“

Rolls-Royce Ghost

Kai Berghäuser
3.02.2010 Procar Automobile, Köln

Unter allen Designmaximen ist Einfachheit die schwierigste. Im Rolls-Royce Ghost findet sie sich in Perfektion – vereint mit neuesten Technologien für luxuriöse Mobilität.



MINI Cabrio

Markante Konturen. Leistungsstarker Antrieb. Vollwertiger Viersitzer. Maximales Frischluft-Feeling. Kurzum: MINI Cabrio.



Bettina Kroiß
22.01.2010 MINI Niederlassung, München

„Einfach ein kultiges Fahrzeug.
Da macht sogar der Weg zur
Arbeit Spaß.“



— BMW S 1000 RR —

Geschwindigkeit braucht Kontrolle. Und die erfinden wir fürs Motorrad seit über 20 Jahren immer wieder neu. Beispielhaft zu erleben ist sie auf der S 1000 RR: spürbar sportlich, sicher beherrschbar und gleichzeitig angenehm alltagstauglich unterwegs.

Claudia Engelmann
14. 12. 2009 Tommy Wagner Motorräder, München

„Ein formschöner, schlanker Supersportler. Und damit ein neuer Maßstab in seiner Klasse!“



IAA 2009——

Freude erleben – erstmals auf einer Automobilausstellung erlebten Besucher die Fahrzeugneuheiten der BMW Group hautnah in Bewegung. Freude erleben heißt aber auch, die eigene Zukunft mitzugestalten – im Dialog mit Experten oder auf spielerische Weise.

01 Das Vergnügen, seine
Zukunft selbst zu erfinden

— 17.09.2009 Junior Campus —

02 Die Faszination, effiziente
Dynamik live zu erleben

— 16.09.2009 BMW Messestand —

03 Das Wissen, Mobilität
nachhaltig zu gestalten

— 14.09.2009 ZEIT Zukunftsgipfel —



16.09.2009 IAA – BMW Messestand

Wie fühlt sich die Freude am Fahren wirklich an? Besucher der IAA 2009 konnten dieses BMW typische Fahrgefühl erstmals hautnah erleben. Auf einem mehrere Hundert Meter langen Rundkurs präsentierte die BMW Group ihre Efficient Dynamics-Flotte und Fahrzeugpremierer wie den BMW ActiveHybrid X6 und den BMW 5er Gran Turismo.

5 In Zukunft: Elektromobilität à la MINI E

6 In Vollendung: der neue Rolls-Royce Ghost

7 In Bewegung: Konzeptstudie BMW Vision EfficientDynamics (links)



17. 09. 2009 IAA – Junior Campus

Wie baut man ein zukunftsfähiges Stadtfahrzeug? Auf dem Junior Campus der BMW Group konstruierten hunderte Kinder ihre eigenen Zukunftsmobile. In Nachhaltigkeitsworkshops des Campus lernten sie Themen wie Ressourcenschonung und Verkehrssteuerung kennen. Im integrierten Mobilitätsparcours schärften sie ihr Bewusstsein für Verkehrssicherheit.

- 1 Im Campus-Labor erprobten Kinder Wasserspartechnologien und Logistikkonzepte.
- 2 Mehrere Hundert Kinder besuchten den Campus auf der IAA.
- 3 Konstruieren von nachhaltigen Produkten in der Campus-Werkstatt
- 4 Ein Mobilitätskonzept von morgen – und seine Entwickler



14. 09. 2009 IAA – ZEIT Zukunftsgipfel

Wie kann eine nachhaltige Mobilität aussehen? Diese Frage diskutierten hochrangige Experten beim Zukunftsgipfel der Wochenzeitung DIE ZEIT, der erstmals auf dem Messestand der BMW Group zu Gast war. Joschka Fischer, ehemaliger Bundesaußenminister: „E-Mobility ist eine große Herausforderung.“

8 BMW Vorstandsvorsitzender Reithofer: „Das Automobil muss sich über Innovationen weiterentwickeln.“

9 Norbert Reithofer und Klaus Töpfer, ehemaliger Direktor des Umweltprogramms der Vereinten Nationen

10 Klaus Töpfer, Norbert Reithofer, Josef Joffe (DIE ZEIT), Regine Günther (WWF), Joschka Fischer, Stefan Schulte (Fraport) (v.l.)



