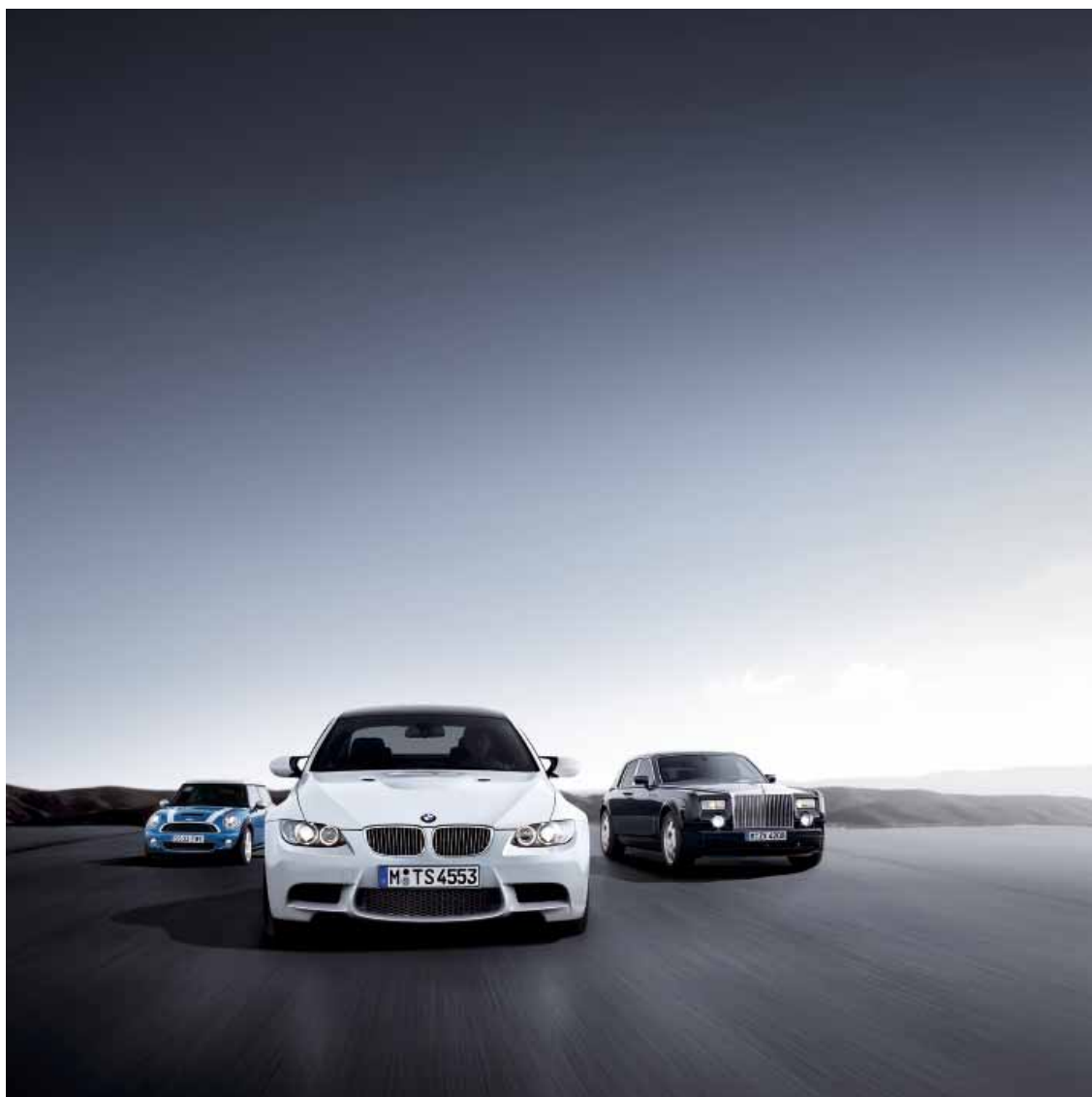


Geschäftsbericht 2007



Rolls-Royce
Motor Cars Limited



BMW Group

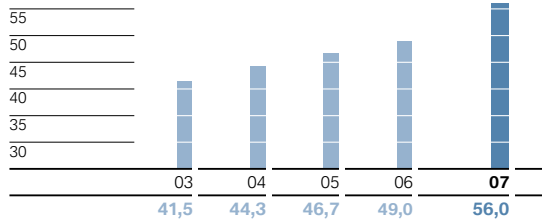
Zahlen und Fakten 2007

02	BMW Group in Zahlen
04	Bericht des Aufsichtsrats
10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen im Jahr 2007
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick
73	Konzernabschluss
73	Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74	Konzernbilanz und Teilkonzernbilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80	Konzernanhang
80	– Grundsätze
89	– Erläuterungen zur Gewinn-und- Verlust-Rechnung
96	– Erläuterungen zur Bilanz
117	– Sonstige Angaben
131	– Segmentinformationen
135	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
136	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
137	Corporate Governance
137	Mitglieder des Aufsichtsrats
140	Mitglieder des Vorstands
141	Corporate Governance bei der BMW Group
142	Vergütungsbericht (Teil des Lageberichts)
146	Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat
147	Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG
148	Weitere Informationen
148	BMW AG Anteilsbesitz
150	BMW Group 10-Jahres-Vergleich
152	BMW Group Standorte
154	Glossar
158	Index
160	Kontakte
161	Finanzkalender

BMW Group in Zahlen

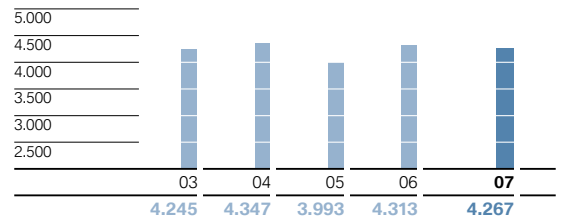
Umsatz

in Mrd. Euro



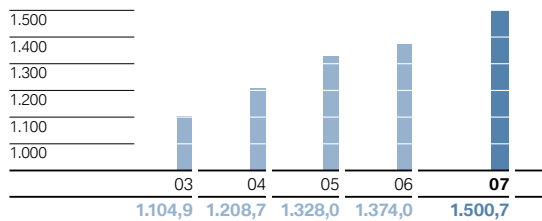
Investitionen

in Mio. Euro



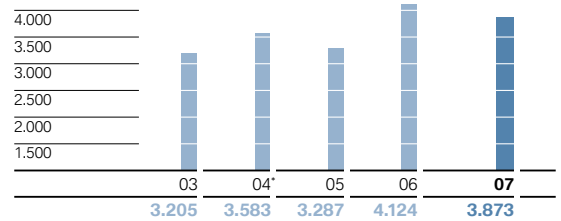
Auslieferungen Automobile

in Tsd.



Ergebnis vor Steuern

in Mio. Euro



*angepasst nach Neubehandlung der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen

Konzernporträt

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

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

Mit der Strategie Number ONE hat die BMW Group im Jahr 2007 die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft gestellt. Das Unternehmen wird dabei konsequent auf Profitabilität und langfristige Wertsteigerung ausgerichtet, die Aktivitäten sind weiter klar auf die Premiumsegmente der internationalen Automobilmärkte fokussiert. Die strategische Zielsetzung reicht bis in das Jahr 2020 und ist klar definiert: Die BMW Group ist der weltweit führende Anbieter von Premium-Produkten und Premium-Dienstleistungen für individuelle Mobilität.

BMW Group in Zahlen						
	2003	2004	2005	2006	2007	Veränderung in %
Fahrzeug-Produktion						
BMW	944.072	1.059.978	1.122.308	1.179.317	1.302.774	10,5
MINI	174.366	189.492	200.119	186.674	237.700	27,3
Rolls-Royce	502	875	692	847	1.029	21,5
Motorräder ¹⁾	89.745	93.836	92.012	103.759	104.396	0,6
Fahrzeug-Auslieferungen						
BMW	928.151	1.023.583	1.126.768	1.185.088	1.276.793	7,7
MINI	176.465	184.357	200.428	188.077	222.875	18,5
Rolls-Royce	300	792	796	805	1.010	25,5
Motorräder ²⁾	92.962	92.266	97.474	100.064	102.467	2,4
Mitarbeiter am Jahresende ³⁾	104.342	105.972	105.798	106.575 ⁴⁾	107.539	0,9
in Mio. Euro						
	2003	2004	2005	2006	2007	Veränderung in %
Umsatz	41.525	44.335	46.656	48.999	56.018	14,3
Investitionen	4.245	4.347	3.993	4.313	4.267	- 1,1
Abschreibungen	2.370	2.672	3.025	3.272	3.683	12,6
Operativer Cashflow ⁶⁾	4.970	6.157	6.184	5.373	6.340	18,0
Ergebnis vor Steuern	3.205	3.583 ⁵⁾	3.287	4.124	3.873	-6,1
Jahresüberschuss	1.947	2.242 ⁵⁾	2.239	2.874	3.134	9,0

1) ab 2006 einschließlich BMW G 650 X Montage bei Piaggio S. p. A.
2) ohne C1, Auslieferungen bis 2003: 32.859 Einheiten
3) Werte ohne ruhende Arbeitsverhältnisse, ohne Mitarbeiter in Freizeitphase der Altersteilzeit, ohne Geringverdiener
4) Bereinigt um Zukäufe von Unternehmen betrug der Personalstand am 31.12.2006 107.345 Mitarbeiter.
5) angepasst nach Neubehandlung der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen
6) Mit dem Jahresabschluss 2005 hat die BMW Group die Berechnung des Cashflows an die im Finanzmarkt üblichen Standards angepasst. Seitdem weist das Unternehmen den operativen Cashflow aus, der dem in der Kapitalflussrechnung aufgeführten Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit des Industriegeschäfts entspricht.

Joachim Milberg
Vorsitzender des Aufsichtsrats



Sehr geehrte Damen und Herren,

im Geschäftsjahr 2007 hat der Aufsichtsrat die geschäftliche Entwicklung der BMW Group und die Unternehmensführung kontinuierlich überwacht und den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens beratend unterstützt.

**Schwerpunkte der
Aufsichtsratsarbeit**

Der Aufsichtsrat hat sich in fünf Sitzungen eingehend mit der Geschäfts- und Finanzlage, der Unternehmensplanung, der Zusammensetzung des Vorstands sowie dem Risikomanagement befasst. Im Rahmen regelmäßiger Berichte zur Geschäftslage hat sich der Aufsichtsrat vom Vorstand ausführlich die laufende Geschäftsentwicklung des Unternehmens einschließlich des jeweiligen Zielerreichungsgrads erläutern lassen und darüber hinaus im Einzelnen festgelegte Sonderthemen anhand von Berichten und Planungsunterlagen des Vorstands sowie im Rahmen gemeinsamer Erörterung vertieft behandelt. Das besondere Augenmerk des Aufsichtsrats galt im zurückliegenden Geschäftsjahr neben dem Währungsmanagement den Entscheidungen des Vorstands zur künftigen strategischen Ausrichtung des Unternehmens.

Auch außerhalb der Sitzungen hat der Vorstand den Aufsichtsrat regelmäßig und zeitnah über die laufenden Geschäfts- und Personaldaten sowie über Angelegenheiten von besonderer Bedeutung informiert. Darüber hinaus wurde der Aufsichtsratsvorsitzende über wichtige geschäftliche Vorgänge und Vorhaben durch den Vorstandsvorsitzenden fortlaufend direkt unterrichtet.

Die wachsenden Anforderungen an eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor, die damit verbundenen Herausforderungen für die BMW Group als Premiumhersteller sowie die vom Vorstand eingeleiteten technischen Maßnahmen zur weiteren Emissions- und Verbrauchsreduzierung waren Gegenstand ausführlicher Berichterstattung des Vorstands und Erörterung im Aufsichtsrat. Die unter dem Begriff EfficientDynamics gebündelten Maßnahmen zur Verbrauchsreduzierung bei gleichzeitiger Betonung von Agilität und Dynamik der Fahrzeugkonzepte stellen auch aus Sicht des Aufsichtsrats einen Wettbewerbsvorteil für die BMW Group dar. Der Aufsichtsrat bestärkt den Vorstand daher in seinen Aktivitäten, diesen Vorsprung weiter auszubauen. Der Vorstand hat dem Aufsichtsrat in diesem Zusammenhang auch über wegweisende Zukunftsprojekte berichtet, die unter anderem neue Wege für die individuelle Mobilität in Megacities aufzeigen sollen.

Eine Sitzung des Aufsichtsrats fand am Standort Oxford statt. Dort ließ sich der Aufsichtsrat auch über den Ausbau des Werks, die Integration der neuen MINI Modellgeneration in die bestehenden Fertigungsstrukturen und das dort ausgearbeitete flexible Arbeitszeitmodell informieren.

Der Aufsichtsrat hat sich ausführlich mit der vom Vorstand vorgelegten längerfristigen Unternehmensplanung der BMW Group befasst, die vom Vorstand prognostizierte Umsetzbarkeit für plausibel erachtet und der Langfristplanung die erforderliche Zustimmung erteilt.

Im Rahmen eines Sonderthemas Wertschöpfungs- und Währungsmanagement hat sich der Aufsichtsrat vom Vorstand die Maßnahmen, Alternativen und Planungen zur Währungsabsicherung und zum Natural Hedging näher erläutern lassen und mit dem Vorstand die zukünftige Strategie in diesem Bereich erörtert.

Im Mittelpunkt der Aufsichtsratssitzung im September 2007 standen die ausführliche Berichterstattung des Vorstands und die gemeinsame Diskussion beider Gremien über die Ergebnisse des Strategieprozesses sowie die Entscheidungen des Aufsichtsrats über die Besetzung des Vorstands.

Der Aufsichtsrat hat anerkennend festgestellt, dass der Vorstand im Rahmen des Strategieprozesses das derzeitige Geschäftsmodell und sein Umfeld einer eingehenden Analyse unterzogen hat und die verschiedenen Optionen für weiteres langfristiges Wachstum sorgfältig geprüft hat. Die vom Vorstand im Rahmen eines ausführlichen Berichts vorgestellten Ergebnisse der Analyse und daraus abgeleiteten Zielsetzungen waren aus Sicht des Aufsichtsrats schlüssig begründet. Der Aufsichtsrat unterstützt das vom Vorstand aufgestellte strategische Ziel der BMW Group, der führende Anbieter von Premium-Produkten und Premium-Dienstleistungen für individuelle Mobilität zu sein. Der Aufsichtsrat stimmt mit dem Vorstand darin überein, dass bei der Neuausrichtung des Unternehmens Profitabilität und damit Ergebnisqualität ein zentraler Parameter sein soll. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand ermutigt, die Umsetzung der vorgestellten Strategie weiter auszuplanen und voranzutreiben, und unterstützt die vom Vorstand verabschiedeten wirtschaftlichen und planerischen Eckpunkte. Zu diesen gehören auch ein Programm zur Erschließung von Effizienzpotenzialen im Umfang von insgesamt 6 Mrd. Euro bis 2012 sowie die sukzessive Ausfinanzierung der Pensionsverbindlichkeiten, die gegenüber den in Deutschland beschäftigten Mitarbeitern bestehen. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats dienen diese Maßnahmen der langfristigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens.

Die anlässlich der strategischen Neuausrichtung vom Vorstand als Leitbild für Führungskräfte und Mitarbeiter formulierten Grundüberzeugungen bilden auch nach Einschätzung des Aufsichtsrats gute Voraussetzungen für eine offene und zielorientierte Zusammenarbeit im Unternehmen.

Der Aufsichtsrat hat sich sorgfältig mit der vom Vorstand vorgelegten Jahresplanung für das Geschäftsjahr 2008 befasst und die geplanten Schritte zur Verbesserung der Rentabilität befürwortet. Über die einzelnen Maßnahmen sowie die nach Erörterung mit den Arbeitnehmervertretern bisher gefundenen Lösungen zur Verringerung des Personalaufwands hat sich der Aufsichtsrat ebenfalls eingehend informiert.

Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat ebenfalls über den Erwerb des Motorradunternehmens Husqvarna, mit dem die Aktivitäten im Einzylindersegment ergänzt und jüngere Kundengruppen im Offroad- und Supermoto-Segment angesprochen werden sollen.

Um der gestiegenen Komplexität der Vorstandsaufgaben Rechnung zu tragen und die Umsetzung der geänderten Strategie weiter zu fördern, entschied der Aufsichtsrat, das Vorstandsteam um zwei Mitglieder zu erweitern: Herr Dr.-Ing. Herbert Diess, der zuletzt seit 2003 die Sparte Motorrad verantwortete, wurde mit Wirkung zum 1. Oktober 2007 zum Mitglied des Vorstands bestellt und übernahm ab diesem Zeitpunkt das neu geschaffene Vorstandsressort Einkauf und Lieferantennetzwerk. Herr Dr. Friedrich Eichiner, der zuletzt seit 2002 die Konzernplanung leitete, wurde ab dem 1. Oktober 2007 ebenfalls zum Mitglied des Vorstands bestellt und führt seither das neu geschaffene Ressort Konzern- und Markenentwicklung. Auf Wunsch von Herrn Stefan Krause endete dessen Mandat als Mitglied des Vorstands am 13. März 2008. Der Aufsichtsrat dankte Herrn Krause für seine erfolgreiche Tätigkeit im Dienste der BMW Group. In seiner Sitzung am 13. März 2008 bestellte der Aufsichtsrat Herrn Ian Robertson mit sofortiger Wirkung zum Mitglied

des Vorstands. Herr Robertson übernahm ab diesem Zeitpunkt das Ressort Vertrieb und Marketing. Er war zuletzt seit 2005 Chairman und Chief Executive Officer der Rolls-Royce Motor Cars Ltd., einer Tochtergesellschaft der BMW AG.

**Corporate Governance
und Entsprechenserklärung**

Auch im Geschäftsjahr 2007 haben Aufsichtsrat und Vorstand wieder ausführlich über die Corporate Governance im Unternehmen beraten und gemeinsam die Entsprechenserklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) abgegeben. Die am 20. Juli 2007 im Rahmen der Überarbeitung des Kodex veröffentlichten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex werden künftig bis auf eine Ausnahme beachtet: Die Beratung und regelmäßige Überprüfung der Struktur des Vergütungssystems für den Vorstand erfolgt weiter durch den Personalausschuss und nicht zusätzlich durch das Aufsichtsratsplenum, da der Aufsichtsrat diese Aufgabe dem Personalausschuss übertragen hat, wobei das Aufsichtsratsplenum sehr ausführlich informiert wird. Alle anderen Empfehlungen werden erfüllt.

Ein ausführlicher Bericht zu Höhe und Struktur der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat ist im Corporate-Governance-Bericht zu finden. Im Zusammenhang mit den am 20. Juli 2007 bekannt gemachten Empfehlungen des Kodex beschloss der Aufsichtsrat auch eine Anpassung seiner Geschäftsordnung hinsichtlich der Aufgaben des Prüfungsausschusses und der Einrichtung eines Nominierungsausschusses sowie eine Ergänzung der Berichtspflichten des Vorstands.

Der Aufsichtsrat sieht die Verbesserung seiner Arbeit in Plenum und Ausschüssen sowie in der Zusammenarbeit mit dem Vorstand als Daueraufgabe an. Eine Überprüfung der Effizienz der Aufsichtsratsarbeit, wie vom DCGK empfohlen, findet daher nicht nur anhand schriftlicher Erhebungen bei allen Aufsichtsratsmitgliedern und mündlicher Aussprache in der Sitzung statt, sondern unterjährig vor allem im persönlichen Dialog, wobei dem Aufsichtsratsvorsitzenden im Hinblick auf Verbesserungsvorschläge eine Schlüsselfunktion zukommt.

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

**Aus der Arbeit des Präsidiums
und der Ausschüsse**

Der Schwerpunkt der insgesamt fünf Sitzungen des Präsidiums lag bei der Vorbereitung der Sitzungen des Plenums einschließlich der Festlegung von Sonderthemen der Berichterstattung. Im zurückliegenden Geschäftsjahr hat sich das Präsidium vertieft mit der strategischen Neuausrichtung des Unternehmens, der Ausschüttungspolitik sowie dem Währungsmanagement befasst. Ferner hat sich das Präsidium in mehreren Sitzungen mit Konzepten zur Vergütung der Aufsichtsratsarbeit auseinandergesetzt, um einen Vorschlag für die Hauptversammlung zur Änderung von § 15 der Satzung zu erarbeiten.

Angesichts der über den Bereich der Rechnungslegung hinausreichenden Aufgaben des Bilanzausschusses, z. B. auf dem Gebiet der Compliance, wurde der Bilanzausschuss im vergangenen Geschäftsjahr in Prüfungsausschuss umbenannt. Der Prüfungsausschuss kam im Berichtszeitraum insgesamt drei Mal zusammen. Eine Sitzung des Prüfungsausschusses diente schwerpunktmäßig der Vorbereitung der Aufsichtsratsitzung im Frühjahr 2007, die sich mit den Vorlagen zu Jahres- und Konzernabschluss des Geschäftsjahres 2006 befasste. Neben der Prüfung der Vorlagen holte der Prüfungsausschuss auch eine Unabhängigkeitserklärung des Abschlussprüfers ein, erarbeitete Prüfungsschwerpunkte und erteilte nach der Hauptversammlung den Prüfungsauftrag für das Geschäftsjahr 2007. Fragen des Risikomanagements bildeten einen weiteren Schwerpunkt der Tätigkeit des Prüfungsausschusses. Ferner ließ sich der Prüfungsausschuss vom Vorstand über den Stand der Umsetzung des Compliance-Programms berichten, in dem die Einhaltung von Recht und Gesetz als Führungsaufgabe besonders hervorgehoben wird.

Im Mittelpunkt der insgesamt sechs Sitzungen des Personalausschusses im Jahr 2007 standen die Vorbereitung von Entscheidungen über die Bestellung von Vorstandsmitgliedern, insbesondere die Vorauswahl von Kandidaten, sowie Vergütungsthemen. Der Personalausschuss überprüfte erneut die Vergütung der Vorstandsmitglieder, einschließlich der vereinbarten Begrenzungen, auf ihre Angemessenheit im Hinblick auf die Aufgaben des Vorstandsmitglieds, die Lage des Unternehmens und die Marktüblichkeit im Branchen- und DAX-Vergleich. In Einzelfällen erteilte der Personalausschuss seine Zustimmung zur Übernahme externer Mandate durch aktive und ehemalige Vorstandsmitglieder.

Der Aufsichtsrat hat der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex entsprechend im letzten Geschäftsjahr zusätzlich zu den bestehenden Ausschüssen einen Nominierungsausschuss eingerichtet, dem neben dem Aufsichtsratsvorsitzenden als Vorsitzenden zwei weitere Aufsichtsratsmitglieder der Aktionäre angehören. Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, geeignete Kandidaten für die Wahl in den Aufsichtsrat zu ermitteln und dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung vorzuschlagen. Der Nominierungsausschuss hat im Geschäftsjahr 2007 nicht getagt, sondern kam mit Blick auf die zur Hauptversammlung 2008 anstehenden Nachwahlen zum ersten Mal im Januar 2008 zu einer Sitzung zusammen, um Kandidatenvorschläge zu erörtern.

Der gesetzliche Vermittlungsausschuss (§ 27 Abs. 3 MitbestG) musste im Geschäftsjahr 2007 nicht zusammentreten.

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

Besetzung des Aufsichtsrats, des Präsidiums und der Ausschüsse

Die namentliche Besetzung der Aufsichtsratsgremien, einschließlich des neu geschaffenen Nominierungsausschusses, ist im Corporate Governance Bericht nachzulesen.

Im zurückliegenden Geschäftsjahr haben sich im Vergleich zum Vorjahresbericht keine weiteren personellen Änderungen im Aufsichtsrat ergeben. Die Mandate von Herrn Dr. Hans-Dietrich Winkhaus und Herrn Arthur L. Kelly enden mit dem Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung am 8. Mai 2008. Mit Blick auf die Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder stellen sich beide Herren nicht mehr zur Wiederwahl. Herr Konrad Gottinger hat sein Mandat als Mitglied des Aufsichtsrats mit Wirkung zum 15. Februar 2008 niedergelegt. Herr Heinz-Joachim Neubürger hat sein Mandat mit Wirkung zum Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung niedergelegt. Herr Gottinger und Herr Dr. Winkhaus wurden beide 1999 in den Aufsichtsrat gewählt und übernahmen wichtige Funktionen in Präsidium und Ausschüssen. Mit Herrn Kelly, der dem Aufsichtsrat bereits seit 1992 angehört, verbindet die BMW Group eine ebenso langjährige wie wertvolle Zusammenarbeit. Der Aufsichtsrat bedankt sich bei allen ausscheidenden Mitgliedern für engagierte und verdienstvolle Mitarbeit im Interesse der BMW Group.

**Prüfung der Rechnungslegung
und des Gewinnverwendungs-
vorschlags**

Die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, hat den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss und Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2007 sowie den mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. In seiner Sitzung am 3. März 2008 hat sich zunächst der Prüfungsausschuss mit diesen Unterlagen auseinandergesetzt, und zwar auch im Gespräch mit den in der Sitzung anwesenden Vertretern des Abschlussprüfers. In der Sitzung am 13. März 2008 hat sodann der Aufsichtsrat die genannten Vorlagen des Vorstands eingehend geprüft, nachdem der Vorsitzende über die Sitzung des Prüfungsausschusses berichtet hatte. Auch an dieser Sitzung nahm der Abschlussprüfer teil, berichtete über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung und stand für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats rechtzeitig vor. Dem Ergebnis der Abschlussprüfung hat der Aufsichtsrat zugestimmt und den vom Vorstand für das Geschäftsjahr 2007 aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft gebilligt. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt. Der Aufsichtsrat hat auch den Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns geprüft, hält diesen für angemessen und schließt sich dem Vorschlag an. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung des Aufsichtsrats sind keine Einwendungen zu erheben.

Im Geschäftsjahr 2007 haben Vorstand und Mitarbeiter erneut ein hervorragendes Geschäftsergebnis erzielt. Zugleich hat der Vorstand mit der strategischen Neuausrichtung Weichen für den langfristigen Unternehmenserfolg der BMW Group gestellt. Der Aufsichtsrat bedankt sich bei den Mitgliedern des Vorstands und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der BMW Group für ihren Einsatz und Beitrag zum Erfolg des letzten Geschäftsjahres.

München, 13. März 2008
Der Aufsichtsrat

Ihr



Joachim Milberg
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Konzernlagebericht

Das Geschäftsjahr im Überblick

10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

BMW Group trotz schwieriger Rahmenbedingungen auf Kurs

Die BMW Group hat im Jahr 2007 trotz eines schwierigen Umfelds ihre erfolgreiche Geschäftsentwicklung fortgesetzt. Mit einem deutlichen Absatzzuwachs hat das Unternehmen seine Stellung als führender Anbieter in den Premiumsegmenten der Automobilmärkte erneut bestätigt. Im Berichtszeitraum belasteten jedoch weiterhin externe Faktoren die Geschäftsentwicklung. So wirkten sich die anhaltende Schwäche des US-Dollars und des japanischen Yens, ein allgemein hohes Preisniveau an den Rohstoffmärkten sowie ungünstigere Refinanzierungsbedingungen weiterhin negativ aus. Darüber hinaus fielen Kosten im Zusammenhang mit der Markteinführung zahlreicher neuer Modelle an.

Im Automobilgeschäft erreichte die BMW Group im Jahr 2007 bei allen drei Marken neue Absatzbestwerte. Mit insgesamt 1.500.678 Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce wurde zum ersten Mal die Schwelle von 1,5 Mio. verkauften Automobilen überschritten. Dies entspricht einem Zuwachs von 9,2% im Vergleich zum Vorjahr. Erwartungsgemäß profitierte das Automobilgeschäft insbesondere in der zweiten Jahreshälfte 2007 von der zunehmenden Dynamik, die sich mit der Einführung zahlreicher neuer Modelle einstellte.

Auch im Motorradgeschäft setzte die BMW Group im Jahr 2007 trotz uneinheitlicher Entwicklung der wichtigen Motorradmärkte ihren Weg konsequent fort: Mit 102.467 ausgelieferten BMW Motorrädern erreichte die BMW Group einen neuen Höchstwert und steigerte den Absatz im Vorjahresvergleich um 2,4%.

Das Finanzdienstleistungsgeschäft entwickelte sich auch im Jahr 2007 profitabel und leistete einen wichtigen Beitrag zum Erfolg der BMW Group. Die allgemeine Verschlechterung der Rahmenbedingungen aus erhöhten Refinanzierungskosten und verstärkter Wettbewerbsintensität wirkte sich wie erwartet auch im Jahr 2007 belastend aus. Diesen externen Einflüssen konnte jedoch durch ein dynamisches Wachstum mit neuen Produkten, eine gezielte regionale Expansion sowie die Nutzung von Synergieeffekten erfolgreich begegnet werden.

In den Überleitungen des Konzerns wirkten sich auch im Jahr 2007 externe Effekte signifikant aus. So entstand aus der vollständigen Abwicklung der

Umtauschanleihe auf die von der BMW AG gehaltenen Anteile an der Rolls-Royce plc, London, im Berichtsjahr ein Buchgewinn in Höhe von 97 Mio. Euro gegenüber einem positiven Saldo von 372 Mio. Euro im Vorjahresvergleich. Darüber hinaus ergaben sich Belastungen aus derivativen Finanzinstrumenten, insbesondere aus alleinstehenden Zinsderivaten. Aufgrund einer veränderten Zinsstruktur haben sich die Marktwerte dieser Finanzinstrumente negativ entwickelt.

Dynamisches Umsatzwachstum, Ergebnisziele erreicht

Auf der Grundlage des erfreulichen Absatzwachstums und der dynamischen Entwicklung im Finanzdienstleistungsgeschäft legte auch der Umsatz der BMW Group deutlich zu. Im Geschäftsjahr 2007 stieg der Umsatz des Konzerns auf insgesamt 56.018 Mio. Euro und erhöhte sich damit im Vergleich zum Vorjahr um 14,3%. Währungsbereinigt wäre der Umsatz im Vorjahresvergleich um 17,6% gestiegen. Das Ergebnis vor Steuern der BMW Group lag mit 3.873 Mio. Euro um 6,1% unter dem Rekordwert des Vorjahres. Bereinigt um den Effekt aus der Umtauschanleihe auf die von der BMW AG gehaltenen Anteile an der Rolls-Royce plc, London, lag das Ergebnis wie prognostiziert leicht über Vorjahresniveau.

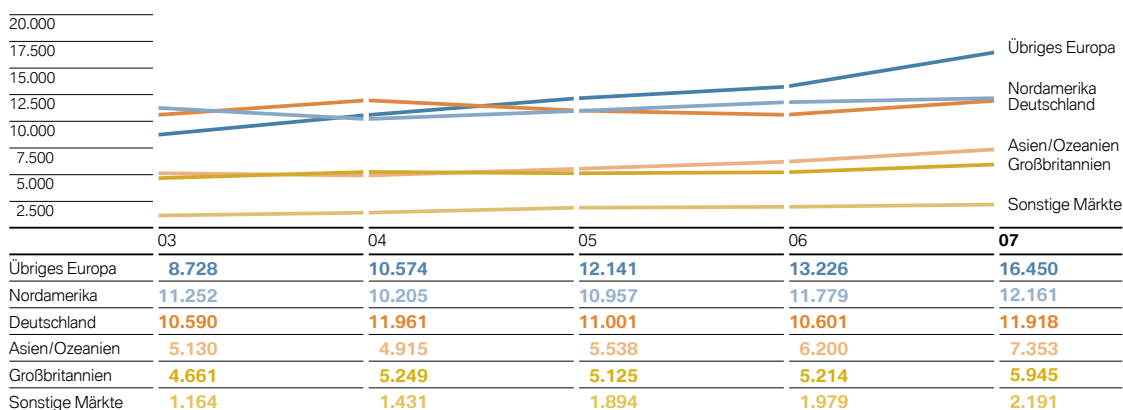
Im Automobilgeschäft erreichte der Umsatz einen neuen Höchstwert. Mit einer Wachstumsrate von 12,7% stieg der Umsatz im Berichtsjahr auf 53.818 Mio. Euro und unterstreicht damit die Dynamik des operativen Geschäfts. Trotz der genannten Belastungsfaktoren aus Währungseffekten und hohen Rohstoffpreisen lag das Ergebnis im Segment Automobile bei 3.232 Mio. Euro und damit um 7,3% über dem Vorjahreswert.

Der Umsatz im Motorradgeschäft erreichte den Wert des Vorjahres nicht. Mit 1.228 Mio. Euro lag der Wert um 2,9% leicht unter dem Vorjahr. Die in der Vergangenheit eingeleiteten Programme zur Prozessoptimierung und Effizienzverbesserung wirkten sich erneut positiv aus; das Ergebnis vor Steuern stieg um 7,6% auf 71 Mio. Euro.

Das Finanzdienstleistungsgeschäft entwickelte sich weiterhin sehr dynamisch. So konnte der Umsatz im Berichtsjahr auf 13.940 Mio. Euro gesteigert werden, das entspricht einem Plus von 25,8% gegenüber dem Vorjahresvergleichswert. Das robuste Wachstum im Finanzdienstleistungsgeschäft spie-

BMW Group Umsatzerlöse nach Regionen

in Mio. Euro



gelt sich auch im Ergebnis vor Steuern wider. Mit 743 Mio. Euro wurde das Vorjahresergebnis trotz schwierigerer Refinanzierungsbedingungen um 8,5 % übertroffen.

Positive Ertragsteuereffekte aus der Unternehmensteuerreform in Deutschland reduzierten im Jahr 2007 die Steuerlast des Konzerns erheblich. Die Steuerquote verringerte sich daher im Vergleich zum Vorjahr um 11,2 Prozentpunkte auf 19,1 % im Berichtsjahr (2006: 30,3%).

Der Jahresüberschuss des Konzerns erreichte mit insgesamt 3.134 Mio. Euro einen neuen Höchstwert und übertraf den Vergleichswert des Vorjahres um 9,0%.