Charakterisierend für den heutigen Wandel ist die Geschwindigkeit. Stillstand ist Rückschritt. Jeden Tag betreten wir mit unseren Ideen Neuland und werden zu Pionieren unserer eigenen Zukunft.

Wir verfügen über hoch motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Eine Mannschaft, die Talent und Wissen intelligent vernetzt. Und durch eine Unternehmenskultur getragen wird, bei der jede individuell herausragende Leistung den Führungsanspruch der BMW Group unterstreicht.



Ein zusätzlicher Beitrag, Ressourcen zu schonen

Der BMW Group Geschäftsbericht 2009 ist ausgezeichnet mit dem Blauen Engel. Die verwendeten Recyclingpapiere (Enviro Top und Nanoo Color) wurden klimaneutral und ohne Zusatz von optischen Aufhellern und Chlorbleiche aus Altpapier hergestellt. Alle weiteren verwendeten Produktionsmaterialien entsprechen ebenfalls den Anforderungen des Umweltzeichens Blauer Engel (RAL-UZ 14). Der Blaue Engel gilt als eines der weltweit strengsten Umweltzeichen.



Die bei der Herstellung für diesen Bericht entstandenen CO₂-Emissionen bei Druck und Produktion hat die BMW Group neutralisiert. Dazu wurde am 23. Februar 2010 mit der Transaktionskennung DE-89388 die entsprechende Menge an Emissionsrechten (EU-Allowance) gelöscht.

Fahrzeugflotte — Verbrauchs- und Emissionsdaten der BMW Group

Werte ermittelt nach Neuem Europäischem Fahrzyklus (EU-Richtlinie: 80/1268/EWG in der jeweils gültigen Fassung). Gültig für Fahrzeuge mit europäischer Länderspezifizierung. Fahrzeuge mit durchschnittlichen CO₂-Emissionen von unter bzw. maximal 140 Gramm CO₂/km sind hervorgehoben.

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 ⁴	7,9 (8,7)	5,1 (5,4)	6,1 (6,6)	143 (154)	325i xDrive Touring ⁴	11,1 (11,2)	6,5 (6,6)	8,2 (8,3)	190 (194)
116i 3-türig ^{4,6}	7,9 (8,9)	5,1 (5,5)	6,1 (6,8)	143 (158)	330i Touring ⁴	10,2 (10,7)	6,1 (6,2)	7,6 (7,9)	177 (184)
118i 3-türig ⁴	7,9 (8,7)	5,1 (5,4)	6,1 (6,6)	143 (154)	330i xDrive Touring ⁴	11,2 (11,3)	6,6 (6,7)	8,3 (8,4)	193 (195)
120i 3-türig ⁴	8,6 (8,9)	5,4 (5,3)	6,6 (6,6)	153 (155)	335i Touring ⁴	12,1 (12,6)	6,4 (6,5)	8,5 (8,7)	199 (203)
130i 3-türig ⁴	12,4 (12,5)	6,3 (6,2)	8,5 (8,5)	199 (199)	335i xDrive Touring ⁴	12,4 (13,2)	6,7 (6,9)	8,8 (9,2)	206 (215)
116d 3-türig ¹	5,3	3,9	4,4	118	316d Touring ^{1,4}	5,4	4,0	4,5	119
118d 3-türig ⁴	5,4 (6,7)	4,0 (4,5)	4,5 (5,3)	119 (140)	318d Touring ⁴	5,4 (6,9)	4,0 (4,5)	4,5 (5,4)	120 (142)
120d 3-türig ⁴	5,9 (6,7)	4,1 (4,5)	4,7 (5,3)	125 (140)	320d Touring ⁴	6,0 (6,9)	4,1 (4,5)	4,8 (5,4)	128 (142)
123d 3-türig ⁴	6,4 (6,9)	4,4 (4,7)	5,1 (5,5)	135 (145)	320d xDrive Touring ⁴	6,5 (7,3)	4,6 (4,9)	5,3 (5,8)	140 (153)
					325d Touring ⁴	7,4 (8,0)	4,9 (5,2)	5,8 (6,2)	153 (163)
116i 5-türig ⁴	7,9 (8,7)	5,1 (5,4)	6,1 (6,6)	143 (154)	330d Touring ⁴	7,5 (8,1)	5,0 (5,3)	5,9 (6,3)	155 (165)
116i 5-türig ^{4,6}	7,9 (8,9)	5,1 (5,5)	6,1 (6,8)	143 (158)	330d xDrive Touring ⁴	8,4 (8,9)	5,6 (5,8)	6,6 (6,9)	174 (181)
118i 5-türig ⁴	7,9 (8,7)	5,1 (5,4)	6,1 (6,6)	143 (154)	335d Touring ^{2,4}	9,1	5,3	6,7	176
120i 5-türig ⁴	8,6 (8,9)	5,4 (5,3)	6,6 (6,6)	153 (155)					
130i 5-türig ⁴	12,4 (12,5)	6,3 (6,2)	8,5 (8,5)	199 (199)	316i Coupé ^{1,4,8}	8,1	5,3	6,3	146
116d 5-türig ¹	5,3	3,9	4,4	118	318i Coupé ^{1,4}	8,1	5,3	6,3	146
118d 5-türig ⁴	5,4 (6,7)	4,0 (4,5)	4,5 (5,3)	119 (140)	320i Coupé ⁴	8,6 (9,3)	5,4 (5,3)	6,6 (6,8)	154 (159)
120d 5-türig ⁴	5,9 (6,7)	4,1 (4,5)	4,7 (5,3)	125 (140)	325i Coupé ⁴	9,8 (10,0)	5,7 (5,9)	7,2 (7,4)	168 (174)
123d 5-türig ⁴	6,4 (6,9)	4,4 (4,7)	5,1 (5,5)	135 (145)	325i xDrive Coupé ⁴	11,0 (11,1)	6,4 (6,5)	8,1 (8,2)	188 (192)
					330i Coupé ⁴	10,0 (10,2)	5,9 (5,9)	7,4 (7,5)	173 (175)
120i Coupé ⁴	8,6 (8,9)	5,4 (5,3)	6,6 (6,6)	153 (155)	330i xDrive Coupé ⁴	11,1 (11,2)	6,5 (6,6)	8,2 (8,3)	191 (193)
125i Coupé ⁴	11,9 (11,7)	6,0 (6,2)	8,2 (8,2)	190 (190)	335i Coupé ⁴	12,0 (11,8)	6,3 (6,4)	8,4 (8,4)	196 (196)
135i Coupé ⁴	12,1 (11,7)	6,4 (6,7)	8,5 (8,5)	198 (198)	335i xDrive Coupé ⁴	12,4 (13,1)	6,7 (6,8)	8,8 (9,1)	205 (212)
118d Coupé ⁴	5,4 (6,7)	4,0 (4,5)	4,5 (5,3)	119 (140)	320d Coupé ⁴	5,9 (6,8)	4,0 (4,4)	4,7 (5,3)	125 (140)
120d Coupé ⁴	5,9 (6,7)	4,1 (4,5)	4,7 (5,3)	125 (140)	320d xDrive Coupé ⁴	6,4 (7,2)	4,5 (4,8)	5,2 (5,7)	137 (150)
123d Coupé ⁴	6,4 (6,9)	4,4 (4,7)	5,1 (5,5)	135 (145)	325d Coupé ⁴	7,3 (7,9)	4,8 (5,1)	5,7 (6,1)	151 (160)
					330d Coupé ⁴	7,3 (8,0)	4,8 (5,2)	5,7 (6,2)	152 (164)
118i Cabrio ⁴	8,5 (9,2)	5,5 (5,7)	6,6 (7,0)	153 (163)	330d xDrive Coupé ⁴	8,3 (8,8)	5,5 (5,7)	6,5 (6,8)	171 (178)
120i Cabrio ⁴	8,8 (9,4)	5,6 (5,6)	6,8 (7,0)	159 (164)	335d Coupé ^{2,4}	9,0	5,2	6,6	174
125i Cabrio ⁴	12,1 (11,9)	6,2 (6,4)	8,4 (8,4)	195 (195)	M3 Coupé ⁴	17,7 (15,9)	9,3 (8,5)	12,4 (11,2)	290 (263)