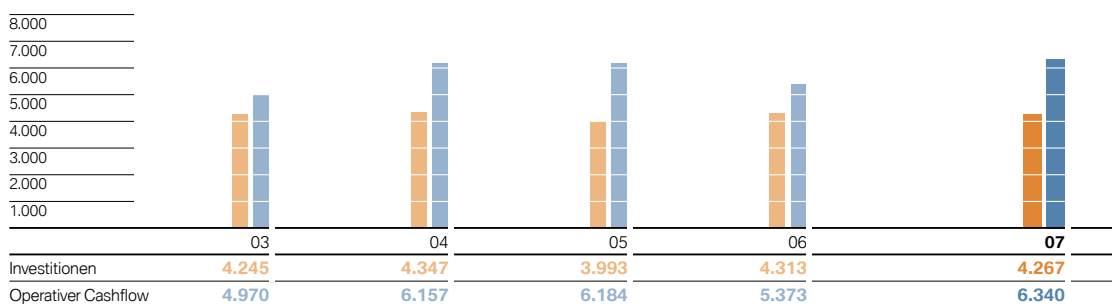
Erneut Dividendenerhöhung vorgeschlagen

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn der BMW AG in Höhe von 694 Mio. Euro zur Ausschüttung einer um 51,4 % erhöhten Dividende von 1,06 Euro je Stammaktie (2006: 0,70 Euro) und einer um 50,0 % erhöhten Dividende von 1,08 Euro je Vorzugsaktie (2006: 0,72 Euro) zu verwenden.

Die beabsichtigte deutliche Erhöhung der Dividende für das Geschäftsjahr 2007 ist Ausdruck einer verstärkten Kapitalmarktorientierung der BMW Group.

BMW Group Investitionen und Operativer Cashflow

in Mio. Euro



*angepasst nach Neubehandlung der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen

Mit dem Jahresabschluss 2005 hat die BMW Group in der externen Berichterstattung die Berechnung des Cashflows an die im Finanzmarkt üblichen Standards angepasst. Seitdem weist die BMW Group den operativen Cashflow aus, der dem in der Kapitalflussrechnung aufgeführten Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit des Industriegeschäfts entspricht.

10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

Investitionssumme auf Vorjahresniveau

Das Investitionsvolumen der BMW Group lag mit 4.267 Mio. Euro im Jahr 2007 annähernd auf dem Niveau des Vorjahres. Den Schwerpunkt der Investitionen der BMW Group bildeten auch im Jahr 2007 der weitere Ausbau des Produktionsnetzwerks sowie die Erweiterung des Vertriebsnetzes. So wurde im Berichtsjahr die BMW Welt als das neue Erlebnis- und Auslieferungszentrum der Marke BMW in München eröffnet. Darüber hinaus bezogen sich die Investitionen der BMW Group vor allem auf den weiteren Ausbau des Werks in Spartanburg sowie auf den Standort in Dingolfing.

Im Jahr 2007 investierte die BMW Group insgesamt 2.934 Mio. Euro in Sachanlagen und übrige Immaterielle Vermögenswerte, das entspricht einem Anstieg von 5,7% gegenüber dem Vorjahr. Darin enthalten ist ein Goodwill in Höhe von 97 Mio. Euro, der sich aus der Übernahme der DEKRA SüdLeasing Services GmbH (jetzt: BMW Fuhrparkmanagement Beteiligungs GmbH) und deren Tochtergesellschaften ergibt. Hinzu kommen nach IAS 38 aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 1.333 Mio. Euro (2006: 1.536 Mio. Euro/–13,2%).

Dem Rückgang der aktivierten Entwicklungskosten liegt ein geringerer Umfang aktivierungspflichtiger Serienentwicklungsprojekte zugrunde. Die Aktivierungsquote bei den Entwicklungskosten ging im Vergleich zum Vorjahr daher auf 42,4% zurück (2006: 47,9%).

Die Investitionsquote der BMW Group, also das Verhältnis der gesamten Investitionen zum Konzernumsatz, ist im Jahr 2007 auf 7,6% gesunken (2006: 8,8%).

Strategische Neuausrichtung der BMW Group verkündet

Ende September 2007 wurde die BMW Group strategisch neu ausgerichtet. Bis zum Jahr 2020 soll die Position im weltweiten Premiumautomobilmarkt mit einem Absatz von mehr als zwei Millionen Fahrzeugen ausgebaut werden. Die strategische Zielsetzung ist weiter gefasst: Die BMW Group ist der führende Anbieter von Premium-Produkten und Premium-Dienstleistungen für individuelle Mobilität. Das bedeutet: Neben organischem Wachstum im Kerngeschäft sollen auch neue profitable Handlungsfelder entlang des Automobillebenszyklus und entlang der Wertschöpfungskette erschlossen werden. Gleichzeitig investiert die BMW Group substantiell in Zukunftstechnologien, neue Fahrzeug-

konzepte und richtungweisende Antriebssysteme. Die neue Strategie, die den Namen Number ONE trägt, ist auf Profitabilität und langfristige Wertsteigerung ausgerichtet. Um diese Ziele zu unterstützen, wurden für Konzern- und Markenentwicklung sowie Einkauf und Lieferantennetzwerk zwei neue Vorstandsressorts geschaffen.

Konjunkturentwicklung 2007

Die Weltwirtschaft ist auch im Jahr 2007 wieder kräftig gewachsen, wenn auch etwas langsamer als noch im Jahr zuvor. Neben dem höheren Zinsniveau und weiterhin hohen Rohstoffpreisen lag dies vor allem an der Abschwächung des US-amerikanischen Wohnimmobilienmarkts und der daraus resultierenden schwächeren gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in den USA. Die realwirtschaftlichen Auswirkungen der zur Jahresmitte akut gewordenen Kreditkrise blieben hingegen im Jahr 2007 eher gering und beschränkten sich auf die USA. In anderen Ländern waren bisher lediglich die Finanzmärkte betroffen, hier mussten die Zentralbanken mehrfach für eine ausreichende Liquidität am Markt sorgen.

Die US-amerikanische Wirtschaft gewann nach einem schwachen Start im Laufe des Jahres 2007 wieder an Dynamik, trotz massiver Belastungen von Seiten des Wohnimmobiliensektors. Die steigenden Zinsen der letzten Jahre haben hier zu zahlreichen Ausfällen vor allem im Bereich zahlungsschwacher Kreditnehmer geführt. Als Folge bewegten sich die Wohnungsbauinvestitionen zuletzt auf einem historischen Tiefstand, während die Baupreise zum Jahresende erstmals seit über 15 Jahren wieder sanken. Der private Konsum wurde jedoch trotz dieser Belastungen abermals deutlich ausgeweitet, da sich der Arbeitsmarkt bis in den Herbst hinein sehr positiv entwickelte. Die Investitionen legten als Folge des schwachen Wohnungsmarkts deutlich geringer zu als im Vorjahr. Aufgrund des weiteren Wertverlusts des US-Dollars konnte der Außenhandel erstmals seit Jahren wieder für einen positiven Impuls sorgen, das Leistungsbilanzdefizit sank leicht. Insgesamt ist das US-amerikanische Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2007 um 2,2% gewachsen.

Im Euro-Währungsgebiet konnte erneut ein kräftiger Zuwachs verzeichnet werden, der jedoch etwas geringer ausfiel als im Vorjahr. Trotz der guten Entwicklung am Arbeitsmarkt waren die Konsumenten etwas zurückhaltender als noch im Jahr zuvor, während die Investitionstätigkeit erneut kräftig ausgeweitet wurde. Die Exporte wuchsen trotz des starken Euros weiterhin mit recht hohem Tempo, und die Leistungsbilanz war bei deutlichen Unterschieden zwischen den Ländern leicht positiv. Insgesamt wuchs die Wirtschaft in der Eurozone im Jahr 2007 mit 2,7%.

Die konjunkturelle Entwicklung in Deutschland schwächte sich 2007 parallel zur Eurozone auf hohem Niveau leicht ab. Die Investitionen und der

Außenhandel trugen erneut kräftig zum Wirtschaftswachstum bei. Der private Konsum konnte hingegen nicht an die leicht positiven Tendenzen des Vorjahres anknüpfen und stagnierte. Dabei wirkte sich vor allem die zu Jahresbeginn in Kraft getretene Umsatzsteuererhöhung negativ aus. Die positive Entwicklung am Arbeitsmarkt mit dem massiven Stellenaufbau führte insgesamt nicht zu einer höheren Konsumneigung. Zudem schwächten sich die Impulse aus dem Baugewerbe seit dem Sommer deutlich ab. Trotz der dämpfenden Effekte lag der Zuwachs im Jahr 2007 mit 2,5% nur knapp unter dem Niveau des Vorjahres.

Auch die Wirtschaft in den neuen EU-Mitgliedsländern wuchs im Jahr 2007 weiter robust. Sowohl der private Konsum als auch die Investitionen wurden in vielen Ländern kräftig erhöht. Trotz des hohen Exportwachstums blieb ein Großteil der Leistungsbilanzen aber teilweise deutlich defizitär.

Die japanische Wirtschaft blieb auch im Jahr 2007 auf ihrem stabilen Wachstumspfad. Solide Impulse kamen sowohl von der Binnennachfrage als auch vom Außenhandel. Die Deflationsbedenken konnten jedoch auch 2007 nicht überwunden werden, über das Jahr hinweg stagnierten die Preise erneut. Das allgemeine Preisniveau stieg zuletzt lediglich aufgrund der Energiepreise leicht an. Die japanische Zentralbank konnte daher die Zinsen nur sehr geringfügig über die Nulllinie anheben. Insgesamt wurde das Bruttoinlandsprodukt in Japan 2007 um rund 2,1% gesteigert.

Neben den osteuropäischen Schwellenländern wiesen auch im Jahr 2007 die Märkte Lateinamerikas und Ostasiens die höchste Dynamik auf. Dabei zählte wiederum China zu den stärksten Wachstumsmärkten. Hier hielt der Investitionsboom im Jahr 2007 weiter an, der Überschuss im Außenhandel erreichte einen neuen Rekordwert. Die Geldpolitik konnte das Wachstum mit steigenden Zinsen nicht bremsen, so dass insgesamt eine Rate von mehr als 11% erreicht wurde. Auch in Indien blieb das Wirtschaftswachstum mit über 8% sehr dynamisch, hier wurde allerdings wie in den Jahren zuvor ein Leistungsbilanzdefizit verzeichnet.

US-Dollar verliert im Jahresverlauf weiter an Wert

Der US-Dollar hat im Verlauf des Jahres 2007 nochmals deutlich an Wert verloren. Nach etwa 1,32 Dollar je Euro zu Jahresbeginn lag er am Ende des Jahres bei rund 1,46 Dollar je Euro um fast 10% im Minus;

- 10 Konzernlagebericht
- 10 Das Geschäftsjahr im Überblick
- 13 Rahmenbedingungen
- 17 Geschäftsverlauf
- 41 BMW Aktie und Anleihen
- 44 Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
- 47 Finanzwirtschaftliche Situation
- 47 – Konzerninternes Steuerungssystem
- 49 – Ertragslage
- 51 – Finanzlage
- 53 – Vermögenslage
- 55 – Nachtragsbericht
- 55 – Wertschöpfungsrechnung
- 57 – Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
- 58 – Erläuterungen zur BMW AG
- 62 Risikomanagement
- 68 Prognosebericht und Ausblick

zwischenzeitlich wurde sogar annähernd die Marke von 1,50 Dollar je Euro erreicht.

Das britische Pfund schwankte im Jahr 2007 etwas stärker als in den Jahren zuvor. Nach einer Phase der Stärke zu Jahresbeginn verlor es im Jahresverlauf an Wert und notierte zum Ende des Jahres bei knapp 0,73 Pfund pro Euro.

Der japanische Yen setzte seine Schwächephase gegenüber dem Euro fort. Nach einer kurzen Periode der Aufwertung zur Jahresmitte 2007 verlor der Yen wieder und notierte zum Ende des Jahres mit 164 Yen je Euro um etwa 4,5% niedriger als zu Jahresbeginn.

Erneuter Anstieg der Rohstoffpreise

Der Ölpreis ist im Jahresdurchschnitt 2007 im Vergleich zum Vorjahr nochmals gestiegen. Zwar fiel er am Anfang des Jahres bis auf das Niveau von 50 US-Dollar pro Barrel, verdoppelte sich aber in der Folge nahezu und notierte im Herbst bei fast 100 US-Dollar. Im Jahresdurchschnitt kostete ein Barrel etwa 70 US-Dollar und damit über 10% mehr als im Durchschnitt des Vorjahres. Maßgeblich hierfür waren die anhaltenden Engpässe bei der Ölförderung und -weiterverarbeitung, die Verknappung des Angebots durch die OPEC sowie Instabilitäten in manchen Förderländern. Diese Faktoren wurden durch die weiter stark steigende Nachfrage vor allem aus den Schwellenländern und spekulative Elemente zusätzlich verstärkt.

Der Stahlpreis hat im Jahr 2007 das Vorjahresniveau nochmals übertroffen. Maßgeblich hierfür war die weiter stark gestiegene Nachfrage vor allem aus den Schwellenländern. Bei den meisten Edelmetallen hat sich der seit mehreren Jahren anhaltende Preisanstieg auch im vergangenen Jahr fortgesetzt. Neben dem gestiegenen Bedarf vor allem in

den Schwellenländern hat der fallende US-Dollar hier zu einer zusätzlichen Nachfrage nach Edelmetallen als Anlageform geführt.

Die Automobilmärkte im Jahr 2007

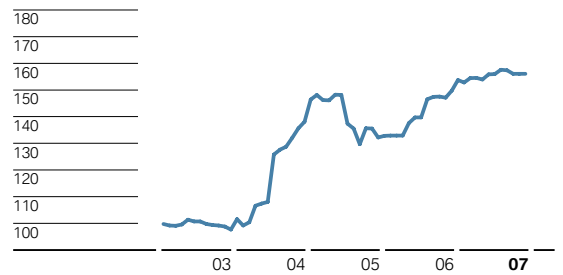
Der Absatz von Automobilen ist 2007 weltweit um rund 4% und damit etwas stärker als im Vorjahr gestiegen. Wie in den Jahren zuvor konnten auf den Triademärkten USA, Japan und Westeuropa keine positiven Impulse verzeichnet werden, während die Automobilmärkte in den Schwellenländern Asiens und Lateinamerikas erneut kräftig wuchsen.

In den USA sanken die Verkäufe von Personenkraftwagen abermals um rund 2,5% auf nunmehr 16,1 Mio. PKW. Während im Vorjahr vor allem die Light Trucks heftige Einbußen hinnehmen mussten, verteilte sich der Rückgang auf alle Kategorien. Dabei ging der Marktanteil der US-amerikanischen Hersteller weiter zurück und lag nur noch knapp über 50%.

In Westeuropa war einmal mehr eine Seitwärtsbewegung zu verzeichnen, hier stagnierten die Neu-

Stahlpreisentwicklung

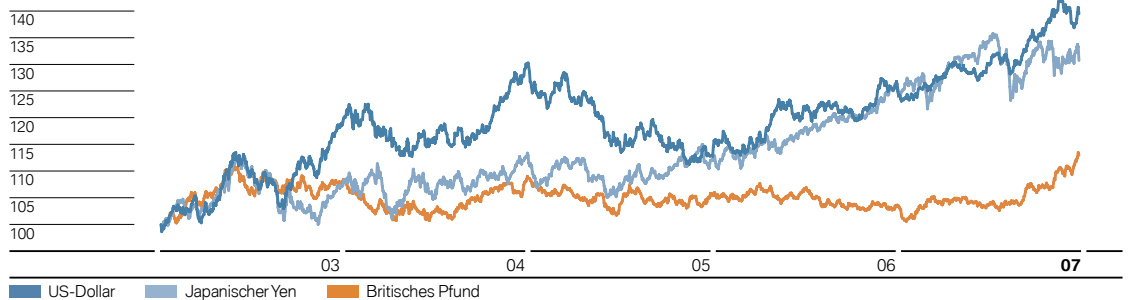
(Index: Januar 2003 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt

Wechselkurse im Vergleich zum Euro

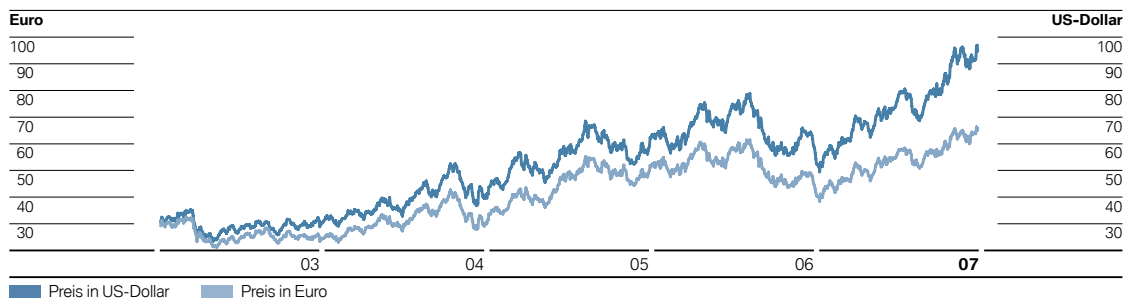
(Index: 31.12.2002 = 100)



Quelle: Reuters

Ölpreis

Preis je Barrel der Marke Brent



Quelle: Reuters

zulassungen bei 14,8 Mio. Fahrzeugen. Maßgeblich hierfür war der starke Rückgang in Deutschland, hier sank der Absatz um über 9% auf unter 3,2 Mio. PKW. Die Umsatzsteuererhöhung, die hohen Benzinpreise sowie die Klimadiskussion hinterließen hier deutliche Spuren. In den meisten anderen großen Ländern Europas überwogen die positiven Impulse; so stiegen die Neuzulassungen in Italien um nahezu 7%, in Großbritannien um 2,5% und Frankreich um über 3%. Lediglich in Spanien ging der Markt leicht um etwas mehr als 1% zurück.

In Osteuropa konnte erstmals seit Jahren ein kräftiges Marktwachstum verbucht werden. Dies lag in erster Linie an dem deutlichen Zuwachs in Polen, hier stiegen die Neuzulassungen trotz weiterhin hoher Importe von Gebrauchtwagen um fast ein Viertel an. In Russland setzte sich der Zuwachs mit zweistelligen Raten fort, hier stieg die Anzahl der verkauften PKW sogar um mehr als ein Viertel an.

In den Schwellenländern Asiens stieg der Automobilabsatz erneut deutlich an. Der chinesische Markt wuchs mit 26% am stärksten, in Indien betrug der Zuwachs 15%. In Südkorea wurde ein Plus von

7% verzeichnet. Der japanische Automobilmarkt konnte dagegen erneut nicht von der positiven gesamtwirtschaftlichen Entwicklung profitieren und sank um rund 5%.

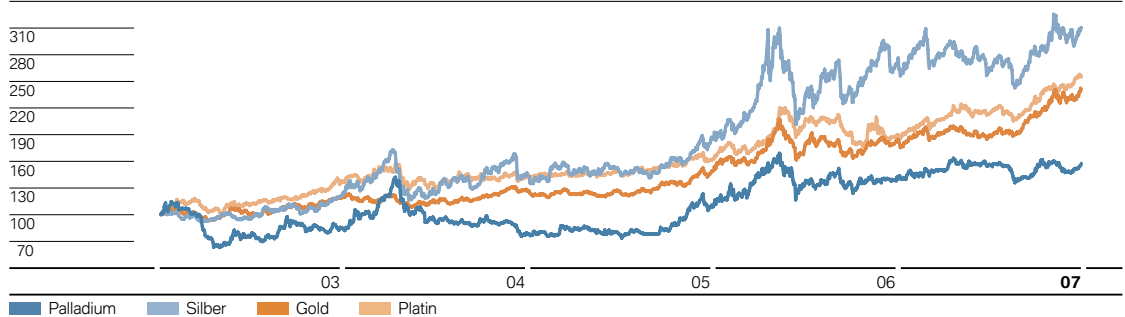
Die Automobilmärkte Lateinamerikas konnten 2007 wieder ein hohes Wachstum erzielen, die Märkte Brasiliens und Argentiniens wuchsen jeweils um rund ein Viertel. In Mexiko mussten hingegen leichte Einbußen hingenommen werden.

Die Motorradmärkte im Jahr 2007

Wie in den vergangenen Jahren entwickelten sich die für die BMW Group relevanten Motorradmärkte auch im Jahr 2007 uneinheitlich. Weltweit lag der Motorradabsatz im Hubraumsegment über 500 ccm mit 0,2% unter dem Vorjahreswert. Besonders deutlich fiel der Rückgang mit 4,1% in den USA aus. Dagegen wuchsen die für die BMW Group relevanten Motorradmärkte in Europa im Vergleich zum Vorjahr um 3,0%, allerdings entwickelten sich die Einzelmärkte dabei sehr unterschiedlich. Während in Deutschland (-0,6%) und Italien (-4,9%) die Märkte rückläufig waren, entwickelten sie sich in Frankreich

Preisentwicklung der Edelmetalle

(Index: 31.12.2002 = 100)



Quelle: Reuters

(+0,4%), Spanien (+13,0%) und Großbritannien (+8,3%) positiv. In Japan verringerte sich der Motorradabsatz im Vorjahresvergleich um 2,0%.

10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

Rahmenbedingungen für das Finanzdienstleistungsgeschäft im Jahr 2007

Bestimmend für das Finanzdienstleistungsgeschäft im ersten Halbjahr 2007 war wie auch im Vorjahr das hohe Niveau der Geld- und Kapitalmarktzinsen. Die Europäische Zentralbank (EZB) setzte ihren im Jahr 2006 begonnenen Kurs der Straffung der Geldpolitik fort und erhöhte den Leitzins im Jahresverlauf um weitere 50 Basispunkte auf 4,00%. Auch die Bank of England (BoE) erhöhte den Leitzins bis zur Mitte des Jahres um weitere 75 Basispunkte auf 5,75%, während die US-Notenbank (Fed) die Leitzinsen zunächst konstant hielt.

Den Auswirkungen der im zweiten Halbjahr 2007 eingetretenen Subprime-Krise auf den US-amerikanischen Hypothekenmarkt und der daraus resultierenden Vertrauenskrise an den Finanzmärkten konnte sich auch die BMW Group nicht entziehen. Während die EZB den Leitzins weiterhin konstant ließ, senkte die BoE den Leitzins um 25 Basispunkte. Die Fed senkte den Leitzins sogar um insgesamt 100 Basispunkte. Dennoch verschlechterten sich die Refinanzierungskonditionen signifikant, da die Kreditaufschläge (Credit Spreads) über alle Branchen hinweg kräftig anstiegen und dadurch die Ergebnissituation der Finanzdienstleistungsbranche weltweit belasteten.

Auf dem Markt für automobilnahe Finanzdienstleistungen nahm die Wettbewerbsintensität weiter zu. Sie wird sowohl durch das Privatkundengeschäft von Finanzinstituten als auch durch andere herstellerverbundene Finanzdienstleister weiter verstärkt. Dabei ist der Trend zu Leasingprodukten weiter ungebrochen. Ferner ist zu beobachten, dass diese zunehmend durch weitere Angebote, wie z. B. Versicherungen, ergänzt werden.

BMW Group bleibt absatzstärkster Premiumhersteller

Die BMW Group erreichte im Jahr 2007 bei allen drei Marken neue Absatzbestwerte. Insgesamt wurden 1.500.678 Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce an Kunden ausgeliefert, dies entspricht einem Zuwachs von 9,2% im Vergleich zum Vorjahr.

Der Absatz der Marke BMW übertraf den Vorjahreswert um 7,7% und stieg auf 1.276.793 Fahrzeuge. Besonders deutlich war das Plus bei der Marke MINI. Im Vergleich zum Vorjahr betrug der Zuwachs 18,5% auf 222.875 Auslieferungen. Die Marke Rolls-Royce verzeichnete im Jahr 2007 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls ein kräftiges Absatzplus von 25,5%. Mit 1.010 verkauften Fahrzeugen wurde erstmals die 1.000er-Marke übertroffen.

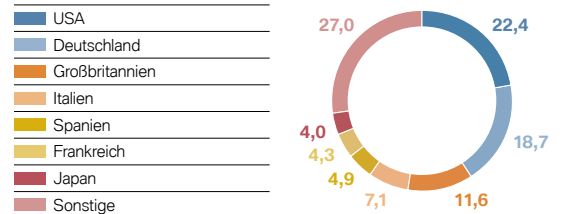
Zuwächse in nahezu allen Märkten

Das Absatzwachstum der BMW Group im Jahr 2007 wurde von nahezu allen Märkten getragen. Besonders deutliche Zuwachsraten erzielte das Unternehmen in den Schwellenländern Südamerikas und Asiens, hier vor allem in China.

In Nordamerika stieg die Zahl der Auslieferungen im Vergleich zum Vorjahr um 7,9% auf 363.966 Fahrzeuge. Im größten Einzelmarkt der BMW Group, den USA, wurden 336.225 Fahrzeuge ausgeliefert, dies entspricht einem Plus von 7,1%.

In Europa lieferte das Unternehmen mit 898.339 Fahrzeugen im Jahr 2007 10,0% mehr Automobile aus als im Vorjahr. Während der Gesamtmarkt in Deutschland um 9% nachgab, sank die Zahl der Auslieferungen von Automobilen der BMW Group lediglich um 1,5% auf 280.938 Fahrzeuge. In Großbritannien

BMW Group – wichtigste Automobilmärkte 2007
in % vom Absatz

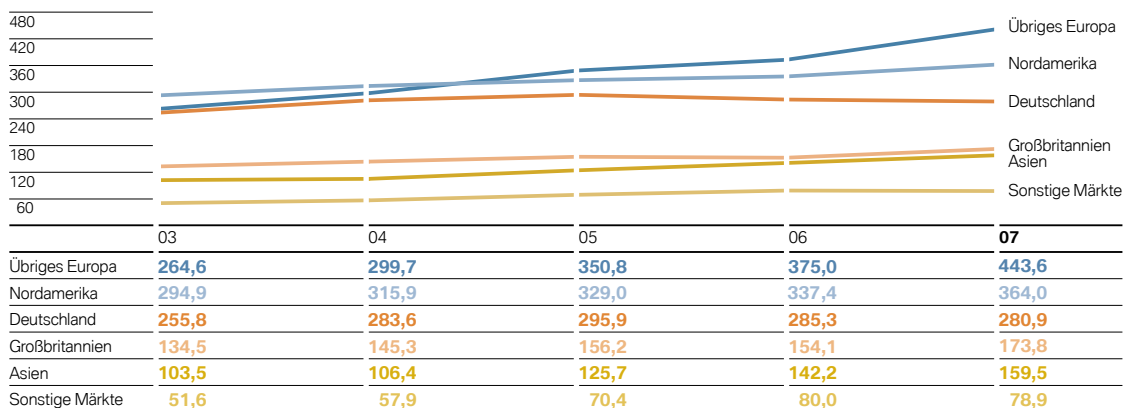


lieferte die BMW Group 173.818 Fahrzeuge aus, dies entspricht einem Zuwachs von 12,8%. In Italien wurde bei den Auslieferungen erstmals die 100.000er-Marke übertroffen. 106.992 Fahrzeuge wurden dort an Kunden übergeben, 10,9% mehr als im Vorjahr. Der Absatz in Spanien wuchs im Vorjahresvergleich um 15,6% auf 72.853 Einheiten. Mit 23,1% fiel der Zuwachs in Frankreich besonders deutlich aus, dort wurden 65.093 Fahrzeuge ausgeliefert. Ebenfalls kräftig wuchs der Absatz in Polen (3.543 Einheiten/+65,0%) und Russland (14.712 Einheiten/+54,5%).

In Asien betrug das Absatzwachstum im Vergleich zum Vorjahr 12,2%. Insgesamt lieferte das Unternehmen dort 159.508 Fahrzeuge an Kunden aus. Kräftig fiel wiederum der Zuwachs in den chinesischen Märkten (China, Hongkong, Taiwan) aus. Mit 61.195 verkauften Fahrzeugen lag der Absatz um 36,7% über dem Vorjahreswert. Der Absatzrückgang in Japan von 2,6% auf 60.488 Auslieferungen basiert vor allem auf dem mit 5% rückläufigen Gesamtmarkt. In Indien, wo die BMW Group seit März 2007

BMW Group Auslieferungen Automobile nach Regionen und Märkten

in Tsd.



- 10 Konzernlagebericht
- 10 Das Geschäftsjahr im Überblick
- 13 Rahmenbedingungen
- 17 Geschäftsverlauf
- 41 BMW Aktie und Anleihen
- 44 Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
- 47 Finanzwirtschaftliche Situation
- 47 – Konzerninternes Steuerungssystem
- 49 – Ertragslage
- 51 – Finanzlage
- 53 – Vermögenslage
- 55 – Nachtragsbericht
- 55 – Wertschöpfungsrechnung
- 57 – Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
- 58 – Erläuterungen zur BMW AG
- 62 Risikomanagement
- 68 Prognosebericht und Ausblick

ein eigenes Montagewerk unterhält, konnte der Vorjahresabsatz verfünffacht werden. Die Zahl der Auslieferungen betrug dort 1.398 Einheiten (+ 429,5 %).

BMW weiter erfolgreichste Premium-automobilmarke weltweit

Mit 1.276.793 ausgelieferten Fahrzeugen der Marke BMW wurde eine neue Absatzbestmarke erzielt und der Vorjahreswert um 7,7% übertroffen. Für keine andere Premiumautomobilmarke entschieden sich mehr Kunden.

Der Absatz der BMW 1er Modellreihe lag mit 165.803 Auslieferungen um 9,1% über dem Vorjahreswert. Insbesondere die seit Mai 2007 verfügbare dreitürige Variante trug zu dieser positiven Entwicklung bei. Zum Jahresende gab das neue BMW 1er Coupé zusätzliche Impulse. Das ab Frühjahr 2008 im Markt verfügbare BMW 1er Cabrio wird die Attraktivität dieser Modellreihe weiter erhöhen.

Die BMW 3er Modellreihe mit den Varianten Limousine, Touring, Coupé und Cabrio war im Jahr 2007 wieder die volumenstärkste Reihe im BMW Modellprogramm (43,5%) und behauptete auch den Spitzenplatz im Vergleich zu den relevanten Wettbewerbern. Der Gesamtabsatz dieser Modellreihe betrug 555.219 Fahrzeuge und wuchs damit um 9,2% im Vergleich zum Vorjahr. Auf die BMW 3er Limousine entfielen 310.194 (-7,7%) und auf den BMW 3er Touring 102.399 Auslieferungen (-2,9%). Der Absatz des BMW 3er Coupés entwickelte sich im ersten Jahr der vollen Verfügbarkeit weiter positiv. Im Jahr 2007 wurden 89.572 BMW 3er Coupés an Kunden übergeben, das entspricht einem Plus von 117,5%. Der Zuwachs beim seit März 2007 im Markt verfügbaren BMW 3er Cabrio fiel mit 109,9% ähnlich hoch aus, die BMW Group lieferte dieses Modell 52.970-mal aus.

Seit Ende März 2007 ist die Modellüberarbeitung der BMW 5er Reihe für Kunden erhältlich. Ins-

gesamt lag der Absatz im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 230.845 verkauften Automobilen knapp unter dem hohen Vorjahresniveau (-0,6%). Die Verkäufe der BMW 5er Limousine lagen mit 181.534 Einheiten um 0,6% unter dem Vorjahreswert. Die Auslieferungen des BMW 5er Touring gingen um 0,7% auf 49.311 Fahrzeuge zurück.

Da die Modellüberarbeitung der BMW 6er Baureihe erst seit Ende September 2007 für Kunden verfügbar war, verringerte sich der Absatz modellzyklusbedingt auf 19.626 Automobile (-10,6%). Davon entfielen auf das BMW 6er Coupé 9.967 (-16,5%) und auf das BMW 6er Cabrio 9.659 Auslieferungen (-3,5%).

Zum Ende des Produktzyklus entwickelte sich der Absatz der BMW 7er Modellreihe erwartungsgemäß. Im Jahr 2007 wurden 44.421 BMW 7er an Kunden übergeben (-11,6%).

Der Verkauf des Sports Activity Vehicles BMW X3 bewegte sich auch im vierten Jahr nach Markteinführung mit 111.879 Auslieferungen (-1,9%) auf hohem Niveau.

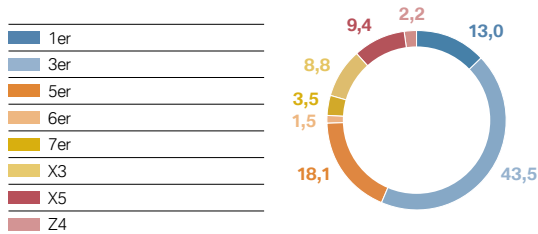
Nachdem der neue BMW X5 bereits im November 2006 in Nordamerika für Kunden verfügbar war, ist er seit März 2007 auch in Europa und Asien erhältlich. Der Absatz des BMW X5 stieg im Jahr 2007 im Vergleich zum Vorjahr kräftig an. Insgesamt wurden 120.617 BMW X5 (+60,1%) an Kunden übergeben.

Im sechsten Jahr nach Markteinführung erreichten die Verkäufe des BMW Z4 die Vorjahreswerte nicht. 28.383 BMW Z4 wurden an Kunden übergeben, das entspricht einem Rückgang von 8,4%.

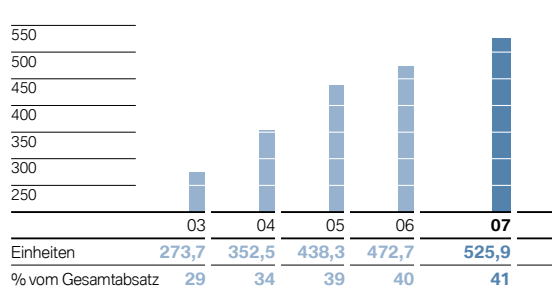
Anteil der Fahrzeuge mit Dieselantrieb weiter gestiegen

Die Marke BMW war im Jahr 2007 der erfolgreichste Anbieter von Dieselfahrzeugen im Premiumsegment. In zahlreichen europäischen Ländern liegt der Anteil

BMW Automobile – Anteil der Modellreihen 2007
in % vom Absatz der Marke BMW



Auslieferungen von BMW Dieselfahrzeugen
in Tsd. Einheiten und in % vom Gesamtabsatz



dieselbetriebener Automobile deutlich über dem Absatz der Benzinversionen. In Portugal ist der Anteil der Dieselfahrzeuge am Absatz der Marke BMW mit 93 % am höchsten. Auch in Frankreich und Italien liegt dieser Anteil mit 89 % auf hohem Niveau, ebenso wie in Belgien (inklusive Luxemburg), wo er 88 % beträgt. In Deutschland stieg der Anteil von dieselbetriebenen BMW Automobilen im Jahr 2007 um vier Prozentpunkte auf 63 %.

Auch in den USA wird es künftig Dieselfahrzeuge der Marke BMW geben. Dies hat die BMW Group während der North American International Auto Show in Detroit im Januar 2008 bestätigt. Ab Herbst 2008 werden der BMW X5 und der BMW 335d, jeweils mit einem 3,0-Liter-Reihensechszylinder-Dieselmotor, im amerikanischen Markt erhältlich sein.