135i Cabrio ⁴	12,2 (11,8)	6,5 (6,8)	8,6 (8,6)	200 (200)					
118d Cabrio ^{4,7}	5,8 (7,3)	4,4 (4,9)	4,9 (5,8)	129 (152)	318i Cabrio ^{1,4}	8,4	5,6	6,6	154
120d Cabrio ^{4,7}	6,2 (7,6)	4,4 (4,7)	5,0 (5,8)	133 (152)	320i Cabrio ⁴	8,8 (9,8)	5,6 (5,8)	6,8 (7,3)	159 (169)
123d Cabrio ⁴	6,6 (7,1)	4,6 (4,9)	5,3 (5,7)	140 (150)	325i Cabrio ⁴	10,2 (10,6)	5,9 (6,3)	7,5 (7,9)	176 (185)
					330i Cabrio ⁴	10,5 (11,1)	6,2 (6,5)	7,8 (8,2)	182 (190)
316i Limousine ^{4,8}	8,1 (8,9)	5,3 (5,5)	6,3 (6,8)	146 (159)	335i Cabrio ⁴	12,4 (12,2)	6,7 (6,8)	8,8 (8,8)	205 (205)
318i Limousine ⁴	8,1 (8,7)	5,3 (5,4)	6,3 (6,6)	146 (155)	320d Cabrio ⁴	6,3 (7,1)	4,4 (4,7)	5,1 (5,6)	135 (149)
320i Limousine ⁴	8,3 (9,3)	5,3 (5,3)	6,4 (6,8)	148 (159)	325d Cabrio ⁴	7,7 (8,2)	5,2 (5,4)	6,1 (6,4)	160 (168)
325i Limousine ⁴	9,8 (10,0)	5,7 (5,9)	7,2 (7,4)	168 (174)	330d Cabrio ⁴	7,7 (8,2)	5,2 (5,4)	6,1 (6,4)	162 (170)
325i xDrive Limousine ⁴	11,0 (11,1)	6,4 (6,5)	8,1 (8,2)	188 (192)	M3 Cabrio ⁴	18,0 (16,0)	9,6 (8,9)	12,7 (11,5)	297 (269)
330i Limousine ⁴	10,0 (10,2)	5,9 (5,9)	7,4 (7,5)	173 (175)					
330i xDrive Limousine ⁴	11,1 (11,2)	6,5 (6,6)	8,2 (8,3)	191 (193)	523i Limousine ⁴	10,5 (10,5)	5,9 (5,9)	7,6 (7,6)	177 (178)
335i Limousine ⁴	12,0 (12,6)	6,3 (6,5)	8,4 (8,7)	196 (202)	528i Limousine ⁴	10,4 (10,4)	6,3 (6,0)	7,8 (7,6)	182 (178)
335i xDrive Limousine ⁴	12,4 (13,1)	6,7 (6,8)	8,8 (9,1)	205 (212)	535i Limousine ⁴	11,8 (11,9)	6,6 (6,4)	8,5 (8,4)	199 (195)
316d Limousine ^{1,4}	5,4	4,0	4,5	118	550i Limousine ^{2,4}	15,4	7,5	10,4	243
318d Limousine ⁴	5,4 (6,8)	4,0 (4,4)	4,5 (5,3)	119 (140)	520d Limousine ^{4,9}	k. A.	k. A.	5,0 (5,2)	132 (137)
320d Limousine ⁴	5,9 (6,8)	4,0 (4,4)	4,7 (5,3)	125 (140)	525d Limousine ⁴	8,1 (7,7)	5,1 (5,1)	6,2 (6,1)	162 (160)
320d xDrive Limousine ⁴	6,4 (7,2)	4,5 (4,8)	5,2 (5,7)	137 (150)	530d Limousine ⁴	8,0 (7,7)	5,3 (5,2)	6,3 (6,1)	166 (160)
320d EfficientDynamics									
Edition Limousine ⁴	5,0	3,6	4,1	109	520i Touring	9,4 (9,5)	5,6 (5,5)	6,9 (7,0)	166 (167)
325d Limousine ⁴	7,3 (7,9)	4,8 (5,1)	5,7 (6,1)	151 (160)	523i Touring	10,9 (10,9)	6,1 (6,2)	7,9 (7,9)	186 (186)
330d Limousine ⁴	7,3 (8,0)	4,8 (5,2)	5,7 (6,2)	152 (164)	525i Touring	11,1 (11,0)	6,0 (6,1)	7,9 (7,9)	186 (186)
330d xDrive Limousine ⁴	8,3 (8,8)	5,5 (5,7)	6,5 (6,8)	171 (178)	525i xDrive Touring	12,0 (11,8)	6,6 (6,7)	8,6 (8,6)	203 (204)
335d Limousine ^{2,4}	9,0	5,2	6,6	174	530i Touring	11,5 (11,4)	6,1 (5,9)	8,1 (7,9)	191 (187)
M3 ⁴	17,7 (15,9)	9,3 (8,5)	12,4 (11,2)	290 (263)	530i xDrive Touring	12,3 (12,4)	6,6 (6,4)	8,7 (8,6)	205 (204)
					550i Touring	17,0 (16,1)	7,8 (7,5)	11,2 (10,7)	267 (254)
316i Touring ^{1,4,8}	8,1	5,3	6,3	147	520d Touring ^{4,5}	6,7 (7,7)	4,5 (4,7)	5,3 (5,8)	140 (154)
318i Touring ⁴	8,1 (8,9)	5,3 (5,6)	6,3 (6,8)	147 (159)	525d Touring	8,4 (8,6)	5,2 (5,4)	6,4 (6,6)	171 (176)
320i Touring ⁴	8,3 (9,5)	5,3 (5,5)	6,4 (7,0)	149 (164)	525d xDrive Touring	9,1 (9,2)	5,6 (5,7)	6,9 (7,0)	184 (187)
325i Touring ⁴	9,9 (10,2)	5,8 (6,1)	7,3 (7,6)	170 (178)	530d Touring	8,8 (9,3)	5,3 (5,3)	6,6 (6,8)	176 (180)