MINI Modelle auf Erfolgskurs

Seit November 2006 ist der neue MINI für Kunden verfügbar und setzte im Jahr 2007 deutliche Absatzimpulse. Der Absatz der Marke MINI überstieg den Vorjahreswert um 18,5 % und erreichte mit 222.875 ausgelieferten Fahrzeugen eine neue Bestmarke. Im November wurde der neue MINI Clubman in den Varianten Cooper und Cooper S in den Markt eingeführt und bereits an nahezu 5.000 Kunden übergeben.

Im Jahr 2007 ist der Modellmix der Marke MINI noch hochwertiger geworden. Über die Hälfte der Kunden entschieden sich für einen MINI Cooper (55,9 %). Der Anteil des MINI Cooper S lag bei 29,9 % und der des MINI One bei 14,2 %.

Rolls-Royce Absatz wächst zum vierten Mal in Folge

Die Marke Rolls-Royce war auch im abgelaufenen Geschäftsjahr Marktführer in ihrem Segment und erreichte mit 1.010 an Kunden übergebenen Automobilen einen neuen Höchstwert (+ 25,5 %). Zu die-

sem Erfolg trug auch das neue Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé bei. Seit Verkaufsstart im Sommer 2007 wurde das Fahrzeug bereits an 253 Kunden ausgeliefert.

Die Vorbereitungen für das im September 2007 angekündigte Coupé verlaufen planmäßig. Die ersten Phantom Coupés werden in der zweiten Jahreshälfte 2008 an Kunden übergeben.

Automobilproduktion mit neuem Höchstwert

Auch bei der Produktion übertraf die BMW Group die Werte aus dem Vorjahr und erzielte bei allen drei Marken einen neuen Höchstwert. Insgesamt verließen 1.541.503 Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce die Werke der BMW Group (+ 12,8 %).

Die Produktion von Automobilen der Marke BMW lag im Jahr 2007 mit 1.302.774 Einheiten um 10,5 % über dem Wert des Vorjahres. Zudem wurden im Berichtsjahr im MINI Production Triangle in Großbritannien 237.700 Fahrzeuge gefertigt, dies entspricht einem Plus von 27,3 %. Das Rolls-Royce Werk im britischen Goodwood verließen 1.029 Automobile (+ 21,5 %), 300 davon waren Drophead Coupés.

Produktionsnetzwerk belegt hohe Leistungsfähigkeit

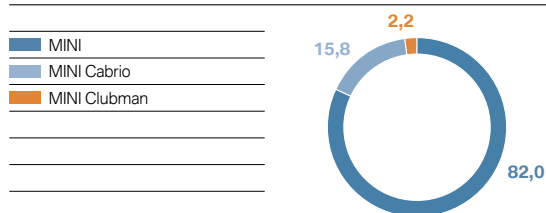
Mit insgesamt 16 Modellansätzen, davon jeweils acht für neue Modelle und für Modellüberarbeitungen, sowie 13 Anläufen von Motoren bewies das Produktionsnetzwerk der BMW Group auch im Jahr 2007 seine hohe Leistungsfähigkeit.

Die Produktivität des BMW Group Produktionsnetzwerks stieg im vergangenen Jahr um deutlich über 10 % an. Wesentlich dazu beigetragen hat die konsequente Ausrichtung auf die Wertschöpfung in den Prozessen während des gesamten Produktionsablaufs.

Im Berichtsjahr baute die BMW Group ihr Produktionsnetzwerk weiter aus. Im indischen Chennai

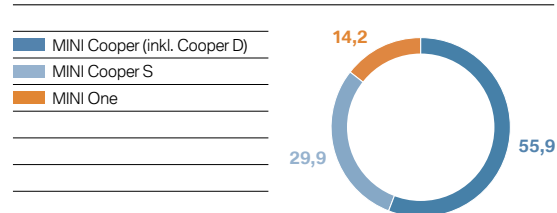
MINI Automobile – Anteil der Modellvarianten 2007

in % vom Absatz der Marke MINI



MINI Automobile – Anteil der Motorvarianten 2007

in % vom Absatz der Marke MINI



10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

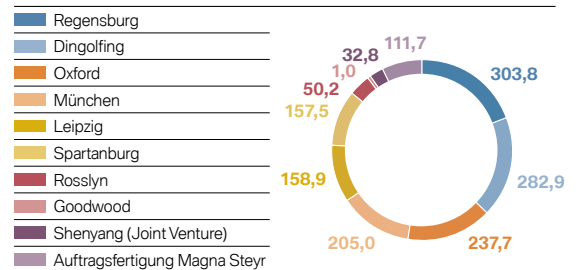
wurde im März 2007 ein neues Montagewerk offiziell eröffnet, in dem BMW Fahrzeuge der 3er und 5er Modellreihe gefertigt werden. Die BMW Group setzt damit konsequent den Grundsatz „Produktion folgt dem Markt“ um und nutzt Chancen zur Markterschließung in Märkten mit langfristigen Wachstumspotenzial. Bereits im Februar 2007 lief der erste BMW 3er in Chennai vom Band, im Mai begann die Fertigung von Fahrzeugen der BMW 5er Modellreihe.

Im BMW Werk München wurden im Jahr 2007 insgesamt 205.044 Fahrzeuge der BMW 3er Limousine und des BMW 3er Touring produziert. Gleichzeitig mit der Eröffnung der BMW Welt im Oktober wurde auch der neue Besucherweg durch das Werk München – die Produktionsmeile – in Betrieb genommen. Gästen bietet sich während einer zwei-stündigen Führung ein Einblick in die Fertigung von BMW Automobilen. Seit Eröffnung finden täglich etwa 20 Führungen mit jeweils bis zu 30 Besuchern statt. Die Produktionsmeile beginnt und endet in der BMW Welt, sie führt durch die Bereiche Presswerk, Karosseriebau, Lackiererei, Motorenbau und Montage. Jährlich können so bis zu 150.000 Gäste das BMW Werk München besichtigen.

Das BMW Werk Dingolfing feierte im März 2007 sein 40-jähriges Bestehen. Seit der Eröffnung rollten mehr als sieben Millionen Automobile der Marke BMW von den Bändern. Im abgelaufenen Geschäftsjahr verließen insgesamt 282.867 Fahrzeuge das Werk. Neben den Modellüberarbeitungen der BMW 5er Limousine und des BMW 5er Touring und beider M5 Modelle im März liefen im September die überarbeiteten Modelle der BMW 6er Reihe erstmals vom Band. Mitte November erfolgte der Spatenstich für ein neues Gebäude, in dem ab 2009 ein völlig neues Verfahren zum Pressen von Bauteilen eingeführt wird: das Warmumformen. Durch das Warmumformen erhöht sich die Bauteilfestigkeit um den Faktor zwei bis drei im Vergleich zu konventionellen Verfahren. Je nach Funktionsanforderung ist das jeweilige Bauteil entsprechend dünner und damit leichter.

Das BMW Werk Landshut ist ebenfalls seit 40 Jahren Produktionsstandort der BMW Group und versorgt das Produktionsnetzwerk mit innovativen Fahrzeugkomponenten. Im Januar ging eine neue, hoch automatisierte Fertigungslinie für das Leichtbaudach des neuen BMW M3 in Betrieb. Damit setzt die BMW Group neue Maßstäbe bei der industrialisierten Produktion von Fahrzeugkomponenten aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK). Mit Ende des zweiten Bauabschnitts nahm die Landshuter

Automobilproduktion der BMW Group nach Werken im Jahr 2007
in Tsd.



Austauschmotorenfertigung im Mai 2007 den Betrieb auf. Durch die neuen Strukturen wird die Prozesskette optimiert, nicht wertschöpfende Tätigkeiten werden eliminiert sowie Rüst- und Durchlaufzeiten verringert. Ende 2007 ist zudem ein neues Gebäude zur Fertigung von Innenraumkomponenten für künftige Fahrzeugmodelle in Betrieb genommen worden.

Seit Juli 2007 ist das neue Berufliche Aus- und Weiterbildungszentrum des BMW Werks Landshut in Betrieb. Den rund 100 Auszubildenden und ihren Ausbildern steht nun eine moderne Lehrwerkstatt mit einem zusätzlichen Lehrbereich zur Verfügung. Der Bereich für die berufliche Fort- und Erwachsenenbildung besteht aus vier Schulungs- und Seminarräumen. Mit dem neuen Aus- und Weiterbildungszentrum sichert das Unternehmen langfristig das hohe Niveau der qualifizierten Facharbeiter am Standort.

Im BMW Werk Regensburg erfolgten im Jahr 2007 drei Neuanläufe: im März die Modellüberarbeitung des BMW 1er Fünftürers, im Juni das neue M3 Coupé und im Dezember die neue M3 Limousine. Insgesamt wurden 303.766 BMW Fahrzeuge im Jahr 2007 gefertigt. Das BMW Werk Regensburg erhielt im August den J. D. Power Plant Award für das beste Werk Europas. Im Dezember erfolgte der Spatenstich für die Erweiterung des Presswerks, das Ende 2009 den Betrieb mit einer fast 80% höheren Kapazität aufnehmen wird. Damit wird die Wertschöpfung beim Fahrzeug erhöht und zugleich sinken die Logistikkosten.

Insgesamt verließen im Jahr 2007 158.974 Fahrzeuge das BMW Werk Leipzig. Mit den Anläufen der neuen Modelle des BMW 1er (Dreitürer, Coupé und Cabrio) werden in Leipzig nun auch mehrere Modellvarianten gefertigt. Die Schnelligkeit und Flexibilität der Prozesse ermöglichten, die geplante tägliche Produktion bereits nach drei Monaten zu erreichen.

Im September fiel die Entscheidung, das BMW Werk Leipzig bis Ende 2009 mit einer voraussichtlichen Investitionssumme von rund 100 Mio. Euro zu erweitern. Auf dem Werksgelände entstehen in den nächsten zwei Jahren ein Presswerk sowie eine Komponentenfertigung für Türen, Front- und Heckklappen.

Im größten Motorenwerk der BMW Group, im österreichischen Steyr, wurden im Jahr 2007 816.900 Motoren gefertigt; zwei Drittel davon waren Diesellaggregate (67%). Seit Inbetriebnahme vor 25 Jahren verließen bereits über zehn Millionen BMW Motoren das Werk. Im Januar begann die Produktion der vierten Generation von Vierzylinderdieselmotoren, die ein wichtiger Baustein für das Maßnahmenpaket EfficientDynamics sind.

Im Februar kündigte die BMW Group an, 14 Mio. Euro in den Ausbau des konzernweiten Dieselentwicklungszentrums in Steyr zu investieren. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Erweiterung der Fahrzeugmesstechnik und der Funktionsprüfbereiche.

Als einziges Werk im Verbund der BMW Group produziert das Werk Hams Hall Motoren für zwei Marken, BMW und MINI. Insgesamt verließen im Berichtsjahr 367.000 Motoren das Werk, davon waren 172.600 für MINI und 194.400 für BMW Fahrzeuge bestimmt. Mitte April lief seit Inbetriebnahme des Werks Hams Hall der einmillionste Motor vom Band.

Im Januar verließ der erste BMW Vierzylinder-Benzinmotor der neuen Generation das Werk Hams Hall. Dieser Motor verfügt über die „High Precision Injection“-Technologie und weist deutlich geringere Werte bei Verbrauch und CO₂-Emissionen aus.

Im südafrikanischen BMW Werk Rosslyn werden ausschließlich BMW 3er Limousinen produziert. Im Jahr 2007 verließen insgesamt 50.168 Fahrzeuge das Werk. Im Rahmen der fortlaufenden Prozessoptimierung in der Logistik wurde im Jahr 2007 ein nahegelegener Zulieferer direkt mit dem Werk verbunden. Die Maßnahme führt zu kürzeren und schnelleren Transportwegen und reduziert somit die Logistikkosten. Außerdem entfällt die Nutzung öffentlicher Straßen, die Umweltbelastung wird vermindert.

Das BMW Werk Spartanburg, USA, verließen im Jahr 2007 insgesamt 157.530 Automobile der BMW Modellreihen X5 und Z4. Im Rahmen der strategischen Neuausrichtung kündigte die BMW Group an, die Kapazitäten im Werk Spartanburg mittelfristig auf 240.000 Einheiten auszuweiten. Zukünftig sollen dort neben dem BMW X5 und Z4 auch der X6 sowie ein möglicher Nachfolger des X3 gebaut wer-

den. Im Februar 2007 ernannte die US Environmental Protection Agency das BMW Werk Spartanburg zum „Energiepartner des Jahres“. Die Auszeichnung wurde verliehen, weil das Werk Spartanburg die Energieversorgung für die Lackiererei auf Methangas einer nahegelegenen Mülldeponie umgestellt hatte und damit jährlich Emissionen von etwa 59.000 Tonnen CO₂ vermeidet.

Das Werk Shenyang, Nordchina, wird von dem Vertriebs- und Produktions-Joint-Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. betrieben. Dort wurden im Berichtsjahr 32.760 Fahrzeuge der BMW 3er und 5er Modellreihe gefertigt, darunter waren 21.192 Automobile der BMW 5er Limousine Langversion. Dieses Modell wird nur im Werk Shenyang gefertigt und ist exklusiv für den chinesischen Markt bestimmt.

Der Kooperationspartner Magna Steyr Fahrzeugtechnik in Graz fertigte im Jahr 2007 für die BMW Group 111.665 BMW X3. Im Dezember fiel die Entscheidung, zukünftig das Sports Activity Vehicle der Marke MINI bei Magna Steyr fertigen zu lassen.

Eine Million MINI gefertigt

Sechs Jahre nach Produktionsstart rollte im MINI Werk Oxford Anfang April 2007 der einmillionste MINI vom Band. Dieser speziell ausgestattete und lackierte MINI wurde an die Fahrzeugsammlung der BMW Group Mobile Tradition übergeben.

Im September begann im MINI Production Triangle mit den Werken Hams Hall, Oxford und Swindon die Serienproduktion der dritten Modellvariante, des MINI Clubman. Ferner kündigte die BMW Group an, im Werk Oxford ohne zusätzliche Investitionen mittelfristig die Kapazität auf 260.000 Einheiten jährlich auszubauen.

Erfolgreicher Produktionsbeginn des Rolls-Royce Phantom Drophead Coupés

Erstmals wurden im Rolls-Royce Werk im britischen Goodwood in einem Jahr mehr als 1.000 Automobile gefertigt. Im Juni 2007 verließ das erste Rolls-Royce Drophead Coupé die Manufaktur.

Im Oktober 2007 gab Rolls-Royce Motor Cars bekannt, die Produktionskapazitäten in Goodwood zu erweitern. Mit der Entscheidung, zusätzlich zur Phantom-Familie ein weiteres Modell zu entwickeln und aufgrund der hohen Nachfrage nach den bestehenden Modellen, wurde dieser Schritt notwendig.

- 10 Konzernlagebericht
- 10 Das Geschäftsjahr im Überblick
- 13 Rahmenbedingungen
- 17 Geschäftsverlauf
- 41 BMW Aktie und Anleihen
- 44 Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
- 47 Finanzwirtschaftliche Situation
 - 47 – Konzerninternes Steuerungssystem
- 49 – Ertragslage
- 51 – Finanzlage
- 53 – Vermögenslage
- 55 – Nachtragsbericht
- 55 – Wertschöpfungsrechnung
- 57 – Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
- 58 – Erläuterungen zur BMW AG
- 62 Risikomanagement
- 68 Prognosebericht und Ausblick

Segment Motorräder setzt neue Bestmarke beim Absatz

Mit 102.467 ausgelieferten BMW Motorrädern erreichte die BMW Group im Jahr 2007 einen neuen Höchstwert und steigerte den Absatz im Vorjahresvergleich um 2,4%. Insbesondere die neuen Modelle der G 650 X Reihe, die seit Frühjahr 2007 im Markt verfügbar sind, trugen zu dieser positiven Entwicklung bei.

Absatzentwicklung für BMW Motorräder in den Ländern uneinheitlich

Die Entwicklung des BMW Motorradabsatzes war auch im Jahr 2007 in den einzelnen Ländern uneinheitlich. In Europa setzte die BMW Group 72.567 Motorräder ab, 1,7% weniger als im Vorjahr. In Deutschland blieb der Absatz von BMW Motorrädern in einem weiterhin rückläufigen Markt um 8,9% unter dem Vorjahreswert und lag bei 21.507 Einheiten. Ein Absatzplus im Vergleich zum Vorjahr verzeichnete das Unternehmen in Italien (14.424 Einheiten/+5,7%) und Spanien (10.384 Einheiten/+3,8%).

In den USA ging basierend auf einem rückläufigen Markt der BMW Motorradabsatz um 5,7% auf 12.094 Auslieferungen zurück.

In Japan dagegen stieg der Absatz im Vergleich zum Vorjahr um 25,2% auf 3.311 BMW Motorräder. Hier gaben vor allem die leichteren Modelle der G 650 X Baureihe positive Impulse.

R 1200 GS bleibt beliebtestes BMW Motorrad

Wie in den vergangenen Jahren war die große Reiseenduro R 1200 GS auch 2007 wieder das meistverkaufte BMW Motorrad. Inklusive der Modellvariante Adventure wurden 30.077 Einheiten von diesem Modell verkauft. Der Reisetourer R 1200 RT liegt mit 12.201 Auslieferungen auf Platz zwei, gefolgt von der F 650 GS, von der inklusive der Modellvariante Dakar 10.461 Einheiten abgesetzt wurden.

Modelloffensive fortgeführt

Auch im Jahr 2007 hat die BMW Group im Segment Motorräder die Modelloffensive fortgeführt. Im Frühjahr wurden die K 1200 R Sport sowie die Modelle G 650 Xchallenge, G 650 Xmoto und G 650 Xcountry in den Märkten eingeführt, im Juni folgte die HP2 Megamoto.

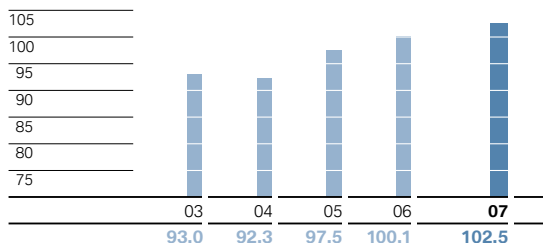
Ende September stellte das Unternehmen während der Motorradmesse in Paris die neue HP2 Sport vor, die ab März 2008 für Kunden zur Verfügung stehen wird. Die HP2 Sport ist der bisher sportlichste, stärkste und zugleich leichteste BMW Serienboxer und richtet sich vor allem an ambitionierte Sportfahrer.

Fünf Weltpremierer präsentierte die BMW Group im November 2007 auf der internationalen Motorradmesse in Mailand. Die Modelle R 1200 GS und R 1200 GS Adventure sind bereits seit Ende Januar 2008 für Kunden erhältlich. Beide Modelle sind technisch weiterentwickelt worden und verfügen nun über einen stärkeren Boxermotor mit 5% mehr Leistung sowie eine neue Getriebeabstufung. Die Maßnahmen führen zu einem deutlichen Gewinn an Zugkraft und Beschleunigung.

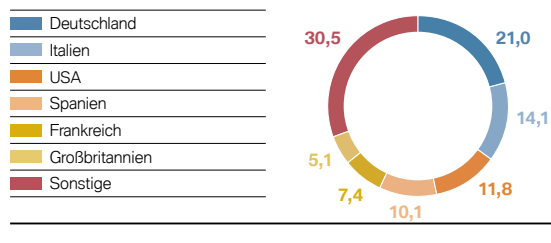
Die neue Mittelklasse-Reiseenduro BMW F 800 GS verbindet exzellente Offroadeigenschaften sowie überdurchschnittliche Langstreckenqualitäten. Angetrieben wird die F 800 GS durch den Zweizylindermotor aus der F 800 Modellreihe. Ebenfalls neu ist das Schwestermodell, die neue BMW F 650 GS. Als einsteigerfreundliche Allroundvariante ist dieses Modell stärker auf Straßenbetrieb und leichtere Beherrschbarkeit ausgelegt und wird ebenfalls von dem Zweizylindermotor angetrieben, der allerdings in der Leistung reduziert ist. Zum Saisonstart 2008 sind beide Modelle für Kunden erhältlich.

Als fünfte Neuheit präsentierte das Unternehmen die Sportenduro BMW G 450 X – ein Motorrad, das ausschließlich für den Endurosport entwickelt

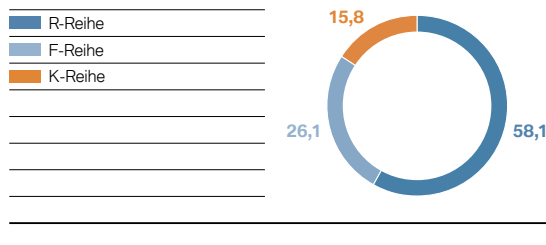
Auslieferungen von BMW Motorrädern
in Tsd.



BMW Group – wichtigste Motorradmärkte 2007
in % vom Absatz



BMW Motorrad – Anteil der Modellreihen 2007
in % vom Absatz



wurde und in der zweiten Jahreshälfte 2008 auf den Markt kommen wird.

Motorradproduktion auf Vorjahresniveau

Die Motorradproduktion betrug im Jahr 2007 insgesamt 104.396 Einheiten und lag damit knapp über dem Vorjahreswert (0,6%). 96.006 Motorräder wurden im BMW Werk Berlin gefertigt, 8.390 Einheiten beim italienischen Kooperationspartner Piaggio S. p. A., Noale.

Vier Jahre nach Produktionsbeginn verließ Ende Juli 2007 die 100.000ste R 1200 GS (inklusive der Modellvariante Adventure) das BMW Werk Berlin. Noch nie sind im Werk Berlin von einem Modell in so kurzer Zeit so viele Einheiten produziert worden.

Im Jahr 2007 rollten fünf neue Modelle erstmals vom Band. Anfang Mai begann die Produktion der BMW HP2 Megamoto. Die Fertigung der BMW R 1200 GS und der Variante Adventure lief im Oktober an, die BMW F 800 GS und F 650 GS folgten im November.

BMW Group übernimmt Husqvarna

Die Übernahme des Motorradherstellers Husqvarna durch die BMW Group ist zum 1. Oktober endgültig vollzogen worden. Die Gesellschaft firmiert nun unter Husqvarna Motorcycles S.r.l., Cassinetta di Biandronno.*

Mit den auf den sportlichen Wettbewerb zielenden Husqvarna-Modellen wird das Angebot auf jüngere Käufergruppen sowie auf den gesamten Offroad- und Supermoto-Bereich ausgedehnt. Darüber hinaus erschließt sich das Segment Motorräder ein weltweites Vertriebsnetzwerk im Offroad-Segment.

*Husqvarna Motorcycles S.r.l., Cassinetta di Biandronno, ist im Geschäftsjahr 2007 nicht im Konzernabschluss konsolidiert.

Segment Finanzdienstleistungen mit erfolgreichem Jahr 2007

Das Segment Finanzdienstleistungen wuchs auch im Jahr 2007 profitabel und leistete einen wichtigen Beitrag zum Erfolg der BMW Group. Das bilanzielle Geschäftsvolumen stieg auf 51.257 Mio. Euro; dies entspricht einem Plus von 16,5% gegenüber dem Vorjahr. Die Anzahl der betreuten Finanzierungs- und Leasingverträge mit Händlern und Endkunden lag zum Jahresende bei 2.629.949 Verträgen und nahm damit um 15,8% gegenüber dem Vorjahr zu. Der Anteil der über das Segment Finanzdienstleistungen vermieteten oder finanzierten Neufahrzeuge der BMW Group lag mit 44,7% um 2,3 Prozentpunkte über dem Vergleichswert aus dem Vorjahr.

Regionale Präsenz ausgebaut

Die Internationalisierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts der BMW Group wurde auch im Geschäftsjahr 2007 konsequent vorangetrieben.

Durch die Akquisition von Gesellschaften in Deutschland, Malaysia und Hongkong setzte das Segment Finanzdienstleistungen seine regionale Expansion fort und erschloss sich weitere Wachstumspotenziale. Das Segment Finanzdienstleistungen betreut Kunden in insgesamt mehr als 50 Märkten mit eigenen Gesellschaften, Kooperationen oder Divisionen.

Anfang April übernahm die BMW Group die DEKRA SüdLeasing Services GmbH (jetzt: BMW Fuhrparkmanagement Beteiligungs GmbH) und deren Tochtergesellschaften.

Mitte April übernahm die BMW Group die Gesellschaft SimeLease (Malaysia) Sdn Bhd und deren Tochtergesellschaft SimeCredit (Malaysia) Sdn Bhd. Die Gesellschaften firmieren jetzt unter BMW Lease (Malaysia) Sdn Bhd und BMW Credit (Malaysia) Sdn Bhd. Im Oktober übernahm die BMW Group 51% der Anteile der CEC Finance Ltd. mit Sitz in Hongkong (jetzt: BMW Financial Services Hong Kong Limited). Durch die Akquisitionen in Malaysia und Hongkong wurden zwei weitere wachstumsstarke Märkte in Asien erschlossen.

In Argentinien wurde im Jahr 2007 eine eigene Finanzdienstleistungsgesellschaft eröffnet. Sie bietet Finanzierungen und Versicherungsprodukte für Endkunden und Finanzierungen für die Handelsorganisation an.

- 10 Konzernlagebericht
- 10 Das Geschäftsjahr im Überblick
- 13 Rahmenbedingungen
- 17 Geschäftsverlauf
- 41 BMW Aktie und Anleihen
- 44 Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
- 47 Finanzwirtschaftliche Situation
- 47 – Konzerninternes Steuerungssystem
- 49 – Ertragslage
- 51 – Finanzlage
- 53 – Vermögenslage
- 55 – Nachtragsbericht
- 55 – Wertschöpfungsrechnung
- 57 – Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
- 58 – Erläuterungen zur BMW AG
- 62 Risikomanagement
- 68 Prognosebericht und Ausblick

Des Weiteren wurden im Verlauf des Jahres 2007 Kooperationen in der Tschechischen Republik und in der Slowakei eingegangen sowie Organisationseinheiten in Polen, Ungarn und Indien gegründet.

Anhaltend starkes Kundengeschäft

Der größte Geschäftsbereich des Segments Finanzdienstleistungen, das Finanzierungs- und Leasinggeschäft mit Endkunden, konnte im Jahr 2007 weiter ausgebaut werden. Im Kundengeschäft wurden Neuverträge im Wert von 28.462 Mio. Euro abgeschlossen. Dies entspricht einer Steigerung von 16,4 % gegenüber dem Vorjahr. Die Anzahl der abgeschlossenen Neuverträge überstieg im Jahr 2007 erstmals die Grenze von einer Million und lag zum Jahresende mit insgesamt 1.086.493 Verträgen um 18,6% über dem Vorjahreswert. Auf Neufahrzeuge der BMW Group entfielen davon rund 60%.

Der Anteil des Leasinggeschäfts am gesamten Kundenneugeschäft belief sich zum 31. Dezember 2007 auf 38,2% und liegt damit um 0,8 Prozentpunkte über dem Vorjahr. Das Leasinggeschäft wuchs gegenüber dem Vorjahr um 21,0%, die Kreditfinanzierung legte um 17,2% zu.

Die Anzahl der Neuverträge bei der Gebrauchtwagenfinanzierung lag um 15,0% über dem Vorjahreswert. Rund drei Viertel dieser Verträge beziehen sich auf die Kreditfinanzierung gebrauchter Fahrzeuge der Marken BMW und MINI.

Zum 31. Dezember 2007 wurden im Segment Finanzdienstleistungen 2.401.208 Verträge mit Endkunden betreut, 15,6% mehr als im Vorjahr. Das Wachstum wurde über sämtliche Regionen hinweg erreicht. In Deutschland erhöhte sich der Vertragsbestand um 16,8%, während die übrigen europäischen Märkte um 13,9% und die Märkte in der Region Asien/Ozeanien/Afrika um 16,2% zulegten. Ein deutlicher Anstieg ist mit 16,0% erneut in der Region Amerika zu verzeichnen, die mit 790.808 Verträgen

zugleich den höchsten Anteil am Vertragsbestand im Kundengeschäft hält.

Mehrmarkenfinanzierung beschleunigt Wachstum

Die erfolgreiche Entwicklung in der Mehrmarkenfinanzierung wurde auch im Jahr 2007 fortgesetzt. So wurden im Berichtsjahr die Geschäftsaktivitäten in Malaysia und Hongkong aufgenommen. Damit werden unter dem Namen Alphera und up2drive mittlerweile in 25 Märkten Kreditfinanzierungen und Leasingverträge über Mehrmarkenhandelsbetriebe und im Direktgeschäft angeboten. Um die unterschiedlichen Anforderungen des Vertriebsmanagements zu bedienen, wurde im Berichtsjahr die Markenbezeichnung up2drive erfolgreich für das Direktgeschäft eingeführt. Das Händlergeschäft wird weiterhin unter der Bezeichnung Alphera betrieben. Damit wird zum einen dem Trend im Handel nach Finanzierungsangeboten aus einer Hand Rechnung getragen, zum anderen wird das wachsende Bedürfnis insbesondere jüngerer Kunden zur Finanzierung über das Internet berücksichtigt.

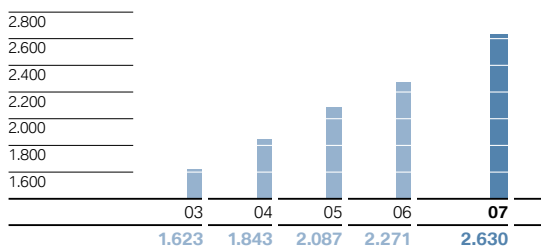
Das Neugeschäft in der Mehrmarkenfinanzierung entwickelte sich im Berichtsjahr sehr erfreulich. Mit 124.556 Verträgen wurde die Anzahl der Neuverträge im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt. Den größten Anteil am Vertragszugang wies die Region Amerika auf.

Händlerfinanzierung wächst kontinuierlich

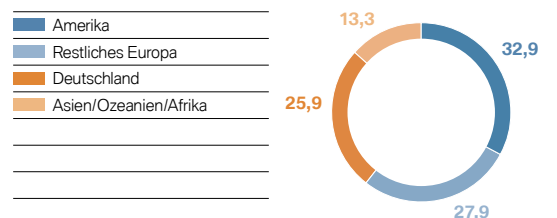
Durch ein umfangreiches Produktangebot unterstützt das Segment Finanzdienstleistungen die Handelsorganisation der BMW Group. Neben der Finanzierung des Fahrzeugbestands in den Händlerbetrieben werden auch Produkte zur Immobilien- und Betriebsmittelfinanzierung angeboten.

Zum Ende des Berichtszeitraums erreichte die Händlerfinanzierung ein Geschäftsvolumen in Höhe von 8.364 Mio. Euro. Dies entspricht einem Wachs-

Vertragsbestand der BMW Group Financial Services
in Tsd. Einheiten



Vertragsbestand Kundenfinanzierung der BMW Group Financial Services 2007
in % nach Regionen



tum von 15,4% gegenüber dem Vorjahr. Im Bereich der Händlerfinanzierung werden zum Jahresende 228.741 Verträge betreut.

Wie im Vorjahr haben sowohl das organische Wachstum im Mehrmarkengeschäft als auch die geografische Expansion zum positiven Ergebnis beigetragen.

Flottengeschäft in neuer Größenordnung

Die BMW Group ist im internationalen markenübergreifenden Flottengeschäft durch Alphabet in den Bereichen Finanzierung, Full-Service-Leasinggeschäft und Flottenmanagement tätig. Im Geschäftsjahr 2007 wurde das Geschäftsvolumen aufgrund der Übernahme der DEKRA SüdLeasing Services GmbH (jetzt: BMW Fuhrparkmanagement Beteiligungs GmbH) sowie durch weiteres organisches Wachstum deutlich gesteigert. Alphabet weitete seine Geschäftstätigkeit auf Mexiko aus und positionierte sich damit erstmals auf dem amerikanischen Kontinent. Durch die Aufnahme der Geschäftstätigkeit in Dänemark ist Alphabet nun in ganz Skandinavien vertreten. Die internationale Kundenbasis wurde in den 15 betreuten Ländern außerdem bedeutend erweitert. Zum Jahresende wurde ein Vertragsbestand von 279.843 Einheiten betreut. Dies entspricht einem Anstieg von 55,6% gegenüber dem Vorjahr. Bereinigt um die Einheiten aus der Akquisition der DEKRA SüdLeasing Services GmbH (jetzt: BMW Fuhrparkmanagement Beteiligungs GmbH) beträgt das Wachstum gegenüber dem Vorjahr 21,2%. Durch das organische Wachstum des Geschäftsvolumens und die gezielten Akquisitionen entsteht unter dem Dach der BMW Group einer der bedeutendsten Anbieter im Flottengeschäft in Deutschland; auch international erreichte die BMW Group in diesem dynamischen Geschäftsfeld eine neue Größenordnung und gehört nunmehr zu den Top Ten der Flottendienstleister in Europa.

Weiterer Zuwachs im Versicherungsgeschäft

Ergänzend zum Angebot im Finanzdienstleistungsgeschäft werden in mittlerweile über 30 Märkten neben Finanzierungs- und Leasingverträgen auch Fahrzeug-, Restschul- und weitere fahrzeuggebundene Versicherungen vermittelt. Hierzu werden Kooperationen mit lokalen Versicherungen eingegangen. Auch im Jahr 2007 wurde die Internationalisierung des Geschäftsfelds Kundenversicherungen vorangetrieben und neue Kooperationen in Indien, China, Griechenland, Ungarn, Argentinien und Portugal eingegangen. Darüber hinaus wurde das Pro-

duktangebot in den bestehenden Märkten erweitert und neue Produkte in Italien und Spanien auf dem Markt eingeführt.

Diese Maßnahmen haben dazu beigetragen, dass das Versicherungsneugeschäft im Jahr 2007 um 12,2% auf 395.039 Versicherungsverträge angestiegen ist. Zum Jahresende 2007 betreute das Segment Finanzdienstleistungen weltweit 947.394 Versicherungsverträge.

Einlagengeschäft durch erhöhten Wettbewerb beeinflusst

Die hohe Wettbewerbsintensität im Einlagengeschäft war auch im Jahr 2007 spürbar. Das weltweite Einlagenvolumen lag zum 31. Dezember 2007 bei 5.732 Mio. Euro und damit 0,8% unter dem Vorjahreswert.

Maßgebliche Erfolgsfaktoren im Fondsgeschäft waren die im Vorjahr eingeführten exklusiven Zertifikate sowie das neuartige Dachfonds-Produktkonzept „ComfortInvest“. Zudem wirkte sich der anhaltende Trend zur privaten Altersvorsorge mit einer regelmäßigen Sparrate in Investmentfonds positiv aus. Um dem erhöhten Beratungsbedarf der Kunden entgegenzukommen, wurde in Deutschland die Servicepalette entsprechend erweitert und eine Anlageberatung per Telefon eingeführt.

Die Zahl der Kundendepots hat sich zum Ende des Berichtsjahres um 6,0% gegenüber dem Vorjahr auf 31.801 erhöht.

Die BMW und MINI Card Aktivitäten konnten auch in diesem Jahr weltweit ausgeweitet werden. Insgesamt betreute das Finanzdienstleistungsgeschäft zum Ende des Berichtsjahres weltweit 393.741 Kreditkartenkonten, im Vorjahresvergleich ein Anstieg von 15,9%. Die BMW Card ist in elf Ländern erhältlich. Die MINI Card ist in den Märkten Deutschland, USA, Großbritannien und Japan im Produktportfolio.

Auszeichnungen für Serviceorientierung

Die gute Zusammenarbeit des Segments Finanzdienstleistungen mit der Handelsorganisation wurde im Jahr 2007 durch mehrere Auszeichnungen belegt. Sowohl in den USA als auch in Japan erhielt die BMW Group im Finanzdienstleistungsgeschäft den J. D. Power and Associates „Dealer Satisfaction Award“.

Die ausgeprägte Kundenorientierung stellt einen wichtigen Faktor für den kontinuierlichen Erfolg im Kundengeschäft bei BMW Group Financial Services dar. Dies wurde im Jahr 2007 dokumentiert

- 10 Konzernlagebericht
- 10 Das Geschäftsjahr im Überblick
- 13 Rahmenbedingungen
- 17 Geschäftsverlauf
- 41 BMW Aktie und Anleihen
- 44 Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
- 47 Finanzwirtschaftliche Situation
 - 47 – Konzerninternes Steuerungssystem
- 49 – Ertragslage
- 51 – Finanzlage
- 53 – Vermögenslage
- 55 – Nachtragsbericht
- 55 – Wertschöpfungsrechnung
- 57 – Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
- 58 – Erläuterungen zur BMW AG
- 62 Risikomanagement
- 68 Prognosebericht und Ausblick

durch die Verleihung des J. D. Power and Associates „Customer Satisfaction Award“ an BMW Group Financial Services in den USA.

Risikosituation durch Kreditkrise beeinflusst

Das Bonitätsrisiko im Kredit- und Leasingbereich bewegte sich im Geschäftsjahr 2007 in allen Regionen mit Ausnahme der USA auf dem Niveau des Vorjahres. Dort verschlechterte sich die Risikosituation durch die Kreditkrise im Vorjahresvergleich. Die Quote der Forderungsausfälle im Segment Finanzdienstleistungen stieg gegenüber dem Vorjahr um fünf Basispunkte auf 0,46%. Das Zinsänderungsrisiko wird nach Risikoertrags Gesichtspunkten gesteuert. Der in diesem Zusammenhang verwendete diversifizierte Value at Risk zur Messung der Zinsänderungsrisiken* im Segment Finanzdienstleistungen stieg im Jahresverlauf von 34,9 Mio. Euro auf 37,3 Mio. Euro.

* 99% Konfidenzintervall, Haltedauer von zehn Tagen

Softlab umbenannt in Cirquent

Die softlab Group bietet Beratung und Dienstleistungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette, insbesondere für die Branchen Banken, Versicherungen, Telekommunikationsanbieter sowie die Fertigungsindustrie. Um der Positionierung als Unternehmen mit erstklassigem Service unter einem Markendach Ausdruck zu verleihen, hat sich die softlab Group Ende 2007 in Cirquent umbenannt.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte Cirquent die Marktposition weiter ausbauen. Das verdeutlicht der Umsatzanstieg auf 286 Mio. Euro (2006: 262 Mio. Euro). Ein wichtiger Eckpfeiler des Wachstums ist die Expansion des Consulting-Geschäfts, unter anderem durch das neue Geschäftsfeld Finance Transformation Unit, dessen Erfahrung in der Beratung von Finanzressorts in Großunternehmen liegt.

Die branchenspezifische Beratung wird ergänzt durch Customer Management, Finance Transformation, IT-Management, SAP-Consulting sowie Application Management.

Mitarbeiterzahl nahezu konstant

Mit 107.539 Mitarbeitern zum Ende des Geschäftsjahres 2007 hat sich der Personalstand der BMW Group im Vorjahresvergleich leicht erhöht (+ 0,9%). Dies ist im Wesentlichen auf die Akquisitionen der BMW Group im Finanzdienstleistungsgeschäft zurückzuführen. Rund 75% der Mitarbeiter sind in Deutschland beschäftigt, wo die Zahl der Beschäftigten im Berichtsjahr um 232 Mitarbeiter anstieg.

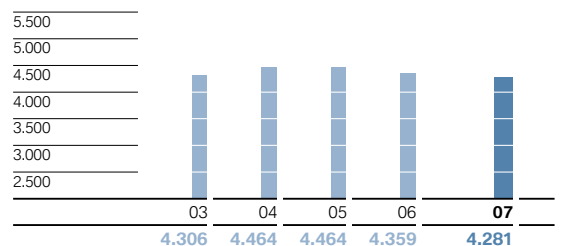
Die Fluktuationsquote der BMW Group liegt seit Jahren auf einem niedrigen Niveau. Dies gilt sowohl im Vergleich mit anderen Automobilherstellern als auch branchenübergreifend. Zum Ausgleich der Fluktuation stellte die BMW Group auch im Berichtsjahr wieder gezielt neue Mitarbeiter ein. Zusätzlich zu den über 1.200 neu besetzten Ausbildungsplätzen wurden im Jahresverlauf 886 unbefristete Stellen für die BMW AG extern ausgeschrieben und besetzt.

Zahl der Ausbildungsplätze auf hohem Niveau

Mit dem Beginn des neuen Ausbildungsjahres haben insgesamt 1.214 junge Menschen ihre Ausbildung bei der BMW Group begonnen. Die Gesamtzahl der Ausbildungsplätze lag zum Jahresende 2007 bei 4.281 und damit um 1,8% unter dem Vergleichswert des Vorjahres. Der leichte Rückgang ergibt sich trotz einer konstanten Zahl von Einstellungen, da ein Teil der Auszubildenden die Berufsausbildung wegen überdurchschnittlicher Leistung vorzeitig beendet hat. Frei gewordene Ausbildungsstellen können jedoch erst in der nächsten Einstellungsrunde neu besetzt werden. Darauf ist auch zurückzuführen, dass sich die Ausbildungsquote in Deutschland – also der Anteil der Auszubildenden an der gesamten Mitarbeiterzahl – im Jahr 2007 um 0,1 Prozentpunkte auf 4,8% verringert hat.

Einsteigerprogramme für Abiturienten und Hochschulabsolventen runden darüber hinaus das Angebot für Berufsanfänger in der BMW Group ab. Hierzu gehören das Fastlane-Programm, ein studen-

Auszubildende der BMW Group am 31. Dezember



tisches Förderprogramm für herausragende ehemalige Praktikanten und Werkstudenten, sowie das Drive-Programm, ein Einstiegs- und Entwicklungsprogramm für Hochschulabsolventen mit bis zu drei Jahren Berufserfahrung.

Bedarfsorientiertes Angebot an Weiterbildungsmaßnahmen

Die Ausbildung und Weiterqualifizierung der Mitarbeiter ist für die BMW Group als Premiumanbieter von hoher Bedeutung. Weiterbildungsmaßnahmen werden stets bedarfsgerecht geplant und zielorientiert umgesetzt. Im Berichtsjahr 2007 konzentrierten sich die durchgeführten Weiterbildungsmaßnahmen daher auf ausgewählte Zielgruppen und Schwerpunktbereiche. Im Geschäftsjahr 2007 investierte die BMW Group in die Aus- und Weiterbildung ihrer Mitarbeiter insgesamt 181 Mio. Euro, 1,6% weniger als im Vorjahr.

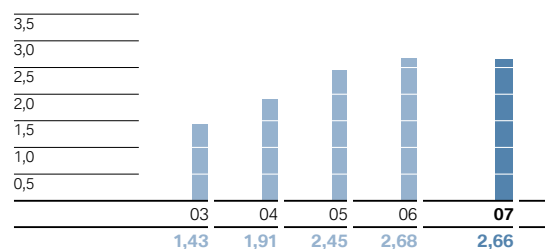
Auslandseinsätze unterstützen Internationalisierung

Für ein weltweit agierendes Unternehmen wie die BMW Group sind ein länderübergreifender Wissenstransfer und die Vernetzung auf allen Ebenen von entscheidender Bedeutung. Um beispielsweise bei Produktionsanläufen neuer Fahrzeugmodelle eine hohe Qualität von Anfang an sicherzustellen, werden insbesondere in der Anlaufphase Spezialisten zwischen den einzelnen Produktionsstandorten ausgetauscht.

Im Berichtsjahr 2007 waren mehr als 750 Mitarbeiter der BMW AG an internationalen Standorten eingesetzt. Die Hauptzielländer waren erneut die Unternehmensstandorte in Märkten mit hoher Wachstumsdynamik, insbesondere Nordamerika, Großbritannien und Asien. Darüber hinaus waren rund 175 Mitarbeiter von ausländischen BMW Standorten in Deutschland oder an einem internationalen Standort außerhalb ihres Heimatlands eingesetzt.

Fluktuationsquote BMW AG*

in % vom Personalstand



* Austritte von Mitarbeitern mit unbefristeten Arbeitsverhältnissen

Im Rahmen der längerfristigen Einsätze verbringen die Mitarbeiter durchschnittlich drei Jahre im Ausland. Dies stellt einen geeigneten Zeitraum dar, um Prozess- und Fachwissen weiterzugeben, sich im Ausland weiterzubilden und gleichzeitig internationale Erfahrung für die weitere berufliche Laufbahn zu sammeln. Zusätzlich zu den über 900 Mitarbeitern im mehrjährigen Auslandseinsatz waren mehr als 500 Mitarbeiter kurzfristig im Rahmen von internationalen Abordnungen eingesetzt.

Weiterhin hohe Attraktivität als Arbeitgeber

Zahlreiche Studien und Rankings bestätigten auch im Jahr 2007 den Ruf der BMW Group als einen der attraktivsten Arbeitgeber. In der Studie „Die beliebtesten Arbeitgeber Deutschlands“ (Trendence) wurde die BMW Group von Jungakademikern sowohl aus Wirtschafts- als auch aus Ingenieurwissenschaften zum sechsten Mal in Folge zum beliebtesten Arbeitgeber gewählt. Auch bei den Berufseinsteigern zählt die BMW Group unter den Ingenieuren und Wirtschaftswissenschaftlern zu den attraktivsten Adressen, wie die Studie „The Ideal Employer 2007“ (Universum) belegt. Die hohe Reputation der BMW Group als Arbeitgeber trägt maßgeblich dazu bei, hochqualifizierten Nachwuchs für das Unternehmen zu gewinnen. Die besondere Attraktivität als

Mitarbeiter der BMW Group	31.12.2007	31.12.2006	Veränderung in %
Automobile	98.548	98.505	–
Motorräder	2.989	2.782	7,4
Finanzdienstleistungen	4.097	3.478	17,8
Sonstige	1.905	1.810	5,2
davon Beratung/Software	1.793	1.743	2,9
BMW Group	107.539	106.575	0,9
bereinigt*	107.539	107.345	0,2

* Vorjahresstand bereinigt um Zukäufe von Unternehmen

10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

Arbeitgeber ist dabei nicht nur auf die externe Sicht begrenzt, sondern spiegelte sich auch in den Ergebnissen der jüngsten weltweiten Mitarbeiterbefragung aus dem Jahr 2007 wider. Fast 90 % der Mitarbeiter erklärten, mit ihrer Arbeit bei der BMW Group zufrieden oder sehr zufrieden zu sein. Damit sind die Zufriedenheit und Identifikation der Mitarbeiter mit dem Unternehmen seit 2002 stabil auf einem sehr hohen Niveau. Die weltweite Mitarbeiterbefragung findet regelmäßig alle zwei Jahre statt. Sie dient als Führungs- und Steuerungsinstrument und bildet die Basis für einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess im Unternehmen.

Gemeinsame Vereinbarung für Arbeiter und Angestellte in der BMW AG umgesetzt

Zum 1. Juni 2007 wurde das neue Entgelt-Rahmenabkommen (ERA) bei der BMW AG eingeführt. Im Rahmen der ERA-Einführung wurde zusammen mit der Arbeitnehmervertretung ein Gesamtkonzept zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens erarbeitet. Das Gesamtkonzept sieht unter anderem vor, Mittel zur Finanzierung einer Altersteilzeit auch nach dem Auslaufen der gesetzlichen Altersteilzeitregelung zur Verfügung zu stellen. Damit ist gewährleistet, dass auch zukünftig Mitarbeiter vor dem Eintritt in die gesetzliche Rente aus dem Arbeitsleben ausscheiden können. Die BMW AG ist damit das erste Unternehmen, das der gesetzlichen Altersteilzeitregelung ein betriebliches Modell folgen lässt.

Projekt „Heute für morgen“ – den demografischen Wandel als Chance nutzen

Die Alterung der Gesellschaft in vielen Industrienationen ist nicht mehr aufzuhalten. Dies wirkt sich auf die Wirtschaft und jedes einzelne Unternehmen aus.

Auch die Belegschaft der BMW Group wird in wenigen Jahren deutlich älter sein als heute. Die steigenden betrieblichen Leistungsanforderungen sind künftig mit einer im Durchschnitt älteren Belegschaft zu erfüllen. Dabei haben ältere Arbeitnehmer spezifische Vorteile: Sie sind erfahrene Know-how-Träger sowie wertvolle Mittler organisatorischen Wissens und kultureller Werte. Ein Unternehmen wird umso erfolgreicher sein, je konsequenter es die Leistungs- und Beschäftigungsfähigkeit seiner Mitarbeiter stärkt. Die BMW Group bereitet sich bereits heute darauf vor. Die erforderlichen Rahmenbedingungen und Instrumente werden in dem ganzheitlich angelegten Projekt „Heute für morgen“ geschaffen.

Dazu hat die BMW Group fünf Handlungsfelder definiert:

Gesundheitsmanagement und -prävention

Im Handlungsfeld Gesundheit wurde ein Präventionsprogramm entwickelt, das die Mitarbeiter im verantwortungsvollen Umgang mit der eigenen Gesundheit unterstützt. Einen wichtigen Beitrag dazu leisten die standortübergreifend etablierten Gesundheitsforen, die im Rahmen des Projekts neu konzipiert wurden. Die dort gewonnenen Erkenntnisse dienen dazu, Handlungsfelder im Unternehmen zu erkennen, zielgruppenspezifische Maßnahmen wie beispielsweise Abnehmprogramme abzuleiten und deren Nachhaltigkeit zu überprüfen. An den Gesundheitsforen nahmen bisher etwa 28.000 Mitarbeiter teil.

Wissen über gesunde Lebensführung wird nicht nur in den Gesundheitsforen vermittelt, sondern auch in Seminarform angeboten. Während sich „Fit for Job“ an alle Mitarbeiter richtet, ist „Fit for Leadership“ speziell für Führungskräfte zugeschnitten. In beiden Seminaren wird den Teilnehmern aufgezeigt, wie sie im Alltag stärker auf eine gesunde Ernährung, körperliche Fitness und mentale Ausgeglichenheit achten können.

Ein weiteres Ergebnis ist das neu gestaltete „Netzwerk Reha“, das bereits über 800 Mitarbeiter durch einen verkürzten und effektiven Rehabilitationsprozess begleitet hat.

Arbeitsumfeld

Im Schwerpunkt Arbeitsumfeld geht es um die altersgerechte Gestaltung von technischen und organisatorischen Arbeitsbedingungen – insbesondere Arbeitsplätzen, Arbeitszeiten und Arbeitsstrukturen. Mit Hilfe dieser Einflussfaktoren kann ein wesentlicher Beitrag zum langfristigen Erhalt und zur Verlängerung der Arbeitsfähigkeit aller Mitarbeiter geleistet werden. Ein weiteres Ziel ist es, die Einsatzmöglichkeiten von Mitarbeitern mit Leistungseinschränkungen zu erhöhen.

Des Weiteren wird ein Konzept zur systematischen Rotation entwickelt, mit dem sich in der Produktion einseitige körperliche Belastungen reduzieren lassen und so die körperliche und geistige Flexibilität der Mitarbeiter erhalten wird.

Qualifizierung und Kompetenzen

Arbeitsintegriertes Lernen wird zukünftig verstärkt die traditionellen Weiterbildungsformen ergänzen und teilweise ersetzen. Im Schwerpunkt Qualifizierung wird darüber hinaus die Lernförderlichkeit von

Arbeitsplätzen und Funktionen in Teilbereichen untersucht und es werden direkte und indirekte Lernformen abgeleitet. Diese Erkenntnisse gehen unter anderem in die Trainingskonzepte zur Mitarbeiter- und Führungskräfteentwicklung ein.

Im Rahmen der qualitativen Personalplanung wird untersucht, wie sich Kompetenzen im Unternehmen voraussichtlich entwickeln. Analysen der Anforderungen aus einer geänderten Altersstruktur geben Auskunft darüber, wann welches Wissen zukünftig benötigt wird und mit dem Ausscheiden von Mitarbeitern aus dem Unternehmen abfließt.

Individuelle Lebensarbeitszeitmodelle

Da trotz verstärkter Vorsorgemaßnahmen auch künftig nicht jeder Mitarbeiter bis zum gesetzlichen Renteneintrittsalter arbeiten kann oder will, entwickelt die BMW Group gemeinsam mit der Arbeitnehmervertretung neue, bedarfsgerechte Altersaustrittsmodelle.

So soll sowohl der Lebensplanung des Mitarbeiters als auch den unternehmerischen Bedürfnissen Rechnung getragen werden. Hierfür wird bereits heute eine finanzielle Basis geschaffen.

Zur Unterstützung der eigenfinanzierten Altersvorsorge bietet die BMW Group ihren Mitarbeitern mit dem Persönlichen Vorsorge Kapital (PVK) schon seit Jahren ein attraktives Modell an, mit dem Entgeltbestandteile umgewandelt werden können.

Kommunikation

Durch gezielte Kommunikationsmaßnahmen wird das Bewusstsein für die gesellschaftlichen und betrieblichen Veränderungen bei Führungskräften und Mitarbeitern gestärkt. Als eigenes Medium wurde die Vorsorgeplattform „Meine Zukunftsvorsorge“ im Intranet der BMW Group entwickelt. Mit „Meine Zukunftsvorsorge“ wurde erstmals eine kommunikative Plattform geschaffen, die sich direkt an die Eigenverantwortung der Mitarbeiter richtet und umfassende Informationen sowie konkrete Unterstützungsleistungen gebündelt zu den Themen Weiterbildung, Gesundheit, Arbeitsumfeld und finanzielle Vorsorge anbietet. In den internen Medien der BMW Group werden fortlaufend redaktionelle Beiträge, die sich mit allen Aspekten und Handlungsfeldern zur Zukunftsvorsorge befassen, veröffentlicht, um das eigene Vorsorgeverhalten stetig zu fördern.

Wettbewerbsfähigkeit des Personalaufwands

In einem wettbewerbsintensiven Umfeld nimmt die Steuerung des Personalaufwands eine zunehmend größere Bedeutung ein. Ein wettbewerbsfähiger Personalaufwand trägt erheblich zum Erfolg der BMW

Group bei. Für die BMW Group steht dabei nicht eine einseitige Kostenorientierung, sondern insbesondere die Stärkung des Leistungsgedankens im Vordergrund. Die hohe Motivation der Mitarbeiter der BMW Group und die Mitarbeiterorientierung des Unternehmens werden unterstützt durch Gegenleistungen des Unternehmens, die individuell, leistungs- und erfolgsorientiert gestaltet sind sowie durch flexible Arbeitszeitsysteme. Entgeltleistungen, Arbeitszeitregelungen und Zusatzleistungen werden in der BMW Group in enger Abstimmung mit der Arbeitnehmervertretung regelmäßig überprüft und fortlaufend angepasst.

10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

Design for Recycling – EU-Richtlinie über Altfahrzeuge

Auch im Jahr 2007 hat die BMW Group die recyclinggerechte Konstruktion ihrer Fahrzeuge weiter vorangetrieben. Einen Schwerpunkt bildete die Erarbeitung eines Recyclingkonzepts für Hybridfahrzeuge.

In der Europäischen Union wurde in den letzten Jahren ein Netz an Rücknahmestellen für Altfahrzeuge aufgebaut. Seit dem 1. Januar 2007 können Kunden in der EU ihren BMW, MINI oder Rolls-Royce kostenlos bei diesen Rücknahmestellen abgeben. Die BMW Group baute die Zahl der Rücknahmestellen für Altfahrzeuge im Jahr 2007 gegenüber dem Vorjahr um 7,8% weiter aus.

Um die gesetzlichen Anforderungen aus der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge sowohl aus ökologischen als auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu erfüllen, soll zukünftig die „Post Shredder Technologie (PST)“ verstärkt zum Einsatz kommen. Bei diesem Verfahren werden nach dem Fahrzeug-Shredderprozess die Shredder-Restfraktionen durch Sortieren und Sieben in die unterschiedlichen Materialien wie Metalle, Kunststoffe und Mineralien getrennt und so für die weitere Verarbeitung vorbereitet. In einem Großversuch hat die BMW Group im Jahr 2007 mit rund 500 Fahrzeugen der aktuellen Modellapalette nachgewiesen, dass mit der Post Shredder Technologie die gesetzlichen Anforderungen bezüglich des Recyclings von Altfahrzeugen erfüllt werden.

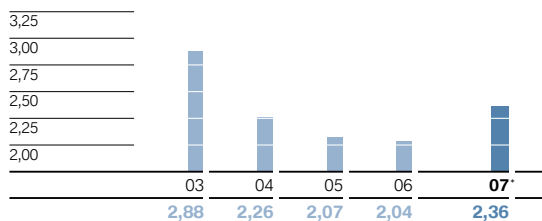
Die EU-Richtlinie für Altfahrzeuge fordert weiter, den Einsatz von Rezyklaten in Neufahrzeugen zu erhöhen. Rezyklate sind Materialien, die aus Produktionsabfällen oder Altteilen gewonnen werden. Im Jahr 2007 ist es den Experten der BMW Group gelungen, den Einsatz von Rezyklaten auf weitere Bauteile, wie z. B. Aufhängungen für Stoßfänger und Akustikabdeckungen für Dieselmotoren, auszuwei-

ten. Darüber hinaus konnte der Rezyklateinsatz auf weitere Modellreihen übertragen werden. So kommen die aus wiederverwerteten Stoßfängerverkleidungen bestehenden Radhausschalen nach dem BMW 1er und BMW 3er seit 2007 auch im X5 zum Einsatz.

Konzernweiter Umweltschutz setzt Maßstäbe

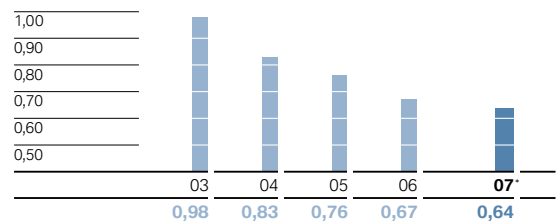
Mit der Philosophie Clean Production folgt die BMW Group dem Gedanken des vorsorgenden Umweltschutzes. Umweltschutz und damit auch der Ressourcenverbrauch werden bei der BMW Group bereits seit 1996 mit Hilfe zertifizierter Umweltmanagementsysteme koordiniert und optimiert. Die hohen Standards in den Bereichen Qualität und Umwelt an allen Standorten wurden im Dezember 2007 durch das erfolgreich abgeschlossene Zertifizierungsaudit des Produktionsressorts nach DIN EN ISO 9001 und DIN EN ISO 14001 erneut bestätigt. Die TÜV-Auditoren bescheinigten der BMW Group zum wiederholten Mal ein hohes Niveau für Qualität und Umwelt und stellten einige der Prozesse als vorbildlich heraus. Um die Ressourceneffizienz besser messen und steuern zu können, wurde im Produktionsressort im Jahr 2007 ein neuer Zieleprozess eingeführt. Monatlich werden die umweltrelevanten Berichtsgrößen, wie z. B. Energieverbrauch und Abfall, an den Produktionsstandorten der BMW Group ermittelt und daraus die Umwelteffizienzzahl (UEZ) errechnet. Ziel ist die Steigerung der Ressourceneffizienz um 5% pro Jahr. Unterstützt wird die Datenerhebung seit Mitte 2007 mit dem neu eingeführten IT-System „eco-facts“. Damit werden rund 150 Umweltschutzkennzahlen weltweit erhoben und so die Steuerung der Leistungen im Umweltschutz weiter verbessert. Mit Einführung von „eco-facts“ erweiterte sich der Kreis der in die Umweltberichterstattung einbezogenen Werke von bisher zehn auf 17 Standorte.

Emissionen VOC (flüchtige organische Lösungsmittel) je produzierte Einheit
in kg/E



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

Prozessabwasser je produzierte Einheit
in m³/E



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

Die BMW Group senkte den Energieverbrauch je produziertes Fahrzeug um 4,1 % gegenüber dem Vorjahr, die CO₂-Emissionen gingen um 10,6 % zurück. Zahlreiche innovative Projekte und Maßnahmen leisteten einen maßgeblichen Beitrag zu diesen Reduktionen:

- Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen (80 % Wirkungsgrad gegenüber 35 % Wirkungsgrad bei konventioneller Energieerzeugung) erzeugen in den Werken Dingolfing, Landshut, Regensburg, Steyr, Oxford, Spartanburg sowie im Münchner Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) Strom und Wärme.
- Im FIZ sorgt sogenannte Fernkälte für eine umweltfreundliche Klimatisierung: Oberflächennahes Grundwasser wird für die Kühlung von Gebäudeteilen genutzt. Jedes Jahr werden so 8.000 MWh Strom und 5.000 Tonnen CO₂ eingespart.
- Das BMW Werk Spartanburg deckt 63 % seines Energiebedarfs durch Methangas einer nahe gelegenen Mülldeponie ab. Das zuvor ungenutzte Methangas aus der Deponie wird als Energiequelle verwendet; der Verbrauch von Erdgas verringert sich. Im Jahr 2007 konnten so knapp 59.000 Tonnen CO₂ in der Region Spartanburg vermieden werden.
- In der im Herbst 2007 eröffneten BMW Welt in München wurde – nach einer kleineren Anlage im Werk Leipzig – die zweite Photovoltaikanlage der BMW Group in Betrieb genommen.

Bei den Emissionen von Lösemitteln erreichte die BMW Group in den letzten zehn Jahren signifikante Einsparungen von knapp 37 %. Bedingt durch die Erweiterung der betrachteten Produktionsstandorte von bisher zehn auf jetzt 17 haben sich jedoch die Lösemittlemissionen pro produziertes Fahrzeug von 2006 auf 2007 erhöht. Die neu aufgenommenen Werke werden stufenweise an das niedrige

Niveau der seit vielen Jahren produzierenden Werke herangeführt.

Neben der Nutzung der lösemittelfreien Pulverlacktechnologie in den Werken Regensburg, Dingolfing und Leipzig setzte das BMW Werk Landshut im Jahr 2007 Maßstäbe bei der Senkung von Lösemittlemissionen in der Leichtmetallgießerei. Die für den Gießprozess notwendigen Sandkerne werden zukünftig nicht mehr mit Kunstharzbindern, sondern mit fast geruchs- und emissionsfreien Mineralbindern hergestellt. Diese Technologie wird von der BMW Group als derzeit einzigem Automobilhersteller weltweit bei Motorkomponenten wie Kurbelgehäuse und Zylinderkopf eingesetzt. Sie verringert den Anteil organischer Bestandteile in der Abluft um 98 %.

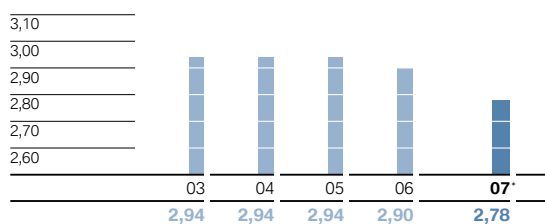
Auch beim Abwasseraufkommen erreichte die BMW Group in den letzten fünf Jahren deutliche Einsparungen. Das Prozessabwasser pro produziertes Fahrzeug wurde in diesem Zeitraum um fast 35 % reduziert. Dies erreichte die BMW Group durch konsequentes Schließen der Wasserkreisläufe und der Aufbereitung von Prozesswasser in der Produktion. Wasser wird beispielsweise in der Lackiererei, in Fahrzeugwaschanlagen oder bei der Dichtheitsprüfung fertiger Fahrzeuge wiederverwendet. Im BMW Werk Steyr werden dank einer neuartigen Kombination verschiedener Membrantechniken seit Jahresbeginn 2007 sogar sämtliche Fertigungsabwässer aufbereitet und zurück in die Fertigung gespeist. Damit sparte das Werk im Jahr 2007 rund 30 Mio. Liter Wasser ein.

Umweltfreundliche Transportlösungen

Mit dem Ziel, die beim Transport entstehende Umweltbelastung so gering wie möglich zu halten, analysieren und optimieren die Logistikexperten der BMW Group sämtliche Warenströme, von der Be-

Energieverbrauch je produzierte Einheit

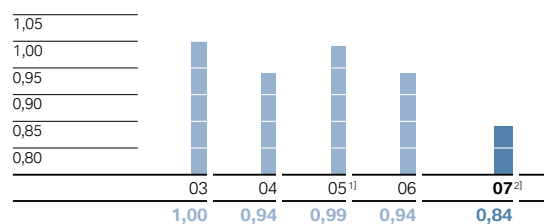
in MWh/E



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

Emissionen CO₂ je produzierte Einheit

in t/E



1] Die Erhöhung ist bedingt durch eine Veränderung im Energiemix.

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

10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

schaffung bis zur Auslieferung. Im Mittelpunkt stehen dabei die Reduzierung des Verkehrsaufkommens, die Verlagerung von Transporten auf ökologisch günstigere Verkehrsträger und die Reduzierung des Oberflächenschutzes von Fahrzeugen.

Im Juli 2007 wurde für das BMW Werk Spartanburg erstmalig für den US-amerikanischen Markt eine leistungsbezogene Abrechnung für Materialtransporte eingeführt. Die Spediteure werden seitdem ausschließlich nach dem transportierten Volumen vergütet und erhalten so automatisch einen Anreiz für die effizientere Planung und Auslastung ihrer Transportmittel.

Die Transporte auf dem Seeweg erreichten im Jahr 2007 mit einem Anteil von 76,8% an der gesamten Transportleistung nahezu das hohe Vorjahresniveau von 76,9%. Bedingt durch die Tarifauseinandersetzungen bei der Deutschen Bahn ging der Anteil der Bahntransporte dagegen von 7,2% (2006) auf 6,9% im Jahr 2007 zurück.

Insgesamt verließen 54,8% aller Neufahrzeuge die Werke auf dem Schienenweg. Im Vergleich zum Vorjahr ist dies eine leichte Verringerung von 0,6%. Absolut betrachtet verließen jedoch im Jahr 2007 im Vergleich zum Vorjahr rund 95.000 Fahrzeuge zusätzlich das Werk per Schiene. Das BMW Werk Leipzig setzte im Jahr 2007 erstmals verstärkt auf den Schienenverkehr und beliefert seit Anfang 2007 die Märkte Großbritannien und Spanien größtenteils mit der Bahn. Damit erreichte das BMW Werk Leipzig auf Anhieb einen Schienenanteil von 27%.

Im Jahr 2007 reduzierte die BMW Group den aus Wachs oder Klebefolien bestehenden Oberflächenschutz der Fahrzeuge erneut deutlich. Damit konnte auch der Einsatz von Lösemitteln und Chemikalien entsprechend vermindert werden. Insgesamt wurden im Jahr 2007 rund 72% der Fahrzeuge ohne Schutz ausgeliefert, im Jahr zuvor waren es 53%. Dabei wurden rund 3.500 Tonnen CO₂ im Jahr 2007 vermieden: Eine Fahrzeugauslieferung ohne Oberflächenschutz mit anschließender Reinigung verursacht 80% weniger CO₂-Emissionen.

Weg zur nachhaltigen Mobilität

Die BMW Group nimmt ihre Verantwortung für den Klimaschutz wahr und arbeitet bereits seit Jahren intensiv an der Senkung ihres Flottenverbrauchs. Die Strategie der BMW Group für eine nachhaltige Mobilität teilt sich in drei Stufen ein. Mit hocheffizienten Motoren, einem optimierten Energiemanagement, innovativem Leichtbau und verbesserter Aerodyna-

mik reduziert die BMW Group kontinuierlich den Verbrauch ihrer Fahrzeuge. Mittelfristig realisiert das Unternehmen zusätzliche Verbrauchsvorteile durch eine Elektrifizierung des Antriebsstrangs bis hin zu umfangreichen Hybridlösungen. Langfristig setzt die BMW Group auf die zukunftsweisende Nutzung von regenerativ gewonnenem Wasserstoff.

Konsequente CO₂-Reduktion auf allen Ebenen

Die effiziente Kraftstoffnutzung ist ein wesentliches Kriterium in der Entwicklung eines jeden Fahrzeugs der BMW Group. Im Statusbericht eines Fahrzeugprojekts werden die Themen Verbrauch und CO₂-Emissionen transparent kommuniziert und die Zielerreichung hinsichtlich CO₂-Einsparungen dargestellt.

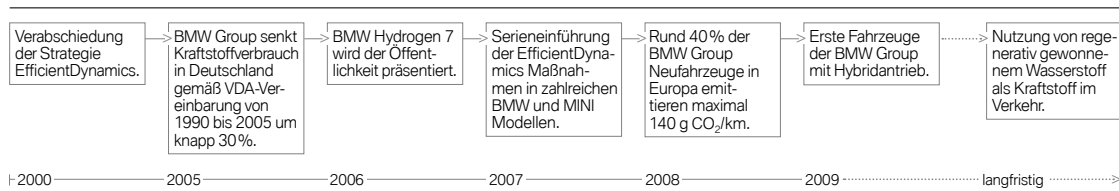
Gemäß der Vereinbarung des europäischen Kraftfahrzeugherstellerverbandes ACEA mit der EU-Kommission soll die gesamte Neuwagenflotte aller europäischen Automobilhersteller im Jahr 2008 einen Wert von 140 g/km CO₂-Ausstoß erreichen. Dies entspricht einer Reduktion um 25% im Vergleich zum Basisjahr 1995. Die BMW Group leistet ihren Beitrag zu dieser Verpflichtung und steht zu ihrer Zusage, den CO₂-Ausstoß ihrer Flotte von 1995 bis 2008 um 25% zu senken.