Modell	Innerorts (l/l 100 km)	Außerorts (l/l 100 km)	Kombiniert (l/l 100 km)	CO ₂ -Emissionen (g/km)
BMW				
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
535i Gran Turismo ^{2,4}	12,3	6,9	8,9	209
550i Gran Turismo ^{2,4}	16,2	8,3	11,2	263
530d Gran Turismo ^{2,4}	8,1	5,6	6,5	173
535d Gran Turismo ^{2,4}	8,3	5,8	6,7	175
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
750i xDrive ^{2,4}	17,1	8,9	11,9	278
750Li ^{2,4}	16,4	8,5	11,4	266
750Li xDrive ^{2,4}	17,1	8,9	11,9	278
760i ^{2,4}	18,8	9,5	12,9	299
760Li ^{2,4}	18,9	9,6	13,0	303
730d ^{2,4}	9,0	5,5	6,8	178
730Li ^{2,4}	9,1	5,6	6,9	180
740d ^{2,4}	9,0	5,7	6,9	181
ActiveHybrid 7 ^{2,4}	12,6	7,6	9,4	219
ActiveHybrid 7L ^{2,4}	12,6	7,6	9,4	219
X1 sDrive18i ⁴	11,3 (11,5)	6,4 (6,6)	8,2 (8,4)	191 (195)
X1 xDrive25i ^{2,4}	12,9	7,2	9,3	217
X1 xDrive28i ^{2,4}	13,0	7,3	9,4	219
X1 sDrive18d ⁴	6,1 (7,1)	4,7 (5,2)	5,2 (5,9)	136 (155)
X1 xDrive18d ⁴	6,7 (7,7)	5,1 (5,4)	5,7 (6,2)	150 (164)
X1 sDrive20d ⁴	6,4 (7,1)	4,7 (5,2)	5,3 (5,9)	139 (155)
X1 xDrive20d ⁴	7,0 (7,7)	5,1 (5,4)	5,8 (6,2)	153 (164)
X1 xDrive23d ^{2,4}	7,8	5,5	6,3	167
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 xDrive18d ^{1,4}	7,9	5,2	6,2	165
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 xDrive35i ^{2,4}	13,2	8,3	10,1	236
X5 xDrive50i ^{2,4}	17,5	9,6	12,5	292
X5 xDrive30d ^{2,4}	8,7	6,7	7,4	195
X5 xDrive40d ^{2,4}	8,8	6,8	7,5	198
X5 M ^{4,10}	19,3	10,8	13,9	325
X6 xDrive35i ^{2,4}	13,2	8,3	10,1	236
X6 xDrive50i ^{2,4}	17,5	9,6	12,5	292
X6 xDrive30d ^{2,4}	8,7	6,7	7,4	195
X6 xDrive40d ^{2,4}	8,8	6,8	7,5	198
ActiveHybrid X6 ^{2,4}	10,8	9,4	9,9	231