Auch außerhalb Europas hat die BMW Group in den letzten Jahren signifikant CO₂ eingespart. Die Spitzenposition wurde zuletzt in einer Studie der amerikanischen Organisation Environmental Defense bestätigt. Das Ergebnis: Die BMW Group hat bei der Reduzierung der CO₂-Emissionen ihrer Fahrzeugflotte zwischen 1990 und 2005 die mit Abstand größten Fortschritte aller in den USA vertretenen Automobilhersteller erreicht.

EfficientDynamics wirkt in der gesamten Fahrzeugflotte

Die im Jahr 2007 eingeführten EfficientDynamics Maßnahmen umfassen hocheffiziente Otto- und Dieselmotoren, Maßnahmen des Energiemanagements, Gewichtsreduzierung und eine verbesserte Aerodynamik. Für ein verbessertes Energiemanagement im Fahrzeug sorgen beispielsweise die Bremsenergierückgewinnung, die Auto Start Stop Funktion und die Schaltpunktanzeige. Diese Innovationen für einen geringeren Kraftstoffverbrauch wurden im März 2007 im BMW 1er, im BMW 5er und im neuen BMW 3er Cabrio und Coupé eingeführt. Seit Herbst 2007 sind modellspezifische EfficientDynamics Pakete auch bei der BMW 3er Limousine und dem BMW 3er Touring, den X-Modellen sowie in den überarbeiteten BMW 6er Modellen Coupé und Cabrio serienmäßig verfügbar. Alle MINI Modelle mit

Roadmap der BMW Group für eine nachhaltige Mobilität



Ausnahme des Cabrios verfügen seit Herbst 2007 serienmäßig über Bremsenergieerückgewinnung, Auto Start Stop Funktion und Schaltpunktanzeige.

Der Grundsatz, die EfficientDynamics Innovationen flächendeckend und serienmäßig auf den Markt zu bringen und nicht einzelne Nischenmodelle anzubieten, ermöglicht die wirksame CO₂-Reduzierung in der gesamten Fahrzeugflotte. So fuhren zum Jahresende 2007 bereits über 450.000 BMW und MINI Automobile mit diesen Innovationen für geringeren Kraftstoffverbrauch auf Europas Straßen. Im Frühjahr 2008 liegen 26 Modelle von BMW und MINI bei maximal 140 g/km CO₂.

Hocheffiziente Motoren für weniger Verbrauch

Der Antrieb ist eine zentrale Komponente für Verbrauchssenkungen. Vier- und Sechszylinder-Benzinmotoren erreichen durch die Einführung der BMW High Precision Injection im Magerbetrieb Verbrauchswerte, die bislang Dieselmotoren vorbehalten waren. Seit März 2007 stattet die BMW Group in Europa die Modelle der BMW 1er und 5er Reihe mit dieser Hochdruck-Benzindirekteinspritzung aus. Seit Herbst 2007 wird diese Innovation auch flächendeckend in der absatzstarken BMW 3er Reihe angeboten. In Märkten wie z. B. den USA ist der für den Magerbetrieb dieser Motoren notwendige schwefelfreie Kraftstoff noch nicht flächendeckend verfügbar. Dort reduzieren die effizienten VALVETRONIC Motoren mit vollvariablem Ventiltrieb den Kraftstoffverbrauch. Bei den neuen BMW Dieselmotoren wiederum konnte durch Common-Rail-Einspritzung der dritten Generation mit bis zu 2.000 bar Einspritzdruck erreicht werden, den Verbrauch zu reduzieren und gleichzeitig die Leistung zu steigern.

Ab Herbst 2008 führt die BMW Group die ersten Dieselmotoren unter dem Namen BMW Advanced-Diesel mit BluePerformance in den USA und Kanada ein. Für eine Optimierung der Emissionswerte sorgen ein Oxidationskatalysator und ein Dieselpartikelfilter. Ein SCR-System (Selective Catalytic Reduction) mit Harnstoffeinspritzung reduziert die Stickoxidemissionen (NO_x). Der Einsatz dieses SCR-Systems

zur Reduzierung von Stickoxiden ermöglicht, die besonders anspruchsvollen Emissionsgrenzwerte in Kalifornien und anderen US-Bundesstaaten einzuhalten. Eine flächendeckende Einführung des BMW AdvancedDiesel mit BluePerformance als so genanntes 50-Staaten-Modell (BIN5) ist damit möglich.

Umfassendes Energiemanagement im Fahrzeug

Eine deutliche Kraftstoffeinsparung erreicht die BMW Group in ihren aktuellen Fahrzeugen durch ein verbessertes Energiemanagement. Mit der Auto Start Stop Funktion wird durch die automatische Abschaltung des Motors im Stand Kraftstoff gespart. Die Bremsenergieerückgewinnung nutzt die Brems- und Schubphasen, um die Fahrzeugbatterie aufzuladen und entlastet den Motor. Sobald der Fahrer in diesen Phasen den Fuß vom Gaspedal nimmt, wird Bewegungsenergie zurückgewonnen und in die Batterie gespeist. Beim Beschleunigen wird der Generator dagegen abgekoppelt. Ergebnis: Weniger Kraftstoffverbrauch und volle Antriebskraft während der Beschleunigung. Mittels elektronischer Lenkkräftunterstützung und bedarfsgerechten Betriebs von Kraftstoff-, Kühlmittel- und Ölpumpen werden Aggregate nur zugeschaltet, wenn ihre Leistung benötigt wird. Eine Schaltpunktanzeige weist den Fahrer auf den jeweils energetisch optimalen Zeitpunkt für einen Gangwechsel hin. Mit den Maßnahmen zur aktiven Aerodynamik werden Luftklappen an der Fahrzeugfront nur dann geöffnet, wenn der Motor Kühlluft benötigt. Dies beschleunigt die Warmlaufphase und verbessert gleichzeitig die Aerodynamik.

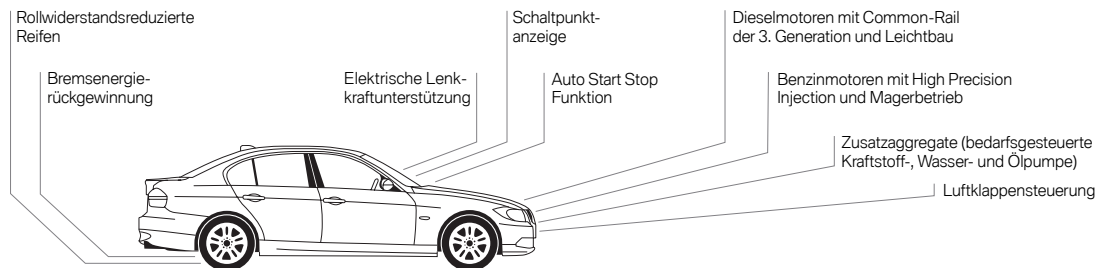
Das EfficientDynamics Konzept der BMW Group wurde im Jahr 2007 mit zahlreichen Preisen ausgezeichnet. Dazu gehörten beispielsweise das Grüne Lenkrad der Bild am Sonntag und der Green Award des britischen CAR magazines.

Hybridtechnologie senkt den Verbrauch weiter

Die Hybridtechnologie bietet aus Sicht der BMW Group das Potenzial, den Kraftstoffverbrauch weiter zu senken. Ziel ist es, Hybridantriebe zu ent-

Die BMW EfficientDynamics Maßnahmen im Überblick

10 Konzernlagebericht
 10 Das Geschäftsjahr im Überblick
 13 Rahmenbedingungen
 17 **Geschäftsverlauf**
 41 BMW Aktie und Anleihen
 44 Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
 47 Finanzwirtschaftliche Situation
 47 – Konzerninternes Steuerungssystem
 49 – Ertragslage
 51 – Finanzlage
 53 – Vermögenslage
 55 – Nachtragsbericht
 55 – Wertschöpfungsrechnung
 57 – Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
 58 – Erläuterungen zur BMW AG
 62 Risikomanagement
 68 Prognosebericht und Ausblick



wickeln, die nicht nur im Stadt-, sondern auch im Überland- und Autobahnverkehr Verbrauchsvorteile erzielen.

In einer Kooperation arbeitet die BMW Group seit September 2005 mit Daimler, Chrysler und General Motors in einem gemeinsamen Entwicklungszentrum nahe Detroit, USA, an einem Baukastensystem für Hybridfahrzeuge. Ziel der Kooperation ist es, das umfangreiche Know-how der Unternehmen zu bündeln sowie Synergien zu nutzen und Effizienzpotenziale zu realisieren.

Auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt stellte die BMW Group im September 2007 ihr Hybridfahrzeug, den BMW Concept X6 ActiveHybrid vor, das Ende 2009 in Serie gehen wird. Sein Antriebskonzept führt zu deutlich höherer Fahrdynamik als bei herkömmlichen Hybridfahrzeugen. Gleichzeitig verbraucht der ActiveHybrid bis zu 20 Prozent weniger Kraftstoff gegenüber einem vergleichbaren Fahrzeug mit reinem Verbrennungsmotor. Damit vollzieht die BMW Group den nächsten Schritt von EfficientDynamics auf ihrem Weg zu nachhaltiger Mobilität.

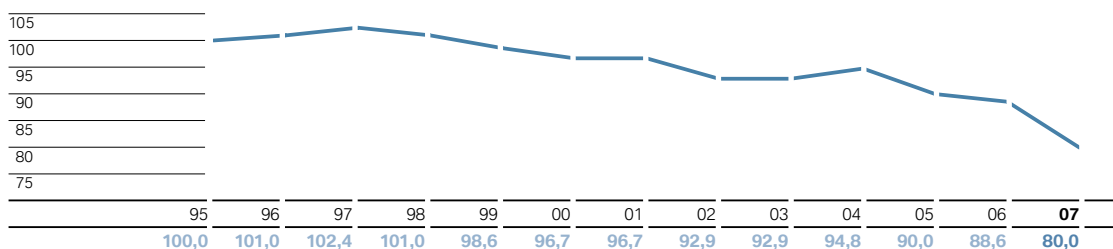
Mit Wasserstoff in die Zukunft

Langfristig setzt die BMW Group in der dritten Phase ihrer EfficientDynamics Strategie auf die Nutzung

von regenerativ erzeugtem Wasserstoff im Verbrennungsmotor. Wichtige Meilensteine wurden mit Beginn der Serienentwicklung eines Wasserstofffahrzeugs im Jahr 2001 und der Präsentation des BMW Hydrogen 7 Ende 2006 gesetzt. Der BMW Hydrogen 7 ist die weltweit erste wasserstoffbetriebene Luxuslimousine für den Alltagsgebrauch, deren bivalenter Verbrennungsmotor sowohl mit Benzin als auch mit Wasserstoff betrieben werden kann. Das Fahrzeug hat den Serienentwicklungsprozess durchlaufen und die Straßenzulassung erhalten. Damit erfüllt der Hydrogen 7 alle Anforderungen, die für konventionelle Fahrzeuge im Straßenverkehr gelten. Die Fahrzeuge der aus 100 Stück bestehenden Kleinserie des BMW Hydrogen 7 werden seit April 2007 ausgewählten Multiplikatoren aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft zur Nutzung in der alltäglichen Fahrpraxis zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus nutzen zahlreiche Prominente aus dem Film- und Showgeschäft die Gelegenheit, bei einer Fahrt im BMW Hydrogen 7 die Zukunft der Mobilität kennen zu lernen. Innerhalb weniger Monate haben diese Pioniere der Zukunftstechnologie Wasserstoff mit dem BMW Hydrogen 7 bereits mehr als 2,7 Millionen Kilometer in Europa, den USA und anderen Regionen der Welt zurückgelegt.

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

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



Forschungs- und Entwicklungsaufwand gesunken

Im Jahr 2007 betragen die Forschungs- und Entwicklungsleistungen 3.144 Mio. Euro und sind im Vergleich zum Vorjahr um 2,0% gesunken. Ergänzende Erläuterungen zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen sind im Konzernanhang unter Textziffer [11] zu finden. Die Forschungs- und Entwicklungsquote liegt bei 5,6% nach 6,5% im Vorjahr.

Das Innovationsnetzwerk der BMW Group erstreckt sich mit zehn Standorten über fünf Länder und umfasst etwa 9.800 Mitarbeiter.

Spitzenposition unter den Premiumherstellern

Die Leistungsfähigkeit des Innovationsnetzwerks der BMW Group wird auch im Jahr 2007 durch zahlreiche Auszeichnungen belegt.

Zum dritten Mal in Folge gewann die BMW Group im Jahr 2007 den Hauptpreis beim Wettbewerb „International Engine of the Year Award“. Die Auszeichnung ging an den neuen BMW 3,0-Liter-Twin-Turbo-Benzinmotor, der inzwischen in allen Karosserievarianten der BMW 3er Reihe zum Einsatz kommt. Die BMW Group war erfolgreichster Automobilhersteller in diesem Wettbewerb und siegte in sieben von zwölf Kategorien, hinzu kamen noch vier zweite und zwei dritte Plätze.

Beim „red dot award 2007“ erhielt die BMW Group den Ehrenpreis für das Designteam des Jahres. Mit dieser Auszeichnung werden herausragende und über einzelne Produkte hinausgehende Leistungen auf dem Gebiet des Designs gewürdigt. Darüber hinaus bekam das Unternehmen acht weitere Auszeichnungen für zwei Automobile, drei Motorräder und drei Produkte, die von BMW Group DesignworksUSA gestaltet wurden.

Im November gewann die BMW Group für das Maßnahmenpaket EfficientDynamics das erstmals verliehene Grüne Lenkrad der Zeitung Bild am Sonntag. Die Maßnahmen umfassen unter anderem sehr effiziente Benzin- und Dieselmotoren, Bremsenergie-Rückgewinnung, Auto Start Stop Funktion, aktive Aerodynamik und intelligenten Leichtbau. EfficientDynamics ist darauf ausgelegt, bei mehr Leistung gleichzeitig den Kraftstoffverbrauch und damit die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die BMW Group bietet EfficientDynamics serienmäßig vom BMW 1er bis zum BMW X5 und auch in vielen MINI Modellen an. Zum Modelljahr 2008 liegen rund 40% der Neufahrzeuge der BMW Group in Europa bei maximal 140 g CO₂/km.

Dritte Crash-Versuchsanlage in Betrieb genommen

Im Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) werden jährlich 350 bis 400 Versuche für die BMW Group Fahrzeugentwicklung sowie Tests zur Erfüllung der gesetzlichen Bestimmungen und Verbraucherschutztests durchgeführt.

Mitte 2007 nahm die dritte Crash-Versuchsanlage der BMW Group den Betrieb auf. In der neuen Anlage in der Nähe von München werden in Zukunft bis zu 100 Versuche pro Jahr durchgeführt. In einer neuen Halle können unter anderem Versuche, bei denen sich das Fahrzeug überschlägt, nun auch witterungsunabhängig durchgeführt werden.

Die neue Versuchsanlage ergänzt die im Jahr 2005 im FIZ erbaute Anlage. Eine weitere, kleinere Crashanlage im FIZ rundet die Prüfkapazität für Crashversuche im unteren Geschwindigkeitsbereich bis ca. 30 km/h ab. Durch die zusätzlichen Kapazitäten können die Ingenieure auch sehr zeitaufwändige Versuche durchführen, die bisher bei Fremdanbietern stattfanden.

Die drei Crashanlagen ermöglichen eine höhere Versuchsanzahl und Flexibilität als die von Wettbewerbern zu vielfach höheren Kosten realisierten „all in one“-Lösungen. Darüber hinaus werden insbesondere in den frühen Entwicklungsphasen der Fahrzeugprojekte alle modernen computergestützten Möglichkeiten zur Crashsimulation eingesetzt. Sie können jedoch nicht den realen Fahrzeugversuch mit Prototypen ersetzen.

Forschung für mehr Sicherheit im Straßenverkehr

Nach vier Jahren Laufzeit endete 2007 das von der europäischen Kommission geförderte Forschungsprojekt PreVENT planmäßig. Das Projekt unterstützt das Ziel der Europäischen Kommission, bis zum Jahr 2010 die Unfallhäufigkeit in Europa zu halbieren. Ziel des Projekts war, den Straßenverkehr durch präventiv wirkende Technologien noch sicherer zu machen. Diese Anwendungen unterstützen den Fahrer, sollen Unfälle verhindern oder deren Folgen mindern. Die Forschungsergebnisse zeigen, dass in Zukunft Systeme entwickelt werden können, die beispielsweise die Art und Dringlichkeit der Gefahr erkennen und dabei die aktuelle Verfassung des Fahrers berücksichtigen. Die BMW Group war an einigen Teilprojekten von PreVENT wesentlich beteiligt.

Die Forschung der BMW Group auf dem Gebiet der Sicherheit im Straßenverkehr konzentriert sich nicht nur auf Lösungen, die für die Insassen eines

10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

Fahrzeugs sondern auch für andere Verkehrsteilnehmer einen Sicherheitsgewinn bringen. Aktuelle Forschungsprojekte auf dem Gebiet der Fahrerassistenzsysteme sind Gefahrenbremsung zum Schutz von Fußgängern, Querverkehr- und Ampelassistent, Falschfahrerinformation und Kurveninformation. Für alle Systeme gilt der Grundsatz: Der Mensch bleibt in der Verantwortung, der Fahrer trifft die Entscheidung und kann Systeme „übersteuern“ oder sogar abschalten.

Fahrdynamikkompetenz weiter ausgebaut

Die BMW Group hat mit der Dynamic Performance Control ein System realisiert, das bei Last- und Schubetrieb sowie auch bei getretener Kupplung aktiv die Fahrstabilität verbessert. Das neue System wird ab 2008 im neuen BMW X6 zur Verfügung stehen. Die Dynamic Performance Control verteilt unabhängig von der Motorleistung die Antriebsmomente auf die Hinterräder. So verbessert das System das Einlenkverhalten, die Lenkpräzision und Spurstabilität sowie die Traktion. Gleichzeitig spricht die Lenkung direkter an und erfordert dadurch erheblich weniger Lenkkorrekturen des Fahrers sowie stabilisierende Eingriffe der elektronischen Regelsysteme.

Durch eine Weiterentwicklung der Dynamischen Stabilitäts Kontrolle in Verbindung mit dem Allradsystem xDrive ist es gelungen, das Fahrverhalten und die aktive Sicherheit besonders auf Straßen mit glattem Untergrund nochmals deutlich zu verbessern. Diese Weiterentwicklung ist seit März 2007 in allen Allradmodellen der neuen BMW 5er Reihe verfügbar. Weitere Modelle und Modellreihen der Marke BMW werden folgen.

Integrierte Bordnetztechnologie bietet zahlreiche Vorteile

In einem modernen Fahrzeug arbeiten bis zu fünf unterschiedliche Bussysteme, um die Daten der Elektronik im Fahrzeug zu transportieren. Werden Informationen von verschiedenen Systemen genutzt, müssen Daten zunächst entsprechend abgeglichen werden. Deshalb forscht die BMW Group an einer einheitlichen Standardsprache für das „Netzwerk Automobil“. Technische Grundlage dafür ist das Internet Protocol (IP).

Das neue, auf IP basierende Fahrzeugbordnetz macht die Infrastruktur in einem Fahrzeug flexibler und bringt eine Reihe von Vorteilen. In Zukunft kann dann der Kunde z.B. seine elektronischen Endgeräte im Fahrzeug noch leichter nutzen. Für die Werk-

statt wird es zudem einfacher, neue Steuergeräte inklusive neuer Funktionen zu integrieren. Ferner ist auch nicht mehr erforderlich, alle Anwendungen fest im Fahrzeug zu verbauen, da das auf IP basierende Bordnetz die Brücke zum weltumspannenden Internet schlägt. Im Bereich der Fahrerassistenzsysteme bietet diese neuartige Bordnetztechnologie umfangreiche Möglichkeiten, insbesondere für komplexe Systeme, die auf verschiedene Informationen von Sensoren, Kameras etc. zugreifen.

Neues Ressort Einkauf und Lieferantennetzwerk

Im Rahmen der strategischen Neuausrichtung der BMW Group und zur Bewältigung der immer komplexer werdenden Aufgaben hinsichtlich einer optimalen Gestaltung der Lieferantenkette wurde zum 1. Oktober 2007 das Ressort Einkauf und Lieferantennetzwerk neu gebildet. Neben den Funktionen Materialeinkauf sind auch das Qualitätsmanagement Teile, die Logistik sowie der Bereich Fahrzeugkomponenten und Systeme in dem neuen Ressort zusammengefasst. Es hat den Auftrag, das hohe Leistungsniveau bei Qualität, Liefertreue und Kosten weiter anzuheben. Dazu werden Schnittstellen minimiert und die Prozesskette vom Rohmaterial bis zum fertigen Produkt optimiert.

Einkaufsvolumen in Mittel- und Osteuropa erhöht

Bedingt durch die ausgeweitete Produktion erhöhte sich auch das Einkaufsvolumen der BMW Group im Jahr 2007. Aufgrund der erfolgreichen Umsetzung der Qualitäts- und Kosteninitiative sowie durch intensivierte Global-Sourcing-Aktivitäten ist in Mittel- und Osteuropa das Einkaufsvolumen weiter angestiegen. Durch die erhöhte Produktion des MINI wurde in Westeuropa ebenfalls mehr Produktionsmaterial eingekauft. Bedingt durch das erste Produktionsjahr des neuen BMW X5 im Werk Spartanburg, USA, stieg das Einkaufsvolumen auch im NAFTA-Raum. Mit dem Auslauf der Motorenkooperation mit TRITEC ist das Einkaufsvolumen aus dem südamerikanischen Markt entsprechend deutlich zurückgegangen.

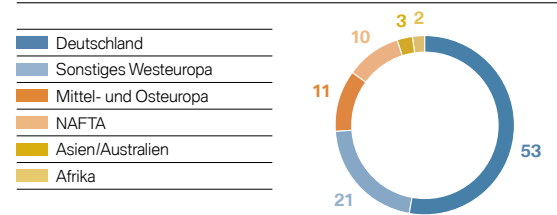
Der Bezug von Produktionsmaterial aus Deutschland hat sich prozentual verringert und entspricht etwa der Hälfte des gesamten Einkaufsvolumens. In den übrigen Regionen stieg das Volumen proportional zum Produktionswachstum. Ihr Anteil am gesamten Beschaffungsvolumen blieb nahezu unverändert.

Weiterhin angespannte Lage auf den Rohstoffmärkten

Für den Einkauf der BMW Group war das allgemein hohe Preisniveau auf den Rohstoffmärkten auch im Jahr 2007 eine besondere Herausforderung. Die Mehrkosten bei den Rohstoffen wurden auf die gesamte Wertschöpfungskette verteilt, auch die BMW Group übernahm Kosten. Im Vergleich zum Vorjahr stiegen die Marktpreise im Jahresdurchschnitt 2007 bei Stahl um 10 % und bei Kunststoffen um 6 %. Bei Aluminium dagegen reduzierten sich die Preise um 5 % und bei Kupfer um 1 %.

Regionale Verteilung des Einkaufsvolumens der BMW Group im Jahr 2007

in %, Basis: Produktionsmaterial



Im Jahr 2007 verteuerten sich die gesamten Industrierohstoffe um 7 %, die Preise für Nichteisenmetalle erhöhten sich um 4 % und die der Energierohstoffe um 2 %. Das Preisniveau der für die BMW Group relevanten Edelmetalle lag im Jahr 2007 zwischen 11 % und 35 % über den Vorjahreswerten. Bei den Edelmetallen (Rhodium, Palladium, Platin) verringerten Preisabsicherungen die Auswirkungen der starken Preissteigerungen auf die BMW Group.

Enge Zusammenarbeit mit Zulieferern verbessert Wettbewerbsfähigkeit

Die Zusammenarbeit mit den Lieferanten ist angesichts des hohen Fremdwertschöpfungsanteils ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Verbesserung von Produkten und Prozessen. Die BMW Group bezieht die großen Systemlieferanten noch intensiver ab der frühen Phase eines Entwicklungsprojekts mit ein. Gemeinsam wird analysiert, wo Effizienzpotenziale liegen und wie Verbesserungen hinsichtlich der Entwicklungs- und Herstellkosten realisiert werden können. Die erarbeiteten Lösungen fließen sowohl in die aktuellen Fahrzeugprojekte als auch in die Entwicklung neuer Fahrzeuge ein.

Im weiteren Verlauf des Entwicklungsprozesses wird die gesamte Wertschöpfungskette auf Potenziale zur Optimierung von Produkt und Prozess analysiert. Dabei spielt die Vernetzung mit internen und externen Partnern eine wichtige Rolle. Wesentlich für die BMW Group ist, die Transparenz in der Zusammenarbeit mit den Lieferanten weiter zu erhöhen.

Ein wichtiges Ziel des Lieferantenmanagements ist die Steigerung der Qualität des bezogenen Materials. Hierbei übernehmen die Lieferanten der BMW Group eine zunehmende Verantwortung. Im Rahmen eines Lieferantenperformance- und Kompetenzmanagements stellt die BMW Group ihren Zulieferern Qualitätskennzahlen aus allen Werken in Echtzeit zur

10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

Verfügung. Ebenso können jederzeit aktuelle Informationen über Kundenreklamationen und Gewährleistungskosten abgefragt werden.

Internationale Ausrichtung durch Einkaufsbüros weiter gestärkt

Eine wesentliche Aufgabe der internationalen Einkaufsbüros bestand im Jahr 2007 darin, neue Beschaffungsmärkte zu erschließen und alle für die BMW Group relevanten Innovationen zu erfassen. Nach der Eröffnung neuer Einkaufsbüros in Indien, der Türkei und Ungarn ist die BMW Group auf allen wichtigen Beschaffungsmärkten präsent. In bereits bestehenden Einkaufsbüros, z. B. in China und Singapur, wurden die Kapazitäten zudem erhöht. Im Jahr 2007 wurden außerdem die Kompetenzen der Einkaufsbüros durch die Integration der Funktionen Qualitätsmanagement für Teile und Logistik entscheidend erweitert. Somit können die Anforderungen an Qualität und Verfügbarkeit der Teile sichergestellt werden.

Insbesondere in den Emerging Markets wurden zudem Kostenvorteile realisiert. Die BMW Group erschließt aktiv die Beschaffungsmärkte und ermutigt auch ihre Zulieferer dazu, diese Potenziale verstärkt zu nutzen. Die positiven Effekte auf die Einkaufspreise steigern die Wettbewerbsfähigkeit der BMW Group.

Hohe ökologische und soziale Standards bei den Lieferanten der BMW Group

Ihre Verantwortung für die Einhaltung sozialer und ökologischer Standards nimmt die BMW Group auch in der Zusammenarbeit mit ihren Lieferanten wahr. So enthalten die nationalen und internationalen Einkaufsbedingungen der BMW Group neben Qualitätsvorgaben und Kostenaspekten auch soziale und ökologische Anforderungen. Die Erfüllung dieser Prinzipien wird bei der Auswahl potenzieller Lieferanten durch die BMW Group berücksichtigt.

Fortsetzung der Modelloffensive

Das Wachstum der BMW Group war im Jahr 2007 getragen von einer Vielzahl neuer Fahrzeuge und Modellüberarbeitungen. Allein bei der Marke BMW haben Vertrieb und Marketing zehn neue bzw. überarbeitete Modelle in den Markt eingeführt. So gab es neben dem neuen M5 Touring Modellpflegemaßnahmen für die BMW 5er und 6er Reihe sowie für den BMW 1er Fünftürer. Ebenfalls auf den Markt kamen die dreitürige Version des BMW 1er sowie das BMW 1er Coupé. Die Cabrio-Version der 1er Reihe wurde der Öffentlichkeit im Herbst präsentiert, ab Frühjahr 2008 steht dieses Modell den Kunden zur Verfügung.

Bei der BMW 3er Reihe stand im Frühjahr 2007 die Markteinführung des neuen, erstmals mit Hardtop angebotenen 3er Cabrios im Mittelpunkt. Eine M-Version des 3er Coupés folgte im weiteren Jahresverlauf, die M3 Limousine wird 2008 ihre Premiere feiern. Erfolgreich ist auch der neue BMW X5, der in den USA bereits im Herbst 2006 eingeführt wurde, weltweit aber erst 2007 zu den Händlern kam.

Die zweite Generation des MINI war 2007 erstmals ein ganzes Jahr im Markt verfügbar. Der neue MINI knüpfte an die Erfolge seines Vorgängers an. Im November fand mit der Markteinführung des MINI Clubman in Europa ein weiterer Schritt zum Ausbau der MINI Modellfamilie statt.

Seit Sommer 2007 wird das Rolls-Royce Cabrio, das Phantom Drophead Coupé, an Kunden ausgeliefert. Die positive Medien- und Kundenresonanz auf dieses Automobil zeigte sich auch in der Absatzentwicklung.

BMW Welt eröffnet

Das herausragende Ereignis für das BMW Marketing im Jahr 2007 war die Eröffnung der BMW Welt in München. Seit Oktober bietet das Unternehmen Kunden, Besuchern und Nachbarn ein umfangreiches Erlebnisangebot. Mit dem Gebäude, das an die Grenzen des technisch Machbaren geht, setzt die BMW Group ein architektonisches Zeichen. Die BMW Welt ist das neue Zuhause der Marke BMW, steht für Dynamik und Eleganz und wird dem Premiumanspruch der Marke BMW gerecht. Kernstück des multifunktionalen Gebäudes ist die individuelle und persönlich gestaltete Automobilauslieferung. Rund 45.000 Fahrzeuge werden hier jährlich an Abholer aus aller Welt übergeben. Neben der exklusiven Präsentation aller aktuellen Automodellreihen und Motorräder vermitteln Multimedia-Shows und Exponate Einblicke in Forschung, Entwicklung, Design und Produktion und geben so

Gelegenheit, die Marke BMW und das Unternehmen ganzheitlich zu erleben. Darüber hinaus verfügt die BMW Welt über ein Veranstaltungsforum mit modernster Technik. Konzerte, Ausstellungen, Konferenzen und Live-Übertragungen werden ebenso stattfinden wie Empfänge und Seminare. In den ersten 100 Tagen nach der Eröffnung besuchten bereits mehr als 500.000 Gäste die BMW Welt.

Innovatives Marketing und Investitionen in die Marken

Die zahlreichen Fahrzeugvorstellungen bildeten einen Schwerpunkt der Vermarktungs- und Kommunikationsaktivitäten des Jahres 2007. Kundenansprache und Kampagnen waren dabei auf die jeweiligen Zielgruppen abgestimmt und reichten von internationalen Testfahrtveranstaltungen rund um die Einführung des BMW X5 bis zu verstärkten Aktivitäten im Web 2.0 im Zuge der Einführung des BMW 1er Coupés.

Neben modellspezifischen gab es auch modellübergreifende Kampagnen. Hier lag der Fokus in den europäischen Märkten auf der Kommunikation von BMW EfficientDynamics. Unter diesem Titel fasst BMW seine Strategie für die Reduzierung von Verbrauch und Emissionen zusammen.

Mit dem Projekt BMW CleanEnergy verfolgt BMW seit Jahren nicht nur die Reduzierung von Emissionen, sondern die Vision des emissionsfreien Fahrens auf Basis von Wasserstoff. Bereits im Herbst 2006 präsentierte das Unternehmen mit dem Hydrogen 7 ein Wasserstofffahrzeug auf Basis der BMW 7er Reihe der Öffentlichkeit. Im Jahr 2007 wurde der Hydrogen 7 ausgewählten Personen aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Show-Business zur Nutzung zur Verfügung gestellt und der „Club of Pioneers“ ins Leben gerufen. Damit sollen der Wandel zur Wasserstoffgesellschaft und der Aufbau einer Wasserstoffinfrastruktur vorangetrieben werden.

Das BMW Marketing trug im Jahr 2007 dem weiter anhaltenden Trend zu neuen Medien unter anderem auch mit der Etablierung von BMW web.tv Rechnung. Über diese Online-TV-Plattform strahlt BMW wöchentlich Reportagen und Beiträge zu aktuellen Markenthemen, aber auch werbliche Inhalte aus. Schon in den ersten Monaten wurden über BMW web.tv durchschnittlich mehrere hunderttausend Videos pro Monat abgerufen.

Bei den Sportsponsoring-Aktivitäten konzentrierte sich BMW im abgelaufenen Jahr auf Motorsport, Golf und Segeln. Der America's Cup vor Valencia mit dem amerikanischen BMW Oracle Team war dabei das Ereignis mit der weltweit größten Medienresonanz und trug so maßgeblich zur

Bekanntheit und Profilierung der Marke BMW bei. Das BMW Sauber F1-Team hat sich in der abgelaufenen Saison als dritte Kraft in der Formel 1 etabliert.

MINI forcierte auch im abgelaufenen Geschäftsjahr den Aufbau einer weltweiten MINI Community. Dazu fand im niederländischen Zandvoort nahe Amsterdam unter dem Motto „Friends. Festival. Challenge.“ erneut ein MINI United Festival statt. Über 8.000 Besucher aus 50 Ländern nahmen an der dreitägigen Veranstaltung teil. Auch die MINI Challenge, eine spezielle MINI Clubsportserie, ist Bestandteil des Community-Gedankens und verbindet professionellen Sport mit modernem Lifestyle.

Die Marketingaktivitäten konzentrierten sich im Jahr 2007 bei MINI vor allem auf die Markteinführung des MINI Clubman. Die weltweit einheitliche Kampagne unter dem Motto „The other MINI.“ trug dabei dem Trendsetteranspruch des Fahrzeugs Rechnung und überraschte mit frechen Spots und Guerilla-Aktionen.

Für die Marke Rolls-Royce standen im Berichtsjahr die Aktivitäten rund um die Markteinführung des Phantom Drophead Coupés mit der Weltpremiere in Detroit und der Vorstellung in L'Andana, Italien, im Vordergrund. Mit zahlreichen Veranstaltungen bei den Handelsbetrieben stellte das Unternehmen das exklusive Cabrio vor. Des Weiteren setzte Rolls-Royce in den Handelsbetrieben ein für das Luxussegment spezifisches Kundengewinnungs- und -betreuungsprojekt auf.

Vertriebsnetzwerk weiter ausgebaut

Das Jahr 2007 stand für den Vertrieb der BMW Group im Zeichen der intensiven Marktbearbeitung in den etablierten Märkten und dem Ausbau in den Wachstumsmärkten.

Die weltweite Präsenz der Konzernmarken BMW, MINI und Rolls-Royce wurde im abgelaufenen Jahr mit der Eröffnung von vier weiteren Vertriebsstandorten gestärkt. Am 1. Januar 2007 wurden die Tochtergesellschaft in Indien und das Vertriebsbüro in Slowenien eröffnet, am 1. Juli folgten Rumänien und Bulgarien. Die BMW Group ist damit in 41 Märkten mit eigenen Vertriebsorganisationen vertreten und hat zuletzt ihre Präsenz vor allem in den Wachstumsmärkten Asiens und Osteuropas deutlich ausgebaut.

In China wird der Ausbau von Infrastruktur und Qualität der Handelsorganisation vorangetrieben, derzeit gibt es dort weit über 100 Handelsbetriebe. Im gerade erst erschlossenen indischen Markt wird das BMW Händlernetz ebenfalls zügig ausgebaut.

10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

Weltweit werden Automobile der Marke BMW über mehr als 3.000 Handelsbetriebe verkauft, die Marke MINI verfügt über rund 1.500 Verkaufsstellen. Die Handelspartner der BMW Group beschäftigen weltweit etwa 100.000 Mitarbeiter. Darüber hinaus unterhält die BMW Group in 14 Ländern an 37 Standorten konzerneigene Niederlassungen.

Rolls-Royce Automobile werden inzwischen in 30 Ländern vertrieben, das Handelsnetz wurde auf 80 Betriebe erweitert, darunter bereits vier in China.

Der Vertrieb der BMW Group setzt in aktuellen Planungen folgende Schwerpunkte:

- infrastrukturelle und qualitative Entwicklung der Handelsorganisation in Bezug auf die weitere Volumen- und Modellexpansion,
- Ausbau der Vermarktung im Gebrauchtwagen-geschäft,
- systematische Weiterentwicklung der Beziehungen zu Kunden und Interessenten auf allen Ebenen.

Premiumservice auch im Kundendienst

Die Kundenorientierung hat für die BMW Group über den gesamten Produktlebenszyklus höchste Priorität. Ziel des Kundendienstes ist es, Premiumservice zu bieten: Die Erwartungen der Kunden sollen nicht nur erfüllt, sondern übertroffen werden. Dazu werden Prozesse und Strukturen in der Serviceberatung und in den Werkstätten fortwährend unter Qualitätsge-sichtspunkten überprüft.

Mit den neuen BMW TeleServices setzt BMW ein weltweit einzigartiges System ein, das Kunden Komfort und Sicherheit auf höchstem Niveau ge-währleistet. Im Bedarfsfall werden Fahrzeugdaten über eine Datenverbindung direkt an den BMW Service Partner übertragen, beispielsweise bei ei-nem anstehenden Servicetermin an das betreuende Autohaus oder bei einer Funktionsstörung an den Mobilen Service. Durch diese automatische Vernet-zung zwischen Fahrzeug und BMW Service Partner verkürzt sich für den Kunden der Werkstattaufent-halt und im Pannenfall kann kompetente Soforthilfe geleistet werden.

Die neuen BMW TeleServices sind seit Sep-tember 2007 in den ersten Märkten (Deutschland, Österreich und Frankreich) für alle Neufahrzeuge der Baureihen BMW 1er, 3er, 5er, 6er und X5 verfügbar.

Netzwerk der Trainingszentren weiter ausgebaut

Die weltweite Qualifizierungsoffensive im Rahmen der Premiumservice-Strategie wurde 2007 erfolg-reich fortgesetzt. Der schnelle und unmittelbare Wis-senstransfer unter anderem in Bezug auf das neue BMW 3er Cabrio und den neuen BMW X5 in die Märkte erfolgte über eine „Train the Trainer“-Konfe-renz mit 160 Trainern aus 68 Ländern.

Zur Markteinführung des Rolls-Royce Drophead Coupés fanden Händlertrainings in San Diego, New-bury und Kyoto statt.

Die BMW Group eröffnete im Jahr 2007 in Indien, Südkorea, Portugal, Dänemark, Japan und Griechen-land neue Trainingszentren, um in den Märkten optimale Trainingsbedingungen für die Mitarbeiter der Handelsorganisation zu gewährleisten.

Internationalisierung der Distributionszentren fortgesetzt

Mit der Erweiterung des Distributionszentrums in Krefeld wird die Versorgung der Märkte Belgien, Niederlande und Luxemburg sichergestellt. Im Sep-tember 2007 ging in Shanghai das zweite von drei geplanten regionalen Distributionszentren in China in Betrieb. Die Belieferung erfolgt direkt aus der zen-tralen Teileauslieferung in Dingolfing. Die Teilver-sorgung der neuen Vertriebsgesellschaft Indien und ihrer Händler über das regionale Distributionszen-trum in Mumbai ist planmäßig angelaufen.

Krise auf dem US-Kreditmarkt wirkt sich auf die Weltbörsen aus

Die weltweiten Aktienmärkte waren im Jahr 2007 insgesamt sehr volatil. Während in der ersten Jahreshälfte die Kurse von guten Geschäftszahlen stark profitierten, war das zweite Halbjahr von den Auswirkungen der Kreditkrise in den USA geprägt. Der gegenüber dem Euro deutlich schwächere US-Dollar hat darüber hinaus die Kursentwicklung der Titel europäischer Exportunternehmen zunehmend beeinträchtigt.

Der US-Dollar verlor im Berichtszeitraum gegenüber dem Euro um 9,5% an Wert und notierte am letzten Handelstag des Jahres bei 1,46 US-Dollar je Euro (29. Dezember 2006: 1,32 US-Dollar je Euro). Im November 2007 hat der US-Dollar mit einem Wechselkurs von nahezu 1,50 US-Dollar je Euro ein neues Rekordtief seit Einführung der europäischen Gemeinschaftswährung im Jahr 2002 erreicht.

Mit Beginn der Subprime-Krise in den USA haben die weltweiten Aktienmärkte die Gewinne aus dem ersten Halbjahr teilweise wieder abgegeben. Der deutsche Leitindex DAX schloss am letzten Handelstag des Jahres 2007 mit einem Kursgewinn von 22,3% bei 8.067,32 Punkten, nachdem er im Juli 2007 mit 8.151 Punkten einen neuen Höchststand erreicht hatte. Der Dow Jones EURO STOXX 50 beendete das Börsenjahr 2007 mit einem Plus von 6,8%. Sehr positiv entwickelte sich im Berichtszeitraum der Branchenindex Prime Automobile. Er verzeichnete mit einem Schlusstand von 785,54 Punkten ein Plus von 37,9%.

Die BMW Stammaktie notierte am letzten Handelstag des Jahres bei 42,35 Euro. Der Schlusskurs des Vorjahres lag bei 43,51 Euro. Damit konnte die BMW-Stammaktie 2007 mit einem Kursrückgang von 2,7% nicht an die positive Kursentwicklung der Vorjahre anknüpfen. Die BMW Vorzugsaktie hat im Berichtszeitraum deutlich an Wert verloren und schloss das Jahr 2007 mit einem Kurs von 36,30 Euro (-16,6%) ab. Der Kursverlauf der Vorzugsaktien war sehr deutlich von Kursspekulationen in den

Jahren 2006 und 2007 gekennzeichnet. Medienberichten zufolge hielt eine deutsche Großbank größere Positionen in BMW Vorzugsaktien. Dies führte bereits im Jahr 2006 zu einem deutlichen Kursanstieg (+34,3%). Im Jahr 2007 veräußerte die Bank jedoch ihre Vorzugsaktienposition und beeinflusste dadurch die Kursentwicklung im Berichtsjahr erheblich.

Die Edelmetallpreise haben im Berichtsjahr teilweise stark zugelegt. Der Goldpreis hat erstmals seit 1980 die Marke von 800 US-Dollar je Feinunze überschritten und notierte am Jahresende bei 834,00 US-Dollar je Feinunze (+30,9%). Eine ähnliche Entwicklung nahm auch der Ölpreis. Der Preis für ein Barrel der Sorte Brent lag am 31. Dezember 2007 bei 94,33 US-Dollar (+61,2%) und damit deutlich über dem Vorjahresniveau.

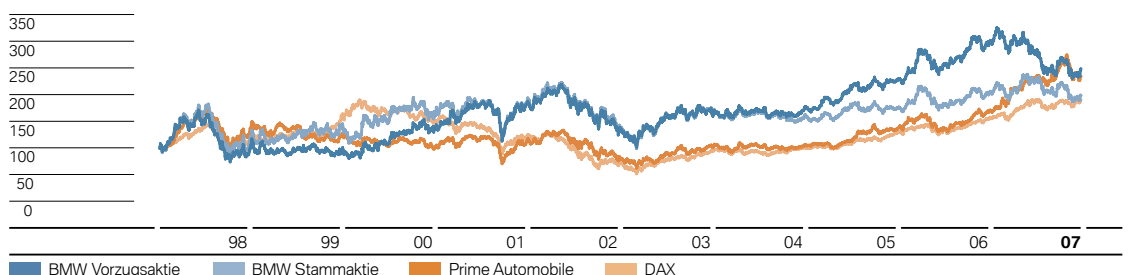
Programm zum Rückkauf von Stammaktien

Nachdem in den Jahren 2005 und 2006 eigene Aktien erworben und eingezogen wurden, hat die Hauptversammlung den Vorstand am 15. Mai 2007 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 16. Mai 2006 aufgehoben. Die Ermächtigung vom 15. Mai 2007 gilt bis zum 14. November 2008. Gegenwärtig ist nicht geplant, von der Ermächtigung Gebrauch zu machen. Allerdings hält sich die BMW AG die Option eines Aktienrückkaufs weiter offen.

Rückkauf von Vorzugsaktien für das Belegschaftsaktienprogramm

Die BMW AG beteiligt seit inzwischen über 30 Jahren ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Unternehmenserfolg. Im Jahr 1989 wurde dazu die Mitarbeiterbeteiligung auf ein Belegschaftsaktienprogramm

Entwicklung der BMW Aktien im Vergleich zu Börsenindizes
(Index: 30.12.1997 = 100)



10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

umgestellt. Im Rahmen dieses Programms erwarb die BMW AG im Jahr 2007 über die Börse insgesamt 660.305 Stück Vorzugsaktien zu einem durchschnittlichen Kaufpreis von 45,48 Euro und reichte diese an die Mitarbeiter weiter.

Der Vorstand der BMW AG hat entschieden, dieses Programm auch im Jahr 2008 fortzuführen. Zum Zweck der anschließenden Weitergabe an Mitarbeiter sollen ab 2. Januar 2008 bis zu 1 Million Vorzugsaktien über die Börse zurückgekauft werden. Die BMW Group berichtet darüber im Internet unter www.bmwgroup.com/ir. Der Rückkauf erfolgt unter Führung eines oder mehrerer Wertpapierhäuser oder Kreditinstitute, die ihre Entscheidung über den Zeitpunkt der einzelnen Rückkäufe unabhängig und unbeeinflusst von der BMW AG treffen, sowie unter Einhaltung der Handelsbedingungen gemäß Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 2273/2003 der Kommission vom 22. Dezember 2003.

Die BMW Group als erfolgreicher Emittent von Anleihen

Um das anhaltend starke Wachstum des Segments Finanzdienstleistungen zu refinanzieren, ist die BMW Group im Berichtszeitraum verstärkt als Emittent von Anleihen und ABS-Transaktionen (Asset Backed Securities) aufgetreten.

Im Jahr 2007 hat die BMW Group erfolgreich zwei Benchmarkanleihen mit einem Gesamtemissionsvolumen von 2,4 Mrd. Euro am europäischen Kapitalmarkt platziert. Darüber hinaus hat die BMW Group Anleihen in Pfund Sterling, Schweizer Franken und US-Dollar mit einem Gegenwert von insgesamt rund 680 Mio. Euro begeben.

Zusätzlich hat die BMW Group 2007 im Euro-Raum erstmals eine öffentliche ABS-Anleihe begeben. Die Anleihe mit einem Emissionsvolumen von 800 Mio. Euro verbrieft Kundenforderungen aus Leasingverträgen.

Der amerikanische Kapitalmarkt wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr vor allem für ABS-Trans-

aktionen und Commercial Papers genutzt. So wurde im Oktober 2007 eine öffentliche Leasing-ABS-Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 1,25 Mrd. US-Dollar in den USA emittiert.

Die Emissionen der BMW Group wurden, wie in den Vorjahren auch, dank der überdurchschnittlich guten Ratings und der kontinuierlichen Informationsversorgung des Kapitalmarkts sehr stark von institutionellen Anlegern wie auch von privaten Investoren nachgefragt. Im Vergleich zu 2006 haben sich die Refinanzierungskonditionen im Verlauf des Jahres 2007 im Euroraum jedoch leicht verschlechtert. In der zweiten Jahreshälfte waren die Kreditmärkte durch den Beginn der Subprime-Krise in den USA geprägt, die US-Notenbank sah sich zum ersten Mal seit 2003 zu mehreren Leitzinssenkungen gezwungen.

Auch das insbesondere im zweiten Halbjahr 2007 durch die Kreditkrise in den USA zunehmend schwierige Marktumfeld konnte die Emissionstätigkeit der BMW Group nicht beeinträchtigen. Die Stärke der BMW Group als führender Anbieter von Premiumfahrzeugen spiegelt sich damit auch an den internationalen Kapitalmärkten wider.

Kapitalmarktkommunikation im Internet

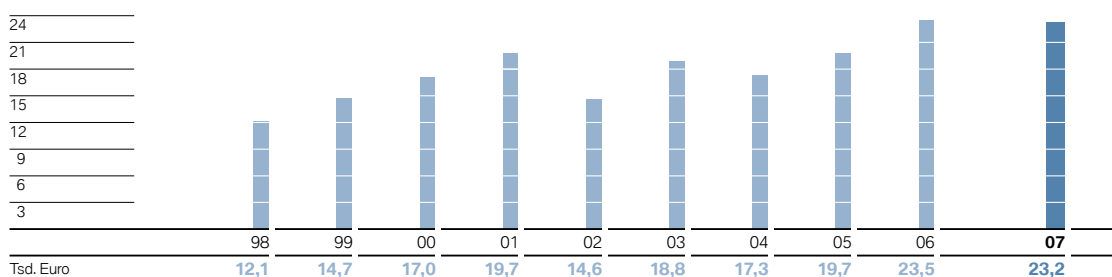
In der Finanzkommunikation der BMW Group spielt das Internet eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund wird das Informationsangebot kontinuierlich weiterentwickelt und ausgebaut (www.bmwgroup.com/ir). Neben zahlreichen Informationen für Aktionäre stellt das Unternehmen sämtliche Finanzpublikationen und Präsentationen sowie ergänzendes Material zu den jeweiligen Abschlüssen zum Download zur Verfügung. Seit mehreren Jahren werden auch die Mitschnitte der Jahres- und Quartalskonferenzen als Audio- und Videodateien zur Verfügung gestellt.

Nachhaltigkeit mit wachsender Bedeutung

Nachhaltiges Wirtschaften und Handeln eines Unternehmens rückt bei Investorenentscheidungen immer stärker in den Blickpunkt. Daher wurde im

Wertentwicklung eines BMW Aktiendepots in Tsd. Euro

Anlage von 10.000 Euro am 1.1.1998 einschließlich Dividende und Bezugsrechtserlösen, Werte zum Jahresende



Jahr 2007 die Kapitalmarktkommunikation der BMW Group im Hinblick auf Socially Responsible Investment (SRI) weiter intensiviert. Die kontinuierliche Kommunikation mit Nachhaltigkeitsinvestoren und -analysten wurde durch entsprechende Roadshows in London und Paris ergänzt.

Die BMW Group wurde nach 2005 und 2006 im September 2007 erneut Branchenführer in den Dow Jones Sustainability Indexes. Damit ist die BMW Group als einziges Unternehmen der Branche zum neunten Mal in Folge in dieser für nachhaltige Investments führenden Indexfamilie vertreten. Auch in den für SRI relevanten Indizes von FTSE4Good der Londoner Börse und der Financial Times ist die BMW Group seit nunmehr sechs Jahren kontinuierlich repräsentiert. Neu aufgenommen wurde die

BMW Group im Jahr 2007 in den FTSE4Good Environmental Leaders Europe 40 Index. Dieser Index beinhaltet europäische Unternehmen, die Vorreiter in Sachen Umweltschutz sind. Im Dezember 2007 erreichte die BMW Group zudem als bestes Automobilunternehmen den dritten Platz im DAX 30 Nachhaltigkeitsrating von Scoris.

Die BMW Group informiert die Öffentlichkeit alle zwei Jahre mit einem Sustainable Value Report über ihr Engagement und ihre Fortschritte im Bereich nachhaltigen Wirtschaftens. Der aktuelle Sustainable Value Report 2007/2008 ist Mitte September im Rahmen der IAA der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Der Bericht ist im Internet unter www.bmwgroup.com/sustainability abrufbar und kann dort auch als Druckversion bestellt werden.

Die BMW Aktie	2007	2006	2005	2004	2003
Stammaktie					
Anzahl der Aktien in 1.000 Stück	601.995	601.995	622.228	622.228	622.228
Zurückgekaufte Aktien zum Stichtag	-	-	13.488	-	-
Börsenkurs in Euro ¹⁾					
Jahresschlusskurs	42,35	43,51	37,05	33,20	36,75
Höchstkurs	50,73	46,47	39,97	37,44	38,40
Tiefstkurs	39,81	35,52	32,04	31,78	21,12
Vorzugsaktie					
Anzahl der Aktien in 1.000 Stück	52.196	52.196	52.196	52.196	52.196
Börsenkurs in Euro ¹⁾					
Jahresschlusskurs	36,30	43,52	33,00	24,80	24,65
Höchstkurs	47,52	45,91	33,98	26,20	26,25
Tiefstkurs	33,64	31,80	24,48	22,86	14,86
	2007	2006	2005	2004 ⁵⁾	2003
Kennzahlen je Aktie in Euro					
Dividende					
Stammaktie	1,06 ²⁾	0,70	0,64	0,62	0,58
Vorzugsaktie	1,08 ²⁾	0,72	0,66	0,64	0,60
Ergebnis je Stammaktie ³⁾	4,78	4,38	3,33	3,33	2,89
Ergebnis je Vorzugsaktie ⁴⁾	4,80	4,40	3,35	3,35	2,91
Cashflow ⁶⁾	9,70	8,21	9,17	9,13	7,37
Eigenkapital	33,24	29,24	25,17	24,52	23,95

1) Xetra-Schlusskurse

2) Vorschlag der Verwaltung

3) Gewichtung der Aktien im Jahresdurchschnitt

4) Gewichtung der Aktien entsprechend der Dividendenberechtigung

5) angepasst nach Neubehandlung der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen

6) berechnet auf Basis des operativen Cashflows

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

10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

Das Grundkapital der BMW AG in Höhe von 654.191.358 Euro ist gemäß § 4 Abs. 1 der Satzung eingeteilt in 601.995.196 Stammaktien im Nennbetrag von 1 Euro und 52.196.162 Vorzugsaktien ohne Stimmrecht im Nennbetrag von 1 Euro. Die Aktien lauten auf den Inhaber. Die Rechte und Pflichten der Aktionäre ergeben sich aus dem Aktiengesetz (AktG) in Verbindung mit der Satzung der Gesellschaft, die unter www.bmwgroup.com im Volltext zur Verfügung steht. Das Stimmrecht jeder Aktie entspricht ihrem Nennbetrag. Je 1 Euro Nennbetrag des bei der Abstimmung vertretenen Grundkapitals gewährt eine Stimme (§ 18 Abs. 1 der Satzung). Die Vorzugsaktien der Gesellschaft sind Vorzugsaktien ohne Stimmrecht im Sinne der §§ 139 ff. AktG, d. h., sie verleihen das Stimmrecht nur in den gesetzlich vorgesehenen Ausnahmefällen, z. B. 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

- etwaige Rückstände von Gewinnanteilen auf die Vorzugsaktien ohne Stimmrecht in der Reihenfolge ihrer Entstehung nachgezahlt werden,
- auf die Vorzugsaktien ohne Stimmrecht ein Vorabgewinnanteil von 0,02 Euro je 1 Euro Nennwert gezahlt wird und
- etwaige weitere Gewinnanteile gleichmäßig auf die Stamm- und Vorzugsaktien gezahlt werden, soweit die Hauptversammlung keine andere Verwendung beschließt.

Der Anspruch der Aktionäre auf Verbriefung ihrer Aktien ist ausgeschlossen.

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

Soweit die Gesellschaft im Rahmen ihres Belegschaftsaktienprogramms Aktien an Mitarbeiter ausgibt, unterliegen diese Aktien einer firmenseitigen privatrechtlichen Veräußerungssperre von vier Jahren, vor deren Ablauf die Belegschaftsaktien von den begünstigten Mitarbeitern grundsätzlich nicht veräußert werden dürfen. Bei den im Rahmen des Belegschaftsaktienprogramms bisher ausgegebenen Aktien handelt es sich um Vorzugsaktien ohne Stimmrecht, die den Mitarbeitern jeweils allein und unmittelbar übertragen wurden.

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

	Direkter Anteil der Stimmrechte in %	Indirekter Anteil der Stimmrechte in %	Stichtag
Johanna Quandt GmbH & Co. KG für Automobilwerte, Bad Homburg v. d. Höhe	15,4		1.4.2002*
Johanna Quandt, Bad Homburg v. d. Höhe	1,3	15,4	1.4.2002*
Susanne Klatten GmbH & Co. KG für Automobilwerte, Bad Homburg v. d. Höhe	11,5		1.4.2002
Susanne Klatten, München	1,0	11,5	1.4.2002
Stefan Quandt GmbH & Co. KG für Automobilwerte, Bad Homburg v. d. Höhe	16,1		1.4.2002*
Stefan Quandt, Bad Homburg v. d. Höhe	1,3	16,1	1.4.2002*

* Bestätigt durch Bestandsmitteilungen zum Stichtag 20. 1.2007.

Bei den genannten Stimmrechtsanteilen können sich nach dem angegebenen Zeitpunkt Veränderungen ergeben haben, die der Gesellschaft gegenüber nicht meldepflichtig waren. Da die Aktien der Gesellschaft Inhaberaktien sind, werden der Gesellschaft Veränderungen beim Aktienbesitz grundsätzlich nur bekannt, soweit sie Meldepflichten unterliegen.

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen bei der Gesellschaft nicht.

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

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

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 15. Mai 2007 ist der Vorstand ermächtigt, bis zum 14. November 2008 über die Börse Stamm- und/oder Vorzugsaktien ohne Stimmrecht der Gesellschaft unter Beachtung der von der Hauptversammlung vorgegebenen Preisgrenzen bis zu insgesamt 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals zu erwerben. Des Weiteren ist der Vorstand ermächtigt, die aufgrund der vorstehenden Ermächtigung erworbenen eigenen Stamm- und/oder Vorzugsaktien ohne Stimmrecht ohne weiteren Beschluss der Hauptversammlung einzuziehen. Ferner ist der Vorstand in den in § 71 AktG gesetzlich geregelten Fällen zum Rückkauf von Aktien und zur Veräußerung zurückgekaufter Aktien befugt, z. B. zur Abwendung eines schweren, unmittelbar bevorstehenden Schadens oder für die Zwecke eines Belegschaftsaktienprogramms. Ein genehmigtes oder bedingtes Kapital besteht zum Berichtszeitpunkt nicht.

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

- Der mit einem internationalen Konsortium mehrerer Banken geschlossene Vertrag über eine zum Stichtag nicht beanspruchte syndizierte Kreditlinie berechtigt die kreditgebenden Banken zur außerordentlichen Kündigung der Kreditlinie mit der Folge der sofortigen Fälligkeit aller ausstehenden Beträge und Zinsen für den Fall, dass eine oder mehrere Personen gemeinsam direkt oder indirekt die Kontrolle an der 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 initiierten Diskussionsprozesses nicht ausgeräumt werden.
- Aufgrund vertraglicher Vereinbarung mit Daimler, Chrysler und General Motors erwirbt die BMW AG geistige Eigentumsrechte aus einer Kooperation zur Entwicklung eines Hybridantriebs. Die Kooperation kann von jeder Partei fristlos gekündigt werden, wenn bezüglich einer anderen Vertragspartei oder eines mit einer anderen Vertragspartei verbundenen Unternehmens ein Change of Control stattfindet. Als Fälle eines Change of Control werden definiert der Erwerb des wirtschaftlichen Eigentums an Gesellschaftsanteilen, die die Mehrheit aller Stimmrechte vermitteln, oder der Erwerb des wirtschaftlichen Eigentums an Gesellschaftsanteilen, die 20% aller Stimmrechte vermitteln, sofern binnen 18 Monaten von dem neuen wirtschaftlich Berechtigten die Mehrheit der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat benannt werden,

10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

sowie bestimmte Verschmelzungsvorgänge und die Übertragung aller oder im Wesentlichen aller der Ausführung des Kooperationsvertrags dienenden Vermögensgegenstände.

- Die BMW AG ist Garantiegeberin in Bezug auf sämtliche Pflichten aus der Vereinbarung betreffend das Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. in China, die ein außerordentliches Kündigungsrecht beider Joint-Venture-Partner für den Fall vorsieht, dass direkt oder indirekt mehr als 25 % der Anteile an der jeweils anderen Partei von einer dritten Person erworben werden oder die andere Partei mit einer anderen rechtlichen Person verschmolzen wird. Eine Kündigung des Joint-Venture-Vertrags kann zum Verkauf der Gesellschaftsanteile an den jeweils anderen Joint-Venture-Partner oder zur Liquidation der Joint-Venture-Gesellschaft führen.
- Betreffend den Handel mit derivativen Finanzinstrumenten bestehen Rahmenverträge mit Kreditinstitutionen und Banken (ISDA Master Agreements), die jeweils ein außerordentliches Kündigungsrecht mit der Folge der Abwicklung aller laufenden Transaktionen für den Fall vorsehen, dass eine wesentliche Verschlechterung der Kreditwürdigkeit der betreffenden Vertragspartei Folge eines direkten oder indirekten Erwerbs des wirtschaftlichen Eigentums an Kapitalanteilen, die die Berechtigung zur Wahl der Mehrheit der Mitglieder des Aufsichtsrats einer Vertragspartei vermitteln, oder einer sonstigen Beteiligung, die die Kontrolle über eine Vertragspartei ermöglicht, oder einer Verschmelzung oder Vermögensübertragung ist.

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

Konzerninternes Steuerungssystem

Das konzerninterne Steuerungssystem zielt auf die langfristige Wertsteigerung der BMW Group. Daraus abgeleitet ergeben sich die Zielsetzungen für die Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen. Innerhalb der Segmente Automobile und Motorräder erfolgt die Orientierung an konkreten Produktprojekten sowie Prozess- und Strukturprojekten. Im Segment Finanzdienstleistungen werden vor allem Cashflows und Risikopositionen betrachtet, die sich aus dem Finanzierungs- und Leasingportfolio ergeben.

Mindestverzinsungsanspruch aus den Kapitalkosten abgeleitet

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

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

Die Eigenkapitalkosten werden nach dem Capital Asset Pricing Model (CAPM) bestimmt. Die Fremdkapitalverzinsung orientiert sich zum einen an der durchschnittlichen Verzinsung langfristiger Fremdmittel und zum anderen an der Verzinsung der Pensionsverpflichtungen.

Wertmanagement im Rahmen der Projektsteuerung

Aus den segmentspezifischen Strategien sowie den daraus abgeleiteten Projektentscheidungen ergeben sich die strategischen Schwerpunkte der

Funktionalbereiche. Durch die enge Koppelung der segmentspezifischen Strategien mit den einzelnen Projektzielen wird ein zielgerichteter Projektentwicklungsprozess gewährleistet. Nach der Entscheidung für ein Projekt gilt es, die einzelnen Projekte im Zeitablauf zu steuern. Dabei werden die Projekte laufend überprüft und Ressourcen bei Bedarf neu zugewiesen.

Wichtige Bestandteile der wertorientierten Steuerung bei der BMW Group sind folglich die Projektentscheidung und – damit verbunden – die Projektauswahl. Bei der Entscheidung kommt eine Kapitalwert- und Renditerechnung zum Einsatz: Aus den Zahlungsströmen, die durch eine Projektentscheidung ausgelöst werden, ergeben sich der Kapitalwert und die interne Projektrendite („Modellrendite“ bei Fahrzeugprojekten) des betreffenden Projekts. Der Kapitalwert und die interne Projektrendite werden dem aus dem Kapitalmarkt abgeleiteten Mindestverzinsungsanspruch gegenübergestellt.

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

Aggregiert über alle Projekte ergibt sich bei einer Diskontierung auf einen bestimmten Zeitpunkt der Kapitalwert des Produktprogramms als eine wesentliche Zielgröße in den Segmenten Automobile und Motorräder. Abzüglich des Marktwerts des Fremdkapitals ergibt sich daraus der Unternehmenswert des jeweiligen Segments. Ziel für die beiden auf diese Art gesteuerten Segmente Automobile und Motorräder ist es, ein kontinuierliches Wachstum des so ermittelten Unternehmenswerts zu generieren.

Return on Capital Employed	Ergebnis vor Finanzergebnis in Mio. Euro		Eingesetztes Kapital in Mio. Euro		Return on Capital Employed in %	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Automobile	3.450	3.055	15.108	14.056	22,8	21,7
Motorräder	80	75	440	423	18,2	17,7

- 10 Konzernlagebericht
 10 Das Geschäftsjahr im Überblick
 13 Rahmenbedingungen
 17 Geschäftsverlauf
 41 BMW Aktie und Anleihen
 44 Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
 47 Finanzwirtschaftliche Situation
 47 – Konzerninternes Steuerungssystem
 49 – Ertragslage
 51 – Finanzlage
 53 – Vermögenslage
 55 – Nachtragsbericht
 55 – Wertschöpfungsrechnung
 57 – Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
 58 – Erläuterungen zur BMW AG
 62 Risikomanagement
 68 Prognosebericht und Ausblick

Eingesetztes Kapital im Segment Automobile in Mio. Euro	2007	2006
Eingesetztes Vermögen	28.515	27.227
./. Abzugskapital	- 13.407	- 13.171
Eingesetztes Kapital	15.108	14.056

Kapitalrenditen zur periodischen Wertmessung

Die Steuerung der Produktprojekte und des gesamten Produktprogramms unterliegt Rahmenbedingungen, die sich aus der Periodenplanung ergeben. Dabei geht es darum, die periodenbezogenen Ziele langfristig zu überwachen und zu steuern, um eine stetige Ergebnisentwicklung der BMW Group sicherzustellen. Die periodische Steuerung erfolgt vor dem Hintergrund der durch die Rechnungslegung definierten Bilanzierungs- und Bewertungsregeln. Als Kennzahlen für eine derartige operative Performancekontrolle nutzt die BMW Group im Wesentlichen das Ergebnis vor Steuern sowie segmentspezifische Renditegrößen.

So wird für die Segmente Automobile und Motorräder beispielsweise der Return on Capital Employed als oberste Steuerungsgröße verwendet. Zudem dient die Umsatzrendite als zusätzliche

Orientierungsgröße. Für den Konzern kommt der Return on Assets zum Einsatz. Das Segment Finanzdienstleistungen wird neben dem Return on Assets auch über risikoorientierte Kennzahlen wie den Value at Risk gesteuert.

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

$$\text{ROA Group} = \frac{\text{Ergebnis vor Zinsaufwendungen und Steuern}}{\text{Bilanzsumme}}$$

$$\text{ROA Finanzdienstleistungen} = \frac{\text{Ergebnis vor Steuern}}{\text{Operatives Vermögen}}$$

Der ROCE setzt das operative Ergebnis des Segments in Beziehung zu dem hierfür eingesetzten Kapital. Das eingesetzte Kapital setzt sich aus den operativen langfristigen und kurzfristigen Vermögenswerten des Segments 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 z. B. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Das Abzugskapital wird daher vom eingesetzten Vermögen in Abzug gebracht.

Return on Assets	Ergebnis vor Steuern/Ergebnis vor Zinsaufwendungen und Steuern in Mio. Euro		Operatives Vermögen/ Bilanzsumme in Mio. Euro		Return on Assets in %	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Finanzdienstleistungen	743	685	59.040	50.529	1,3	1,4
BMW Group	4.721	4.979	88.997	79.057	5,3	6,3

Steuerungsgrößen in %	2007	2006	2005	2004*	2003
Return on Capital Employed					
Automobile	22,8	21,7	23,2	25,4	23,8
Motorräder	18,2	17,7	17,8	10,4	16,7
Return on Assets					
Finanzdienstleistungen	1,3	1,4	1,3	1,4	1,4
BMW Group	5,3	6,3	5,6	6,5	6,6

*angepasst nach Neubehandlung der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen

Abgeleitet aus den Kapitalkosten als Mindestverzinsungsanspruch liegt der Zielwert für den ROCE im Segment Automobile bei mindestens 26 %.

Langfristige Wertsteigerung

Zielvorgabe für die Ergebnisgröße ist ebenfalls ein kontinuierliches Wachstum, für die jeweiligen Renditegrößen ist der unternehmensspezifische Mindestverzinsungsanspruch maßgebend. Diese Periodenzielen ergänzen die Projekt- bzw. Programmziele.

Um unter Berücksichtigung dieser periodischen, rechnungswesenorientierten Größen ein geschlossenes Zielvorgabe- und Steuerungsmodell zu implementieren, werden bei jeder Projektentscheidung neben den Zahlungsstromauswirkungen im Kapitalwert und der Modellrendite auch die periodischen Ergebniseffekte der Entscheidung im Langfristzeitraum dargestellt. Durch diesen Steuerungsansatz lassen sich die Auswirkungen einer jeden projektorientierten Entscheidung sowohl auf den Unternehmenswert – manifestiert im Kapitalwert des Produktprogramms – als auch auf die Ergebnis- und Renditeentwicklung analysieren. Die daraus resultierende „Multiprojektplanung“ erlaubt einen permanenten Abgleich zwischen den dynamischen mehrperiodigen und den periodenbezogenen Zielgrößen.

Strategische Neuausrichtung

Im Zuge der strategischen Neuausrichtung wird auch das konzerninterne Steuerungssystem weiterentwickelt werden. Die BMW Group beabsichtigt, sich künftig noch stärker an Profitabilität und langfristiger Wertsteigerung auszurichten. In Zukunft wird daher die Kapitaleffizienz durch Steuerung des Kapitaleinsatzes in allen Segmenten und auf Konzernebene sowie bei Projektentscheidungen noch mehr in den Vordergrund rücken.

Ertragslage

Der Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2007 einen Jahresüberschuss von 3.134 Mio. Euro (i. Vj. 2.874 Mio. Euro). Die Umsatzrendite nach Steuern beträgt 5,6 % (i. Vj. 5,9 %). Der Konzern erwirtschaftete damit ein Ergebnis je Stammaktie von 4,78 Euro und je Vorzugsaktie von 4,80 Euro.