Modell	Innerorts (l/l 100 km)	Außerorts (l/l 100 km)	Kombiniert (l/l 100 km)	CO ₂ -Emissionen (g/km)
BMW				
X6 M ^{4,10}	19,3	10,8	13,9	325
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)
Z4 sDrive35is ^{2,4}	12,6	6,9	9,0	210
MINI				
MINI One ⁴	7,2 (8,7)	4,4 (5,1)	5,4 (6,4)	127 (150)
MINI One MINIMALIST ^{4,8}	6,5	4,3	5,1	119
MINI Cooper ¹	6,9 (8,7)	4,6 (5,1)	5,4 (6,4)	127 (150)
MINI Cooper S ¹	7,3 (8,9)	5,0 (5,0)	5,8 (6,4)	136 (149)
MINI John Cooper Works ^{1,4}	9,4	5,8	7,1	165
MINI One D ¹	4,7	3,5	3,9	104
MINI Cooper D	4,7 (6,5)	3,5 (4,2)	3,9 (5,0)	104 (134)
MINI One Cabrio ⁴	7,3 (8,9)	4,3 (5,3)	5,7 (6,6)	133 (154)
MINI Cooper Cabrio ⁴	7,2 (8,9)	4,9 (5,3)	5,7 (6,6)	133 (154)
MINI Cooper S Cabrio ⁴	7,5 (9,1)	5,1 (5,1)	6,0 (6,6)	139 (153)
MINI John Cooper Works Cabrio ^{1,4}	9,6	5,9	7,3	169
MINI One Clubman ⁴	7,3 (8,8)	4,5 (5,2)	5,5 (6,5)	129 (152)
MINI Cooper Clubman ⁴	7,0 (8,8)	4,7 (5,2)	5,5 (6,5)	129 (152)
MINI Cooper S Clubman ⁴	7,4 (8,9)	5,0 (5,0)	5,9 (6,4)	137 (150)
MINI John Cooper Works Clubman ^{1,4}	9,5	5,8	7,2	167
MINI Cooper D Clubman	4,9 (6,6)	3,6 (4,2)	4,1 (5,1)	109 (136)
Rolls-Royce				
Rolls-Royce Ghost ^{2,4}	20,5	9,6	13,6	317
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 Coupé ²	23,2	11,3	15,7	377
Rolls-Royce Phantom Drophead 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 serienmäßig mit sequenziellem M Getriebe (7-Gang)

⁴ mit EU-5 Serienausstattung

⁵ für Rechtslenkerfahrzeuge EU-4 Serienausstattung

⁶ Variante mit 1,6 Liter Hubraum

⁷ Verbrauchswerte für Automatikvarianten bei Rechtslenkerfahrzeugen weichen ab.

⁸ nur in ausgewählten Ländern der EU verfügbar

⁹ Werte liegen noch nicht vor

¹⁰ serienmäßig mit 6-Gang M Sport-Automatik Getriebe

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: Modelljahr 2010

Herausgeber
Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft
80788 München
Telefon +49 89 382-0