Die Umsatzerlöse des Konzerns stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 14,3 %. Wechselkursbereinigt wäre der Konzernumsatz um 8.397 Mio. Euro bzw. 17,6 % gestiegen. Die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce stiegen um 11,8 %. Die Umsatzerlöse

im Motorradgeschäft verringerten sich um 2,5 %. Im Geschäft mit Finanzdienstleistungen wuchsen die Umsatzerlöse aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens um 26,5 %. Die Umsätze aus den sonstigen Aktivitäten des Konzerns betragen 214 Mio. Euro und betreffen im Wesentlichen die Cirquent Gruppe (bisher: softlab Gruppe). Die vergleichbare Vorjahreszahl der Umsatzerlöse aus den sonstigen Aktivitäten des Konzerns beträgt 193 Mio. Euro.

Die Umsatzentwicklung verlief über alle Regionen hinweg positiv. Während in Deutschland die Konzernumsätze um 12,4 % anstiegen, erhöhten sie sich im übrigen Europa um 21,4 %. In der Region Amerika erhöhten sich die Umsatzerlöse gegenüber Vorjahr um 5,5 %. In den Gebieten Afrika, Asien und Ozeanien sind die Umsatzerlöse insgesamt um 14,0 % gestiegen. Dies ist vor allem auf die deutliche Absatzsteigerung in China zurückzuführen. Die Umsatzkosten sind gegenüber dem Vorjahr um 2,1 Prozentpunkte stärker gestiegen als die Umsatzerlöse. Hier spiegeln sich die bereits zu Beginn des Jahres 2007 vorhergesagten Belastungen wider, die sich aus ungünstigeren Transferkursen sowie aus gestiegenen Rohstoffpreisen ergaben. Trotz dieser Belastungen nimmt das Bruttoergebnis vom Umsatz um 7,5 % zu. Es hat, bezogen auf das Umsatzvolumen, einen Anteil von 21,8 % (i. Vj. 23,1 %). In den Teilkonzernen Industriegeschäft sowie Finanzgeschäft sind die Anteile des Bruttoergebnisses, bezogen auf das Umsatzvolumen, im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 bzw. 1,1 Prozentpunkte niedriger. Zum Konsolidierungskreis der Teilkonzerne siehe auch Anhangs-angabe [1].

Die Vertriebskosten und allgemeinen Verwaltungskosten sind aufgrund der Ausweitung des Geschäftsvolumens um 5,7 % gestiegen, der Anstieg fiel jedoch geringer aus als das Umsatzwachstum. Die Relation zu den Umsatzerlösen beträgt 9,4 % und liegt damit um 0,7 Prozentpunkte unter der des Vorjahres.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten wurden gegenüber dem Vorjahr um 14,8 % gesteigert. Dies entspricht unverändert 5,2 % des Umsatzvolumens. In den Forschungs- und Entwicklungskosten sind Abschreibungen aktivierter Entwicklungskosten von 1.109 Mio. Euro (i. Vj. 872 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 3.144 Mio. Euro (i. Vj.

10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

in Mio. Euro	2007	2006
Umsatzerlöse	56.018	48.999
Umsatzkosten	-43.832	-37.660
Bruttoergebnis vom Umsatz	12.186	11.339
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	-5.254	-4.972
Forschungs- und Entwicklungskosten	-2.920	-2.544
Sonstige betriebliche Erträge	730	744
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-530	-517
Ergebnis vor Finanzergebnis	4.212	4.050
Ergebnis aus Equity-Bewertung	11	-25
Übriges Finanzergebnis	-350	99
Finanzergebnis	-339	74
Ergebnis vor Steuern	3.873	4.124
Ertragsteuern	-739	-1.250
Jahresüberschuss	3.134	2.874

3.208 Mio. Euro). Bezogen auf den Umsatz im Berichtsjahr ergibt sich damit eine Forschungs- und Entwicklungsquote von 5,6 % (i. Vj. 6,5 %).

Die in den Umsatzkosten, Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten sowie in den Forschungs- und Entwicklungskosten enthaltenen Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen betragen insgesamt 3.683 Mio. Euro (i. Vj. 3.272 Mio. Euro).

Durch das im Jahr 2007 verabschiedete Altersgrenzenanpassungsgesetz der gesetzlichen Rentenversicherung in Deutschland kam es zu einer Reduzierung der Pensionsverpflichtungen. Der daraus entstehende positive Ergebniseffekt in Höhe von 103 Mio. Euro fällt verteilt über alle Funktionskosten an.

Der positive Saldo aus den Sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen ist gegenüber dem Vorjahr um 11,9% gesunken. Dabei sind die Sonstigen betrieblichen Erträge vor allem durch geringere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen gesunken. Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich mit 13 Mio. Euro bzw. 2,5% nur unwesentlich erhöht.

Das Ergebnis vor Finanzergebnis liegt um 162 Mio. Euro bzw. 4,0% über dem Vorjahreswert und erreicht somit einen neuen Spitzenwert.

Das Finanzergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr um 413 Mio. Euro vermindert. Davon entfallen -445 Mio. Euro auf das Sonstige Finanzergebnis.

Wie bereits erwähnt, fiel 2006 ein Sondereffekt aus der weitgehenden Abwicklung der Umtauschanleihe auf Aktien der Rolls-Royce plc, London, in Höhe von 372 Mio. Euro an. Im Jahr 2007 kam es zu weiteren Wandlungen, bei denen ein Buchgewinn von 97 Mio. Euro anfiel. Bis zum Ende des Berichtsjahres wurde die Umtauschanleihe damit vollständig abgewickelt. Neben dem Effekt aus der Umtauschanleihe auf Aktien der Rolls-Royce plc, London, enthält das Sonstige Finanzergebnis Belastungen aus derivativen Finanzinstrumenten, insbesondere aus alleinstehenden Zinsderivaten. Aufgrund der veränderten Zinsstruktur haben sich die Marktwerte dieser Finanzinstrumente negativ entwickelt. Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung ist um 36 Mio. Euro angestiegen. Ursache hierfür ist im Wesentlichen eine Wertminderung der Anteile der BMW Group an TRITEC Motors Ltda., Campo Largo, im Vorjahr. Diese Anteile wurden 2007 an die Chrysler Group übertragen. Das Beteiligungsergebnis ist um 35 Mio. Euro niedriger ausgefallen; das Zinsergebnis verbesserte sich um 31 Mio. Euro. Innerhalb des Zinsergebnisses verringerte sich der negative Saldo aus den Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen und den erwarteten Vermögenserträgen aus Pensionsfonds gegenüber dem Vorjahr um 3,8%.

Vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Entwicklung des Finanzergebnisses ist das Ergebnis vor Steuern gegenüber dem Vorjahr um 6,1% gesun-

ken. Die Umsatzrendite vor Steuern beträgt 6,9% (i. Vj. 8,4%). Bereinigt um den Effekt aus der Abwicklung der Umtauschanleihe auf Aktien der Rolls-Royce plc, London, und der Marktwertveränderung der Optionsverpflichtung aus der Umtauschanleihe stieg das Ergebnis vor Steuern um 0,6% auf 3.776 Mio. Euro.

Der Jahresüberschuss des Konzerns liegt um 260 Mio. Euro bzw. 9,0% über dem Vorjahreswert. Die im Vergleich zum Vorjahr signifikant gesunkene Steuerlastquote resultiert vor allem aus niedrigeren Latenten Steuern. Dies ist im Wesentlichen durch die Effekte des am 6. Juli 2007 vom Bundesrat verabschiedeten Unternehmensteuerreformgesetzes 2008 begründet.

Im Segment Automobile wurden im Berichtsjahr 9,2% mehr Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse sind um 12,7% gestiegen. Das Segmentergebnis konnte trotz der Belastungseffekte um 7,3% auf 3.232 Mio. Euro gesteigert werden.

Die Umsatzerlöse im Segment Motorräder sind im Vergleich zum Vorjahr um 2,9% gesunken. Anhaltende Effizienzverbesserungen trugen dazu bei, dass das Segmentergebnis im gleichen Zeitraum gestiegen ist. Das Segmentergebnis liegt mit 71 Mio. Euro um 7,6% über dem Vorjahreswert.

Das Geschäft des Segments Finanzdienstleistungen wurde im Jahr 2007 wiederum erfolgreich

ausgebaut. Dadurch konnte das Segmentergebnis um 8,5% gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. In den Überleitungen auf das Konzernergebnis ergibt sich ein negativer Saldo von 173 Mio. Euro, der um 534 Mio. Euro unter dem Wert des Vorjahreszeitraums liegt. Dies ist vor allem auf den höheren Buchgewinn aus der Abwicklung der Umtauschanleihe auf Aktien der Rolls-Royce plc, London, im Vorjahr sowie die negativen Marktwertveränderungen der derivativen Finanzinstrumente zurückzuführen.

Finanzlage

Die Kapitalflussrechnung des Konzerns zeigt die Herkunft und Verwendung der Zahlungsströme in den Geschäftsjahren 2007 und 2006. Dabei wird zwischen Zahlungsströmen aus der laufenden Geschäftstätigkeit sowie aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit unterschieden.

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

Aus der laufenden Geschäftstätigkeit des Konzerns ergibt sich im Geschäftsjahr ein Mittelzufluss

Umsatzerlöse nach Segmenten

in Mio. Euro	2007	2006
Automobile	53.818	47.767
Motorräder	1.228	1.265
Finanzdienstleistungen	13.940	11.079
Überleitungen	-12.968	-11.112
Konzern	56.018	48.999

Ergebnis vor Steuern nach Segmenten

in Mio. Euro	2007	2006
Automobile	3.232	3.012
Motorräder	71	66
Finanzdienstleistungen	743	685
Überleitungen	-173	361
Konzern	3.873	4.124

10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

von 11.794 Mio. Euro, der gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1.814 Mio. Euro bzw. 18,2% gestiegen ist. Die Veränderungen im Netto-Umlaufvermögen führten im Geschäftsjahr 2007 zu einem Mittelzufluss von 204 Mio. Euro nach einem Mittelzufluss von 174 Mio. Euro im Vorjahr. Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit des Konzerns beträgt 17.248 Mio. Euro und ist damit im Verhältnis zum Vorjahr um 3.578 Mio. Euro höher ausgefallen. Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen haben im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu einem um 46 Mio. Euro geringeren Mittelabfluss geführt. Bei den Nettoinvestitionen im Finanzdienstleistungsgeschäft ist ein deutlich angestiegener Mittelabfluss zu verzeichnen. Er lag im Berichtsjahr um 3.604 Mio. Euro über dem des Vorjahres.

Im Bereich der Finanzierungstätigkeit kam es im Jahr 2007 zu einem Mittelzufluss von 6.557 Mio. Euro (i. Vj. 3.323 Mio. Euro). Durch die Begebung von Anleihen flossen dem Konzern 6.038 Mio. Euro (i. Vj. 6.876 Mio. Euro) zu, durch Tilgung flossen 4.152 Mio. Euro (i. Vj. 4.491 Mio. Euro) ab. Die Dividendenzahlung lag im Geschäftsjahr 2007 bei 458 Mio. Euro. Bei den sonstigen Finanzverbindlichkeiten und Commercial Papers war ein um 3.519 Mio. Euro höherer Mittelzufluss zu verzeichnen als im Vorjahr.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit wird zu 68,4% (i. Vj. 73,0%) durch den Mittelzufluss

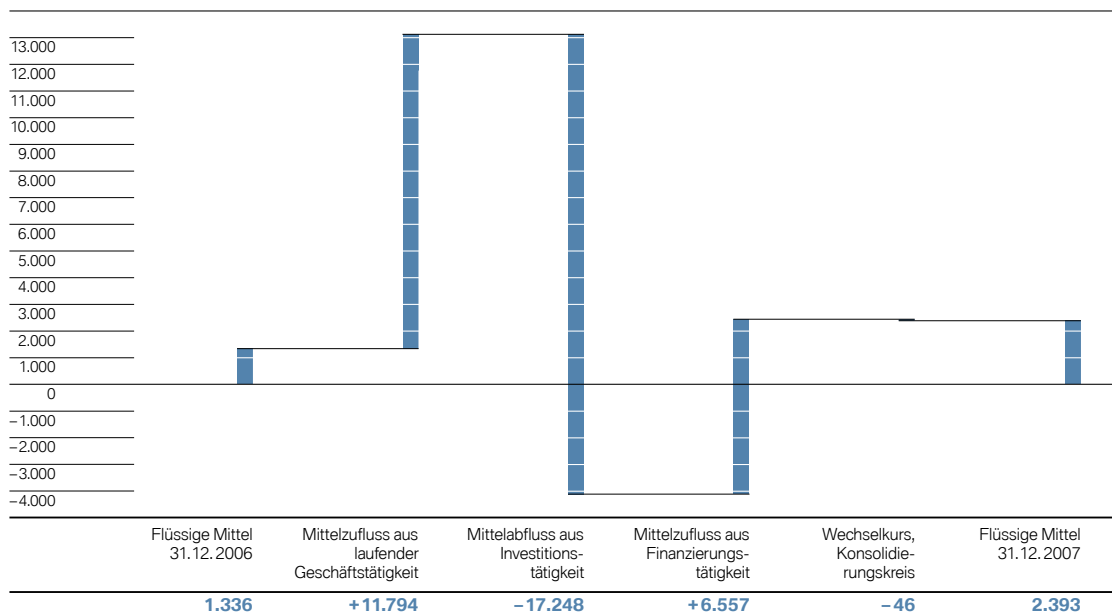
aus der laufenden Geschäftstätigkeit gedeckt. Die Kapitalflussrechnung des Teilkonzerns Industriegeschäft weist eine Überdeckung des Mittelzuflusses aus der laufenden Geschäftstätigkeit über den Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit von 56,6% (i. Vj. 21,6%) aus. Erwartungsgemäß ergibt sich in der Kapitalflussrechnung des Teilkonzerns Finanzgeschäft wegen der hohen Investitionen in Vermietete Erzeugnisse und in Forderungen aus Finanzdienstleistungen eine Unterdeckung. Sie liegt bei 58,7% (i. Vj. 50,2%).

Aus der Entwicklung der einzelnen Cashflows ergibt sich nach Bereinigung der Flüssigen Mittel um Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte in Höhe von –46 Mio. Euro (i. Vj. +82 Mio. Euro) eine Erhöhung der Flüssigen Mittel im Konzern um 1.057 Mio. Euro (i. Vj. Rückgang um 285 Mio. Euro).

Das Nettofinanzvermögen im Teilkonzern Industriegeschäft beträgt zum 31. Dezember 2007 inklusive der konzerninternen Forderungen gegenüber dem Finanzgeschäft 7.052 Mio. Euro. Es hat sich damit gegenüber dem Vorjahr um 1.667 Mio. Euro erhöht. Das Nettofinanzvermögen des Industriegeschäfts errechnet sich aus den Flüssigen Mitteln in Höhe von 1.887 Mio. Euro und den Wertpapieren des Industriegeschäfts in Höhe von 1.933 Mio. Euro sowie den Forderungen gegenüber dem Finanzgeschäft in Höhe von 5.910 Mio. Euro abzüglich der

Veränderung der Flüssigen Mittel

in Mio. Euro



Finanzverbindlichkeiten des Industriegeschäfts. Diese betragen 2.678 Mio. Euro, ohne Berücksichtigung der Zins- und Währungsderivate.

Vermögenslage

Die Konzernbilanzsumme wuchs im Vergleich zum Vorjahr um 9.940 Mio. Euro bzw. 12,6% auf 88.997 Mio. Euro. Währungseffekte, die im Wesentlichen durch einen schwächeren US-Dollar verursacht wurden, wirkten im Berichtsjahr wiederum dämpfend auf das Wachstum des Bilanzvolumens. Währungsbereinigt wäre die Bilanzsumme um 12.703 Mio. Euro bzw. 16,7% gestiegen. Ausschlaggebend für den Anstieg auf der Aktivseite der Bilanz waren vor allem die Vermieteten Gegenstände (+ 24,7%), die Finanzforderungen (+ 21,4%), die Flüssigen Mittel (+ 79,1%) sowie die Forderungen aus Finanzdienstleistungen (+ 12,8%). Auf der Passivseite erhöhten sich vor allem das Eigenkapital (+ 13,7%) sowie die Finanzverbindlichkeiten (+ 20,5%).

Die Immateriellen Vermögenswerte nahmen um 6,7% auf 5.670 Mio. Euro zu. Innerhalb dieser Position hat sich der Bestand an aktivierten Entwicklungskosten um 4,7% auf 5.034 Mio. Euro erhöht. Die Investitionen in aktivierte Entwicklungskosten betragen im Berichtsjahr 1.333 Mio. Euro (- 13,2%). Die Aktivierungsquote liegt damit bei 42,4% (i. Vj. 47,9%). Die Verminderung der Investitionen in aktivierte Entwicklungskosten im Jahr 2007 ergibt sich aus der geringeren Anzahl von Projekten in der Phase der Serienentwicklung. Die entsprechenden Abschreibungen belaufen sich auf 1.109 Mio. Euro (+ 27,2%).

Die Sachanlagen verringerten sich leicht um 1,6% auf 11.108 Mio. Euro. Der Großteil der Investitionen floss in den weiteren Ausbau des weltweiten Produktions- und Vertriebsnetzwerks. In Sachanlagen wurden 2.684 Mio. Euro bzw. 1,1% mehr als im Vorjahr investiert. Im Bereich der Sachanlagen fielen Abschreibungen in Höhe von 2.471 Mio. Euro an (+ 6,8%). Die Vorräte erstmals konsolidierter Tochterunternehmen betragen 5 Mio. Euro. Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen liegen insgesamt bei 4.267 Mio. Euro (- 1,1%). Sie wurden wie in den Vorjahren voll innenfinanziert. Der Anteil dieser Investitionen an den Umsatzerlösen beträgt 7,6% (i. Vj. 8,8%).

Aufgrund der guten Geschäftsentwicklung bei Finanzdienstleistungen hat das Bilanzvolumen der Vermieteten Gegenstände gegenüber dem Vorjahr deutlich zugenommen und stieg um 24,7% auf 17.013 Mio. Euro. Währungsbereinigt wäre der Be-

stand an Vermieteten Gegenständen um 33,2% gewachsen.

Die Sonstigen Finanzanlagen sind um 47,9% auf 209 Mio. Euro gesunken. Diese Verminderung beruht vor allem auf der Abwicklung der Umtauschanleihe auf Aktien der Rolls-Royce plc, London, die im Jahr 2007 vollständig abgeschlossen wurde. Die BMW Group verfügt nunmehr über keine Beteiligung mehr an Rolls-Royce plc, London.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen haben, bedingt durch die Ausweitung des Geschäftsvolumens, um 12,8% auf 34.244 Mio. Euro zugenommen. Davon entfallen auf Kunden- und Händlerfinanzierungen 26.181 Mio. Euro (+ 13,6%) und auf Finance Leases 8.063 Mio. Euro (+ 10,0%). Die Vorräte stiegen um 555 Mio. Euro bzw. 8,2% auf 7.349 Mio. Euro. Die Zunahme der Bestände resultiert im Wesentlichen aus der Ausweitung des Geschäftsbetriebs. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind im Vergleich zum 31. Dezember 2006 um 18,3% angestiegen.

Die Finanzforderungen sind vor allem aufgrund der höheren Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente um 21,4% auf 4.795 Mio. Euro gestiegen.

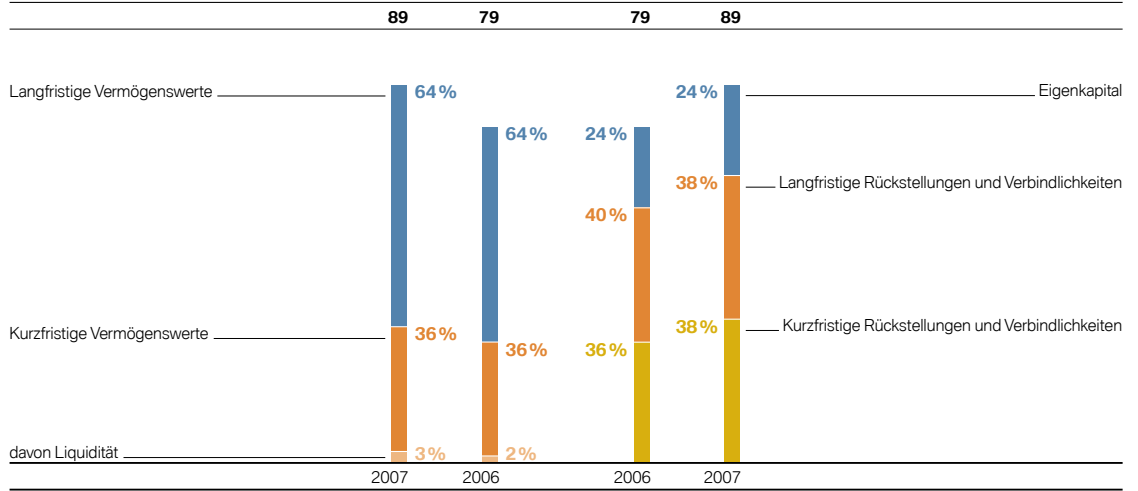
Der Bestand an Liquididen Mitteln hat sich um 29,1% auf 4.352 Mio. Euro erhöht. Während die Wertpapiere in etwa auf Vorjahresniveau liegen, haben sich die Flüssigen Mittel gegenüber dem Vorjahr um 1.057 Mio. Euro aufgebaut.

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital um 13,7% auf 21.744 Mio. Euro. Der Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG erhöhte das Eigenkapital um 3.126 Mio. Euro. Im Eigenkapital direkt erfasste Wertänderungen verringerten das Eigenkapital um 61 Mio. Euro (i. Vj. 43 Mio. Euro). Sie ergeben sich aus den Wechselkursveränderungen, der Bilanzierung der Marktwertveränderungen der Finanzinstrumente und der zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere sowie den versicherungsmathematischen Gewinnen bzw. Verlusten aus Pensionszusagen. Der Anstieg der Abzinsungsfaktoren insbesondere in Deutschland führte 2007 zu versicherungsmathematischen Gewinnen in Höhe von 528 Mio. Euro. Die Marktwerte der Wertpapiere entwickelten sich insbesondere aus der Abwicklung der Umtauschanleihe auf Aktien der Rolls-Royce plc, London, negativ. Währungsveränderungen verringerten das kumulierte übrige Eigenkapital um weitere 384 Mio. Euro. Derivative Finanzinstrumente erhöhten sich hingegen um 366 Mio. Euro. Die latenten Steuern auf direkt mit dem Eigenkapital verrechnete Wertänderungen verringerten das Eigenkapital im Jahr 2007 um 388 Mio. Euro.

- 10 Konzernlagebericht
- 10 Das Geschäftsjahr im Überblick
- 13 Rahmenbedingungen
- 17 Geschäftsverlauf
- 41 BMW Aktie und Anleihen
- 44 Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
- 47 Finanzwirtschaftliche Situation
 - 47 – Konzerninternes Steuerungssystem
 - 49 – Ertragslage
 - 51 – Finanzlage
 - 53 – Vermögenslage
 - 55 – Nachtragsbericht
 - 55 – Wertschöpfungsrechnung
 - 57 – Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
 - 58 – Erläuterungen zur BMW AG
 - 62 Risikomanagement
 - 68 Prognosebericht und Ausblick

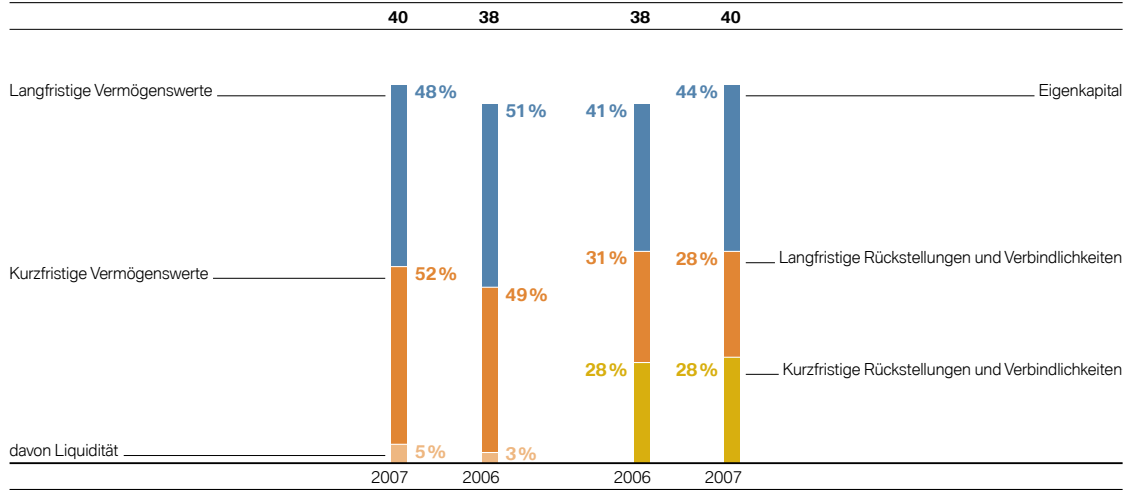
Bilanzstruktur Konzern

in Mrd. Euro



Bilanzstruktur Industriegeschäft

in Mrd. Euro



Der Wert der Anteile anderer Gesellschafter am Eigenkapital betrug 11 Mio. Euro. Die Eigenkapitalquote des Konzerns stieg um 0,2 Prozentpunkte auf 24,4 %.

Für den Teilkonzern Industriegeschäft errechnet sich eine Eigenkapitalquote von 43,8 % nach 40,6 % im Vorjahr. Die Eigenkapitalquote des Teilkonzerns Finanzgeschäft verringerte sich von 10,4 % im Vorjahr auf 9,2 % im laufenden Jahr.

Die Rückstellungen für Pensionen verminderten sich um 7,8 % auf 4.627 Mio. Euro. Wie im Vorjahr wird der gesamte Anwartschaftsbarwert der Versorgungszusagen (Defined Benefit Obligation) unter den Rückstellungen für Pensionen gezeigt. Sofern die Pensionsverpflichtungen durch Pensionsfonds gedeckt sind, wird das Fondsvermögen zu Marktwerten von der Verpflichtung abgesetzt. Die Verminderung der Verpflichtungen ergibt sich vor allem durch höhere Diskontierungszinssätze in Deutschland.

Die Sonstigen Rückstellungen reduzierten sich leicht um 0,6 % auf 5.502 Mio. Euro. Die Latenten Ertragsteuern verringerten sich um 44 Mio. Euro auf 2.714 Mio. Euro. Dabei glichen sich gegenläufige Effekte aus dem Unternehmensteuerreformgesetz 2008, den Latenten Steuern auf direkt mit dem Eigenkapital verrechneten Wertänderungen sowie Währungseffekte auf die Latenten Steuern in etwa aus. Aufgrund des stark wachsenden Finanzdienstleistungsgeschäfts stiegen die Finanzverbindlichkeiten um 20,5 % an. Innerhalb der Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich die Anleihen um 12,0 % auf 18.383 Mio. Euro. Ferner sind die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, die Asset-Backed-Finanzierungen sowie die Commercial Papers gestiegen.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betragen 3.551 Mio. Euro und liegen damit um 5,0 % unter dem Vorjahr.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten von 6.130 Mio. Euro sind gegenüber dem Vorjahr um 4,7 % gestiegen. Dies ist insbesondere auf den Anstieg der Passiven Rechnungsabgrenzungsposten aus Service- und Reparaturverträgen sowie aus dem Leasingbereich zurückzuführen.

Vergütungsbericht

Die Vergütung des Vorstands enthält als Elemente feste und variable Bezüge. Ferner bestehen Zusagen für den Fall der Mandatsbeendigung hauptsächlich

in Form von Ruhegeldzusagen. Nähere Einzelheiten einschließlich der individualisiert ausgewiesenen Bezüge enthält der Vergütungsbericht, der im Kapitel „Corporate Governance“ auf den Seiten 142 bis 145 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 2007 um 3,8 % auf 14.096 Mio. Euro gestiegen. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf gestiegene Umsatzerlöse zurückzuführen. Die Brutto-Wertschöpfung hat mit einem Wachstum von 9,5 % stärker zugenommen, da sie nicht durch die im Vergleich zum Vorjahr höheren Abschreibungen belastet ist.

Der größte Anteil der Netto-Wertschöpfung kommt mit 53,3 % wiederum den Mitarbeitern zugute. Der Anteil der Kreditgeber ist gegenüber dem Vorjahr durch das gestiegene Refinanzierungsvolumen des Finanzdienstleistungsgeschäfts auf 16,1 % gestiegen. Der öffentlichen Hand kommen einschließlich Latenter Steueraufwendungen des Konzerns 8,4 % zu. Die Aktionäre liegen mit einem Anteil an der Netto-Wertschöpfung von 4,9 % über Vorjahresniveau. Der verbleibende Anteil an der Netto-Wertschöpfung von 17,3 % wird im Konzern zur Finanzierung der zukünftigen Geschäftstätigkeit zurückbehalten. Er ist gegenüber dem Vorjahr um 0,4 Prozentpunkte gesunken.

10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

BMW Group Wertschöpfungsrechnung

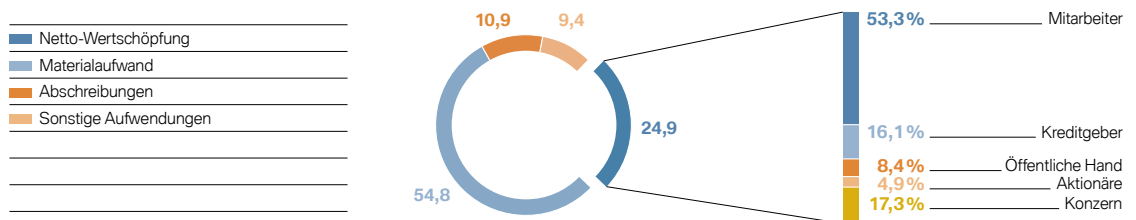
in Mio. Euro	2007	2007 in %	2006	2006 in %	Veränderung in %
Entstehungsrechnung					
Umsatzerlöse	56.018	98,9	48.999	97,7	
Finanzerträge	-114	-0,2	393	0,8	
Sonstige Erträge	730	1,3	744	1,5	
Unternehmensleistung	56.634	100,0	50.136	100,0	13,0
Materialaufwand	31.019	54,8	26.598	53,1	
Sonstige Aufwendungen	5.355	9,4	5.037	10,0	
Vorleistungen	36.374	64,2	31.635	63,1	15,0
Brutto-Wertschöpfung	20.260	35,8	18.501	36,9	9,5
Abschreibungen	6.164	10,9	4.916	9,8	
Netto-Wertschöpfung	14.096	24,9	13.585	27,1	3,8

Verteilungsrechnung

Mitarbeiter	7.511	53,3	7.448	54,9	0,8
Kreditgeber	2.270	16,1	1.627	12,0	39,5
Öffentliche Hand	1.181	8,4	1.636	12,0	27,8
Aktionäre	694	4,9	458	3,4	51,5
Konzern	2.432	17,3	2.410	17,7	0,9
Andere Gesellschafter	8	-	6	-	33,3
Netto-Wertschöpfung	14.096	100,0	13.585	100,0	3,8

BMW Group Wertschöpfung 2007

in %



Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

		2007	2006
Bruttomarge („Gross Margin“)	%	21,8	23,1
EBITDA-Marge	%	14,1	14,9
EBIT-Marge	%	7,5	8,3
Umsatzrendite vor Steuern	%	6,9	8,4
Umsatzrendite nach Steuern	%	5,6	5,9
Eigenkapitalrendite vor Steuern	%	20,2	24,3
Eigenkapitalrendite nach Steuern	%	16,4	16,9
Eigenkapitalausstattung Konzern	%	24,4	24,2
Industriegeschäft	%	43,8	40,6
Finanzgeschäft	%	9,2	10,4
Deckung der Immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen durch Eigenkapital	%	129,6	115,3
Return on Assets			
BMW Group	%	5,3	6,3
Finanzdienstleistungen	%	1,3	1,4
Return on Capital Employed			
Automobile	%	22,8	21,7
Motorräder	%	18,2	17,7
Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	Mio. Euro	11.794	9.980
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	Mio. Euro	17.248	13.670
Deckung des Mittelabflusses durch den Mittelzufluss	%	68,4	73,0
Nettofinanzvermögen des Industriegeschäfts	Mio. Euro	7.052	5.385

10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

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 erhöhte sich um 12,8 % auf 1.541.503 Einheiten. Die Anzahl der am 31. Dezember 2007 bei der BMW AG beschäftigten Mitarbeiter reduzierte sich um 92 auf 76.064. Der Anteil der Lohnempfänger beträgt ca. 53 %.

Im Jahr 2007 übertrafen die Umsatzerlöse den Wert des Vorjahres um 13,9 %. Auf den Umsatz von 48,3 Mrd. Euro entfiel ein konzerninterner Anteil mit ausländischen Vertriebsgesellschaften von 36,0 Mrd. Euro. Dies entspricht einer Quote von ca. 74,5 %. Die Herstellungskosten entwickelten sich im Vergleich zum Vorjahr leicht überproportional zum Umsatz. Das Bruttoergebnis vom Umsatz erhöhte sich um 0,8 Mrd. Euro (+ 13,4 %) und betrug 6,9 Mrd. Euro.

Anpassungen aufgrund der negativen Währungseffekte aus dem US-Dollar und dem japanischen Yen und die anhaltend starke Wettbewerbsintensität im Automobilmarkt haben sich insbesondere auf das Ergebnis der BMW AG belastend ausgewirkt. Dem entgegen wirkte die Entwicklung der Pensionsrückstellung, bedingt durch die Zinssatzänderung von 4,40 % auf 5,50 %, und die Berücksichtigung des neuen Rentenversicherungs-Altersgrenzenanpassungsgesetzes.

Im Geschäftsjahr wurden in Sachanlagen und Immaterielle Vermögensgegenstände 1.670 Mio. Euro (i. Vj. 1.324 Mio. Euro) investiert. Dies entspricht einer Erhöhung von 26,1 %. Der Anstieg ist vor allem bedingt durch die hohen Produkt- und Strukturinvestitionen im Werk Dingolfing. Die Abschreibungen beliefen sich auf 1.791 Mio. Euro.

Das Eigenkapital erhöhte sich um 727 Mio. Euro auf 5.648 Mio. Euro. Von der bestehenden Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde im Berichtsjahr kein Gebrauch gemacht. Die Eigenkapitalquote stieg von 23,4 % auf 25,0 %. Das langfristige Fremdkapital (Namens-Gewinn-Scheine, Sonderposten mit Rücklageanteil, Rückstellungen für Pensionen, Guthaben des BMW Unterstützungsver eins e. V. sowie Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von über einem Jahr) verminderte sich um 15,0 % auf 4.068 Mio. Euro.

Im Geschäftsjahr wurde ein Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß § 6b Abs. 3 EStG gebildet.

Wie in den vergangenen Jahren wurde der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit der BMW AG auch im Jahr 2007 zur Finanzierung verbundener Unternehmen eingesetzt.

BMW AG	2007	2006
Bilanz zum 31. Dezember in Mio. Euro		
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände	109	80
Sachanlagen	4.986	5.268
Finanzanlagen	4.814	4.823
Anlagevermögen	9.909	10.171
Vorräte	2.654	2.866
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.218	1.075
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	5.937	4.478
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	644	693
Wertpapiere	1.763	1.583
Flüssige Mittel	436	106
Umlaufvermögen	12.652	10.801
Rechnungsabgrenzungsposten	55	73
Bilanzsumme	22.616	21.045
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	654	654
Kapitalrücklage	1.991	1.991
Gewinnrücklagen	2.309	1.818
Bilanzgewinn	694	458
Eigenkapital	5.648	4.921
Namens-Gewinn-Scheine	34	34
Sonderposten für unentgeltlich ausgegebene Schadstoffemissionsrechte	-	1
Sonderposten mit Rücklageanteil	34	-
Rückstellungen für Pensionen	3.793	4.347
Übrige Rückstellungen	6.292	6.131
Rückstellungen	10.085	10.478
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	394	607
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.716	2.046
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.597	1.618
Übrige Verbindlichkeiten	2.094	1.313
Verbindlichkeiten	6.801	5.584
Rechnungsabgrenzungsposten	14	27
Bilanzsumme	22.616	21.045

10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

BMW AG	2007	2006
Gewinn- und Verlust-Rechnung in Mio. Euro		
Umsatzerlöse	48.310	42.417
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-41.448	-36.364
Bruttoergebnis vom Umsatz	6.862	6.053
Vertriebskosten	-2.786	-2.560
Allgemeine Verwaltungskosten	-881	-917
Forschungs- und Entwicklungskosten	-2.828	-2.966
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	731	654
Beteiligungsergebnis	255	304
Zinsergebnis	-38	-8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	1.315	560
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-115	-60
Sonstige Steuern	-16	-15
Jahresüberschuss	1.184	485
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	1	4
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-491	-31
Bilanzgewinn	694	458

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. 11. 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.

Der von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft 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.

10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

Risikomanagement in der BMW Group

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

Für die BMW Group stellen das bewusste Eingehen kalkulierbarer Risiken und die konsequente Nutzung der damit verbundenen Chancen von jeher die Grundlage ihres unternehmerischen Erfolgs dar. Vorstand und Aufsichtsrat werden im Rahmen der Risikoberichterstattung regelmäßig über Risiken informiert, die die Geschäftsentwicklung maßgeblich beeinflussen könnten.

Um auf veränderte Wettbewerbs- und Umweltbedingungen angemessen vorbereitet zu sein und die Wertschöpfung im Unternehmen effizient steuern zu können, betreibt die BMW Group ein integriertes Risikomanagement. Unternehmerische Entscheidungen werden auf der Grundlage von weitreichenden Projektvorlagen getroffen, in denen Chancen und Risiken im Einzelnen dargestellt werden. Darüber hinaus werden im Rahmen der langfristigen Unternehmensplanung, der jährlichen sowie der unterjährigen Planung die Chancen und Risiken aller Geschäftsaktivitäten beurteilt und daraus Zielerreichungs- und Risikobegrenzungsmaßnahmen abgeleitet.

Der Risikomanagementprozess gewährleistet die frühzeitige Identifikation von Risiken, ihre Bewertung, den abgestimmten Einsatz geeigneter Instrumente zur Steuerung der Risiken sowie die Risikoüberwachung. Das Risikomanagement in der BMW Group besteht aus aufeinander abgestimmten organisatorischen und methodischen Komponenten und fördert durch seinen dezentralen Aufbau das Bewusstsein für einen ausgewogenen Umgang mit Risiken auf allen Organisationsebenen.

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

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

Ein konzernweites Netzwerk von Risikobeauftragten führt regelmäßig Risikoerhebungen durch, in denen alle wesentlichen Risiken frühzeitig erfasst, systematisch identifiziert und bewertet sowie zeitnah berichtet werden. Die Erhebungsbereiche umfassen das gesamtwirtschaftliche, rechtliche und ordnungspolitische Umfeld, die Automobilbranche sowie interne Prozesse. Für das Risikonetzwerk sind Risikobeauftragte bestimmt, von denen jeder Einzelne einen definierten Erhebungsbereich abdeckt. Das Netzwerk umfasst zudem Fachstellen, die sich mit einzelnen Risikoarten spezialisiert beschäftigen. Ausgehend von den risikopolitischen Grundsätzen in der BMW Group wird anschließend entschieden, in welchem Umfang Risiken vermieden, vermindert, versichert oder im Rahmen der Nutzung unternehmerischer Chancen selbst eingegangen werden.

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

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 Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit wird die BMW Group mit verschiedenen Risikofeldern konfrontiert, auf die im Folgenden näher eingegangen wird. Ergänzende Erläuterungen zu Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten sind darüber hinaus im Konzernanhang unter [38] zu finden.

Risiken aufgrund wirtschaftlicher Rahmenbedingungen

Als weltweit tätiges Unternehmen wird die BMW Group von weltwirtschaftlichen Rahmendaten wie der Veränderung von Währungsparitäten oder den Entwicklungen auf den Finanzmärkten beeinflusst. Von besonderer Bedeutung für die Umsatz- und Ertragslage des Konzerns ist dabei die Wechselkursentwicklung des US-Dollars, der im Fremdwährungsportfolio der BMW Group das höchste Einzelrisiko darstellt. Wechselkursveränderungen des japanischen Yens, des britischen Pfunds und des chinesischen Renminbis gegenüber dem Euro können sich ebenfalls nennenswert auf das Konzernergebnis auswirken. Auf Basis der Planungen der BMW Group beträgt der Anteil dieser vier Währungen insgesamt rund 75 % am Fremdwährungsrisiko der BMW Group.

Den Währungsrisiken begegnet die BMW Group sowohl strategisch als auch operativ. In strategischer Hinsicht, d. h. mittel- und langfristig, versucht das Unternehmen, Wechselkursrisiken durch „natural hedging“ zu steuern, also durch die Erhöhung des Einkaufsvolumens im Fremdwährungsraum oder die Steigerung der Produktion vor Ort. Kurz- und mittelfristig, d. h. operativ, werden Währungsrisiken auf dem Finanzmarkt abgesichert. Entsprechende Geschäfte werden nur mit Finanzierungspartnern einwandfreier Bonität abgeschlossen. Art und Umfang der Maßnahmen sind durch eine entsprechende Konzernrichtlinie geregelt. Zur Messung der Wechselkursrisiken werden ein Cashflow-at-Risk-Modell und Szenarioanalysen eingesetzt. Diese Instrumente dienen im Währungsmanagement auch zur Entscheidungsfindung.

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

Liquiditäts- und Zinsänderungsrisiken werden in der BMW Group durch eine weitgehend fristenkongruente Aufnahme von Refinanzierungsmitteln sowie den Einsatz von Derivaten gesteuert. Die Messung und Limitierung 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 Simulationsrech-

nungen überprüft. Sensitivitätsanalysen, die auch Stressszenarien beinhalten und Auswirkungen möglicher Zinsänderungen auf das Ergebnis aufzeigen, ergänzen das Instrumentarium der Zinsrisikosteuerung. Kreditlinien bei verschiedenen Banken und die Nutzung verschiedener Finanzierungsinstrumente stellen die konzernweite Versorgung mit Liquidität sicher. Die Liquiditätsrisikosituation wird auf Gesellschaftsebene laufend überwacht und durch eine konzernweite rollierende Finanzbedarfsplanung kontinuierlich erfasst.

Das Finanzierungs- und Leasinggeschäft im Segment Finanzdienstleistungen wird zu einem überwiegenden Teil über den Kapitalmarkt refinanziert. Durch die gute Bonität der BMW Group, die sich auch in den seit Jahren erstklassigen Kurzfrustratings bei Moody's (P-1) bzw. Standard & Poor's (A-1) zeigt, können wettbewerbsfähige Konditionen erreicht werden. Das im September 2005 von Standard & Poor's und Moody's veröffentlichte Langfrustrating besteht unverändert und sichert der BMW Group wettbewerbsfähige Konditionen. Moody's vergab ein A1, S & P ein A+, beide mit stabilem Ausblick. Aufgrund der allgemeinen Vertrauenskrise an den Finanzmärkten haben sich die Refinanzierungskonditionen auch für die BMW Group trotz des guten Ratings im zweiten Halbjahr 2007 verschlechtert.

Die Entwicklung auf den internationalen Rohstoffmärkten beeinflusst ebenfalls die Geschäftsentwicklung der BMW Group. Um die Versorgung mit Produktionsmaterial sicherzustellen und das Kostenrisiko zu minimieren, unterliegen die für die BMW Group relevanten Rohstoffmärkte einer ständigen Beobachtung. Von Bedeutung ist dabei auch die Marktpreisentwicklung von Edelmetallen wie Platin, Palladium und Rhodium, für die in einem Rohstoffausschuss die entsprechenden Absicherungsstrategien entschieden werden.

Die Preisentwicklung von Rohöl, das als Grundstoff für Komponenten eine wichtige Rolle spielt, wirkt sich indirekt auch auf die Produktionskosten der BMW Group aus. Als produzierendes Unternehmen wird die BMW Group zudem von der markt- und steuerpolitischen Entwicklung der Energiepreise beeinflusst.

Konjunkturelle Schwankungen stellen weitere Risikofaktoren für die Geschäftsentwicklung dar. Nicht vorhersehbare wirtschaftspolitische Eingriffe können zudem auf einzelnen Märkten die Geschäftsentwicklung der BMW Group beeinträchtigen. Die BMW Group antizipiert diese Risiken unter anderem durch eine detaillierte Marktbeobachtung

10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

und die Beobachtung von Frühindikatoren. Auch die weltweiten Aktivitäten der BMW Group tragen durch ihre ausgleichenden Effekte zur Risikostreuung bei. Gleichzeitig eröffnet die konsequente Erschließung neuer Märkte und Segmente mit bestehenden sowie mit neuen Produkten der BMW Group umfangreiche Chancen, ihre Wettbewerbsposition weiter auszubauen.

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

Branchenrisiken

Die markt- und steuerpolitisch beeinflusste Entwicklung der Treibstoffpreise sowie steigende Anforderungen an die Reduzierung von Verbrauch und Emissionen von Fahrzeugen stellen weiterhin hohe Herausforderungen für die Motoren- und Produktentwicklung der BMW Group dar. Sichtbares Ergebnis ist die Minderung von Verbrauch und Emissionen im Rahmen des Konzepts EfficientDynamics der BMW Group.

Die Europäische Kommission hat auf der Grundlage des Leergewichts von Fahrzeugen CO₂-Vorgaben in die politische Diskussion eingebracht. Damit wird beabsichtigt, in Abhängigkeit definierter Fahrzeugklassen differenzierte CO₂-Grenzwerte festzulegen. Der Vorschlag sieht erheblich höhere CO₂-Reduktionen in den größeren als in den kleineren Fahrzeugklassen vor. Hinzu kommen Verbrauchsvorgaben und -vorschläge in den USA. Die vorgeschlagenen Regelungen zum CO₂-Ausstoß bzw. Verbrauch von Fahrzeugen können die Geschäftsentwicklung im Segment Automobile und damit auch die Ertragslage des Konzerns wesentlich beeinflussen.

Die BMW Group stellt sich diesen Herausforderungen, indem sie ihre Technologiekompetenz und Innovationskraft nutzt und intensiv und konsequent den CO₂-Ausstoß ihrer Fahrzeuge reduziert. Bereits im Jahr 2000 wurde die EfficientDynamics Strategie verabschiedet: Ein Bündel aus hocheffizienten Motoren, verbesserter Aerodynamik, Leichtbaumaßnahmen und Energiemanagement senkt den Verbrauch der Fahrzeugflotte. Mittelfristig realisiert die BMW Group zusätzliche Verbrauchsvorteile durch eine Elektrifizierung des Antriebsstrangs bis hin zu umfangreichen Hybridlösungen. Langfristig setzt die BMW Group auf die zukunftsweisende Nutzung von regenerativ gewonnenem Wasserstoff im Verbren-

nungsmotor. Verbrauchs- und Schadstoffreduzierung stellen bereits im Produktentstehungsprozess eine feste Messgröße dar. Ein eigener Fachbereich arbeitet integrativ an den Themen Energiemanagement, Aerodynamik, Leichtbau, Fahrleistung und CO₂-Emissionen. Die BMW Group setzt sich nachdrücklich für unterschiedliche CO₂-Grenzwerte ein, die den unterschiedlichen Fahrzeugklassen und damit den Anforderungen und Erwartungen der Kunden angepasst sind. Eine wirksame Verbesserung im Sinne der Umwelt setzt Maßnahmen über alle Fahrzeugklassen gleichermaßen voraus. Auch aus diesem Grund unterstützt die BMW Group die gesellschaftliche Diskussion, eine ökologische Verbesserung insgesamt zu erreichen, die sämtliche Einflussfaktoren berücksichtigt.

Risiken aus den betrieblichen Aufgabebereichen

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

Die in der Automobilbranche übliche enge Zusammenarbeit zwischen Herstellern und Lieferanten verstärkt die gegenseitige Abhängigkeit ebenso wie die wirtschaftlichen Vorteile. Einzelne Zulieferer haben eine erhebliche Bedeutung für die Produktion der BMW Group erlangt. Lieferverzögerungen, Lieferausfälle, Streiks oder Qualitätsmängel können zu Produktionsstörungen führen und dadurch die Ertragslage negativ beeinflussen. Das Unternehmen hat derartige Risiken mittels aufwändiger Lieferantenauswahl-, Kontroll- und Steuerungsverfahren begrenzt. So werden die Lieferanten bei der Auswahl beispielsweise hinsichtlich technischer und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit überprüft. Ein umfangreiches Supplier Relationship Management, das auch soziale und ökologische Aspekte erfasst, trägt zur Risikominderung bei.

Risiken aus den Finanzdienstleistungen

Mit dem anhaltend erfolgreichen Leasinggeschäft der BMW Group wächst volumenbedingt auch das Restwertrisiko aus der Vermarktung der Fahrzeuge, die nach Ablauf des Leasingvertrags bei der BMW Group verbleiben. Die Entwicklung der Restwerte von Fahrzeugen der BMW Group auf den Gebrauchtwagenmärkten wird fortlaufend überwacht und prognostiziert. Ergänzend wird dazu auch auf externe

Marktbeobachtungen zurückgegriffen. Vierteljährlich wird die Gesamtrisikoposition durch den Abgleich von prognostiziertem Marktwert und Vertragswert auf Modell- und Marktebene bewertet sowie die Rückläuferquote ermittelt. Durch ein aktives Lebenszyklusmanagement für aktuelle Modelle und Prozessoptimierungen in der internationalen Wiedervermarktung bewegen sich die Restwertrisiken im Vergleich zum Vorjahr auf einem stabil niedrigen Niveau. Identifizierte Risiken sind durch Rückstellungen abgedeckt sowie durch Bewertungsabschläge bei Leasingfahrzeugen in der Bilanz berücksichtigt. Darüber hinaus bestätigen Marktwertprognosen für das bestehende risikobehaftete Gesamtportfolio den stabilen Trend in der Entwicklung der Restwertrisiken. Hohe Restwerte für Fahrzeuge der BMW Group werden durch interne und externe Prognosen sowie tatsächlich erzielte Marktpreise regelmäßig belegt.

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

Die Adressausfallrisiken im Einzelkundengeschäft (Leasing, Finanzierung) und im gewerblichen Finanzierungsgeschäft (Händler, Flottenkunden, Importeure) werden laufend überwacht, gemessen und bewertet sowie bei Bedarf risikomindernde Maßnahmen ergriffen. Auf der Grundlage weltweit gültiger und verbindlicher Risikorichtlinien und der restriktiven Basel-II-Anforderungen werden im Einzelkundengeschäft das Kundenscoring und im gewerblichen Bereich das Kreditrating als Methoden

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

Rechtliche Risiken

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

Rechtmäßiges Handeln ist eine der Grundvoraussetzungen für den Erfolg der BMW Group. Das geltende Recht bildet den verbindlichen Rahmen für die vielfältigen unternehmerischen Aktivitäten der BMW Group weltweit. Durch die Internationalisierung des Wirtschaftsgeschehens sowie die Vielzahl und Komplexität rechtlicher Vorschriften steigt die Gefahr, dass allein aus Unkenntnis gegen geltendes Recht verstoßen wird. Die BMW Group ergreift alle erforderlichen Maßnahmen, um rechtmäßiges Handeln ihrer Organe, ihrer Führungskräfte und Mitarbeiter sicherzustellen. Für alle Mitarbeiter ist es deshalb notwendig, die für sie relevanten Rechtspflichten zu kennen und einzuhalten. Der Umfang der Rechtspflichten ist in entsprechenden Unternehmensrichtlinien und Grundprinzipien festgeschrieben. Dennoch ist individuelles Fehlverhalten nie ganz

10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

auszuschließen. Ziel der BMW Group ist es, diese Risiken so weit wie möglich zu minimieren und beispielsweise Fälle von Korruption, Bestechung oder Erpressung konsequent aufzudecken. Im Jahr 2007 etablierte die BMW Group zudem ein Compliance Committee, das direkt an den Vorstand der BMW AG berichtet und ihn berät.

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

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

Personalrisiken

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

Eine alternde und zugleich schrumpfende Bevölkerung in Deutschland wird die Bedingungen auf den Arbeits-, Produkt-, Dienstleistungs- und Finanzmärkten dauerhaft beeinflussen. Für die Unternehmen resultieren aus dem demografischen Wandel Risiken und Chancen, die in den kommenden Jahren verstärkt zu spüren sein werden. Die BMW Group begreift den demografischen Wandel als eine der zentralen Herausforderungen und beschäftigt sich intensiv mit dessen betrieblichen Folgen. Dabei konzentriert sich die BMW Group insbesondere auf die folgenden Handlungsfelder, mit dem Ziel, motivierte Mitarbeiter langfristig zu binden:

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

Die Pensionsverpflichtungen der BMW Group gegenüber ihren Mitarbeitern aus leistungsbezogenen Pensionsplänen werden auf der Basis von versicherungsmathematischen Gutachten ermittelt. Für die Abzinsung der zukünftigen Pensionszahlungen werden gemäß IAS 19 die Renditen von Unternehmensanleihen mit guter Bonität verwendet. Diese unterliegen Marktschwankungen und beeinflussen somit die Höhe der Pensionsverpflichtungen. Auch eine Veränderung sonstiger Rahmenbedingungen wie z. B. eine höhere Lebenserwartung kann sich auf die Höhe der Pensionsverpflichtungen auswirken. In Großbritannien, den USA und weiteren Ländern werden die Mittel für die Pensionsansprüche separat vom Unternehmensvermögen in Pensionsfonds verwaltet und im Wesentlichen in verzinsliche Wertpapiere mit guter Bonität, in Aktien sowie Immobilien investiert. In Deutschland hingegen sind die Mittel im Unternehmensvermögen enthalten.

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

Zur frühzeitigen Identifizierung von Risiken werden regelmäßig Risikokennzahlen wie z. B. der Value at Risk ermittelt. Bei Erreichen festgelegter Risikolimits werden Maßnahmen zur Risikobegrenzung ergriffen. Um die Auswirkungen unerwartet hoher Marktschwankungen für das Unternehmen einschätzen zu können, werden zudem regelmäßig Worst-Case-Analysen durchgeführt.

Zur weiteren Reduzierung von Risiken wird die BMW Group ihre Pensionszusagen ab 2008 ausfi-

nanzieren. Die Auslagerung ist für die kommenden Jahre in drei Stufen geplant.

Informations- und IT-Risiken

Der Schutz von Geschäftsgeheimnissen, innovativen Entwicklungen und Prozessdaten gegen unberechtigte Zugriffe, Zerstörung und Missbrauch hat in der BMW Group einen sehr hohen Stellenwert. Der Schutz der Informationen und Daten ist integraler Bestandteil der Geschäftsprozesse und richtet sich an internationalen Sicherheitsstandards aus. Mitarbeiter, Prozessgestaltung und Informationstechnik werden in das umfassende Sicherheitskonzept einbezogen. Konzernweit gültige Vorgaben, die in regelmäßig aktualisierten Richtlinien und Verfahrensanweisungen dokumentiert sind, verpflichten die Mitarbeiter zum richtigen Umgang mit Informationen und zur sicheren Nutzung von Informationssystemen. Zielgerichtete Kommunikations- und Qualifizierungsmaßnahmen führen zu einem hohen Sicherheitsbewusstsein aller Beteiligten. Von der BMW Group eingesetzte technische Schutzmaßnahmen umfassen sowohl prozessspezifische Sicherheitsvorkehrungen als auch Standardaktivitäten wie den Einsatz von Virenscannern, Firewallsystemen, Zugangs- und Zugriffskontrollen auf Betriebssystemebene und Anwendungsebene sowie interne Testläufe und regelmäßige Datensicherung. Ein konzernweites Sicherheitsnetzwerk gewährleistet die Einhaltung der Sicherheitsvorgaben. Regelmäßige Analysen und ein konsequentes Sicherheitsmanagement, wie z. B. das zentrale Security Operations Center der BMW Group, das den internen Netzwerkverkehr überwacht, sichern ein hohes Schutzniveau. Die BMW Group hat den Kernprozess der Produktentwicklung mit der zugehörigen IT-Infrastruktur nach dem internationalen Sicherheitsstandard ISO 27001/17799 auditieren und zertifizieren lassen. Bei Kooperationen und Partnerbeziehungen spielt der Schutz des spezifischen Know-hows der BMW Group eine sehr wichtige Rolle. Durch klar definierte Vorgaben zum Informationsschutz und zur Nutzung der Informationstechnologie an die entsprechenden Fachstellen schützt die BMW Group ihr geistiges Eigentum. Informationen, die Kernkompetenzen darstellen, unterliegen besonders strengen Sicherheitsvorkehrungen. Darüber hinaus werden die Mitarbeiter in den entsprechenden Funktionen verstärkt im Informationsschutz qualifiziert.

10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

Konjunktur im Jahr 2008

Die BMW Group geht davon aus, dass die Weltwirtschaft im Jahr 2008 nochmals etwas an Fahrt verlieren, insgesamt jedoch weiter wachsen wird. Dabei wird das Tempo weiterhin von den Schwellenländern Asiens, Lateinamerikas und Osteuropas bestimmt, während das Wachstum in Nordamerika und Europa robust, aber nicht annähernd so hoch sein wird. Derzeit wird nicht damit gerechnet, dass die US-amerikanische Kreditkrise zu massiven globalen Verwerfungen führen wird, sondern vor allem zu einer Dämpfung der Inlandsnachfrage in den USA selbst, die sich jedoch nicht zu einer Rezession ausweiten wird.

In den Vereinigten Staaten wird die Dynamik auch im Jahr 2008 unter dem Durchschnitt der letzten Jahre bleiben. Die Auswirkungen der Immobilien- und Kreditkrise dürften frühestens in der zweiten Jahreshälfte abklingen. Zwar wird die amerikanische Notenbank mit weiteren Zinssenkungen versuchen, die Wirtschaft zu stimulieren, vor allem die Konsumenten werden aber deutlich zurückhaltender sein als noch im Vorjahr. Insgesamt wird das Wachstum in etwa auf dem Niveau des Vorjahres bleiben.

In Europa ist hingegen für 2008 mit einer Abschwächung zu rechnen. Hier werden sich einerseits die gestiegenen Zinsen bemerkbar machen und die Investitionstätigkeit dämpfen, andererseits wird sich das Exportwachstum nochmals abschwächen. Die zum Jahreswechsel deutlich gestiegene Inflationsrate wird die europäische Zentralbank voraussichtlich davon abhalten, die Zinsen signifikant zu senken.

In Deutschland wird sich das Wachstum ebenfalls abschwächen. Hier ist damit zu rechnen, dass sich der private Konsum belebt, während der Außenhandel und vor allem die Investitionen mit deutlich schwächeren Raten wachsen werden.

Die japanische Wirtschaft dürfte im Jahr 2008 ebenfalls mit einer etwas geringeren Dynamik wachsen als im Vorjahr. Dabei werden solide Impulse weiterhin sowohl aus dem Inland als auch aus dem Ausland kommen. Die zuletzt aufgrund der Energiepreise stärker gestiegenen Verbraucherpreise dürften es der Notenbank erleichtern, die Zinsen in kleinen Schritten anzuheben.

Die Schwellenländer Asiens, Lateinamerikas und Osteuropas werden weiterhin auf hohem Niveau expandieren, hier dürfte lediglich eine sehr geringe Abschwächung des Wachstums verzeichnet werden.

Tendenziell starker Euro erwartet

Der Euro hat im Jahresverlauf 2007 nochmals deutlich an Wert gegenüber dem US-Dollar gewonnen. Die in den USA bereits wieder deutlich sinkenden Zinsen, die abgeschwächte Wachstumsdynamik sowie das weiterhin hohe Leistungsbilanzdefizit deuten auch für die nahe Zukunft eher auf einen schwachen US-Dollar hin.

Das britische Pfund ist zwar im zweiten Halbjahr 2007 deutlich gesunken, es wird aber nicht mit einer weiteren signifikanten Abschwächung gerechnet.

Der japanische Yen hat 2007 ebenfalls deutlich an Wert verloren. Vor allem das auch in naher Zukunft eher niedrige Zinsniveau lässt erwarten, dass der Yen auf absehbare Zeit unterbewertet bleibt.

Risiken für die wirtschaftliche Entwicklung

Die Energie- und Rohstoffpreise werden auch im Jahr 2008 hoch bleiben, da die Nachfrage vor allem aus den Schwellenländern weiterhin kräftig steigen wird. Aufgrund der weiterhin robust wachsenden Weltwirtschaft und des schwachen US-Dollars werden Rohstoffe auf absehbare Zeit auch als Anlageform gefragt bleiben. Das Risiko von spekulativ erhöhten Preisen bleibt aufgrund von derzeit sehr engen Märkten auf absehbare Zeit bestehen. Das größte Risiko geht aber weiterhin von der Kreditkrise in den USA aus. Eine Ausweitung der bisher vornehmlich auf die USA beschränkten Krise oder ein Übergreifen auf andere Märkte könnte zu einem deutlich geringeren globalen Wachstum führen. Insgesamt sind Prognosen für das laufende Jahr angesichts der Kreditkrise mit besonderen Unsicherheiten verbunden.

Automobilkonjunktur im Jahr 2008

Die globale Automobilkonjunktur wird auch im Jahr 2008 von den Schwellenländern Asiens, Lateinamerikas und Osteuropas vorangetrieben, während der Absatz in den Triademärkten USA, Japan und Westeuropa weiterhin eher stagnieren wird.

Im Jahr 2008 ist in China und Indien wiederum mit zweistelligen Wachstumsraten zu rechnen. Gleiches gilt für Russland und einige lateinamerikanische Märkte. In Osteuropa wird das Wachstum insgesamt ebenfalls hoch bleiben.

Von den Triademärkten USA, Japan und Westeuropa gehen dagegen auch weiterhin keine posi-

tiven Impulse aus, vielmehr ist hier höchstens mit einer Seitwärtsbewegung zu rechnen. In den USA werden die Autokäufe als Folge der Kreditkrise leicht sinken. Auch in Japan kommt es zu keiner signifikanten Belebung, gleiches gilt für Westeuropa insgesamt. In Deutschland ist hingegen mit einer leichten Erholung zu rechnen.

Uneinheitliche Entwicklung der Motorradmärkte setzt sich fort

Die uneinheitliche Entwicklung auf den internationalen Motorradmärkten wird sich auch im Jahr 2008 fortsetzen. Die BMW Group erwartet, dass der Gesamtmarkt im Hubraumsegment größer 500 ccm in etwa das Niveau des Vorjahres erreichen wird.

Während der US-amerikanische Markt leicht rückläufig sein wird, erwartet das Unternehmen in Europa und Asien stabile Märkte. Dabei werden sich die europäischen Märkte wieder unterschiedlich entwickeln.

Erschwerte Rahmenbedingungen für die Finanzdienstleistungsbranche

Das aktuelle Marktumfeld im Finanzdienstleistungsgeschäft wirkt sich negativ auf die Refinanzierungs- und Liquiditätssituation sowie das Kreditrisiko in der Branche aus. Im Zusammenhang mit einem weiterhin starken Euro wird dies das Finanzdienstleistungsgeschäft belasten.

Erwartungen der BMW Group für das Jahr 2008

Vor dem Hintergrund der genannten Rahmenbedingungen geht die BMW Group davon aus, auch im Geschäftsjahr 2008 ihre erfolgreiche Geschäftsentwicklung fortzusetzen. Dabei wird die strategische Neuausrichtung des Unternehmens bereits zu ersten positiven Ergebnissen führen.

Mit der Strategie Number ONE legt die BMW Group im Geschäftsjahr 2008 die Grundlage für eine Trendwende in der Profitabilität. Dies umfasst sowohl Maßnahmen auf der Leistungs- wie auch auf der Kostenseite. Insgesamt strebt das Unternehmen bis 2012 Verbesserungen im Umfang von 6 Mrd. Euro im Vergleich zu den ursprünglichen Planungen an. Das größte Potenzial sieht die BMW Group dabei in den Materialkosten, die den größten Kostenblock im Unternehmen darstellen.

Zur Sicherung der erfolgreichen Geschäftsbasis strebt die BMW Group auch im Jahr 2008 Höchstwerte beim Automobilabsatz aller drei Marken an und

geht zudem davon aus, auch weiterhin die Position als weltweit führender Premiumhersteller zu behaupten. Der weitere Ausbau der Produktpalette sowie die gezielte Erschließung neuer Märkte werden dazu beitragen, diese Ziele zu erreichen. Das Wachstum wird dabei in der ersten Hälfte des Jahres 2008 voraussichtlich dynamischer ausfallen, in der zweiten Jahreshälfte jedoch einen moderateren Verlauf nehmen.

Um die angestrebten Profitabilitätsziele zu erreichen, arbeitet die BMW Group auch verstärkt an der Kosteneffizienz. Dabei beginnt die Kostenorientierung bereits frühzeitig in der Entwicklungsphase und umfasst u. a. die Vermeidung unnötiger Komplexität, eine konsequente Ausrichtung am Kundennutzen sowie Synergien durch die verstärkte Anwendung des Baukastenprinzips.

Ziel ist eine kosteneffiziente Reduzierung des Forschungs- und Entwicklungsaufwands für neue Produkte und Technologien, die sich am Grundsatz „Mehr Output bei weniger Input“ orientiert. Dies versetzt die BMW Group in die Lage, trotz weiterhin hoher Anforderungen künftig mit einer F&E-Quote auf dem Niveau von etwa 5% bis 5,5% des Umsatzes zu arbeiten.

In diesem Zusammenhang definiert die BMW Group auch das Verhältnis von Eigen- und Fremdleistung in strategisch relevanten Technologiefeldern neu. Darüber hinaus ergeben sich weitere Chancen aus der effizienteren Gestaltung der Schnittstellen in das Lieferantennetzwerk. So werden Lieferanten bei allen Produkt- und Technologieprojekten künftig noch früher in Entscheidungsprozesse einbezogen. In Zukunft wird die BMW Group darüber hinaus auch verstärkt Kooperationen eingehen, wo sie betriebswirtschaftlich sinnvoll sind und sich entsprechende Skaleneffekte realisieren lassen.

Die BMW Group geht davon aus, in den kommenden Jahren die Investitionsquote gegenüber dem Niveau der vergangenen Jahre zu vermindern und zugleich angemessen auf die Herausforderungen der Zukunft vorbereitet zu sein. Dazu ist beabsichtigt, die Investitionsquote auf ein Niveau von unter 7,0% des Umsatzes zurückzuführen.

In einem wettbewerbsintensiven Umfeld nimmt die Steuerung des Personalaufwands eine zunehmend größere Bedeutung ein. Umfangreiche Effizienzsteigerungen insbesondere im Produktionsbereich erlauben eine Reduzierung der Personalkapazitäten und damit auch eine Senkung des Personalaufwands. Dazu nutzt das Unternehmen in

10	Konzernlagebericht
10	Das Geschäftsjahr im Überblick
13	Rahmenbedingungen
17	Geschäftsverlauf
41	BMW Aktie und Anleihen
44	Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht
47	Finanzwirtschaftliche Situation
47	– Konzerninternes Steuerungssystem
49	– Ertragslage
51	– Finanzlage
53	– Vermögenslage
55	– Nachtragsbericht
55	– Wertschöpfungsrechnung
57	– Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
58	– Erläuterungen zur BMW AG
62	Risikomanagement
68	Prognosebericht und Ausblick

enger Abstimmung mit der Arbeitnehmervertretung alle Möglichkeiten zur Flexibilisierung. Dazu gehören auch die Verminderung von Zeitarbeitskräften, die Nutzung von Altersaustrittsmodellen oder der Fluktuation im Unternehmen.

Zur langfristigen Steigerung des Unternehmenswerts wird neben den beschriebenen Ergebniskomponenten auch die Kapitaleffizienz – der Return on Capital Employed – weiter konsequent verbessert. Dazu setzt die BMW Group zukünftig verstärkt auf Messgrößen, die eine zielgerichtete Steuerung des eingesetzten Kapitals erlauben.

Positive Entwicklung der Segmente erwartet

Die BMW Group wird auch in den kommenden Jahren ihre Chancen auf profitables Wachstum in allen Segmenten nutzen.

Die weiter bestehenden exogenen Belastungsfaktoren aus Währungseffekten und anhaltend hohen Rohstoffpreisen werden auch im Geschäftsjahr 2008 die Ergebnisentwicklung des Automobilgeschäfts beeinflussen. Dennoch strebt die BMW Group an, im Vorjahresvergleich eine weitere Ergebnisverbesserung im Segment Automobile zu erreichen, da die weiterhin positive Absatzentwicklung und die beschriebenen Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Effizienz unterstützend wirken. Beim ROCE soll ebenfalls eine Verbesserung erreicht werden.

Auch im Jahr 2008 setzt die BMW Group im Segment Motorräder die Modelloffensive fort. Das Unternehmen geht davon aus, dass der Motorradabsatz in allen Regionen gesteigert werden kann. In Deutschland und den USA wird damit gerechnet, dass die negativen Entwicklungen umgekehrt werden können. Umsatz und Ergebnis im Segment Motorräder werden leicht über dem Vergleichswert des Vorjahres liegen.

Das Segment Finanzdienstleistungen der BMW Group wird sein Wachstum auch im Jahr 2008 fortsetzen. Zum einen wird die Marktbearbeitung in den etablierten Geschäftsfeldern insbesondere durch eine erweiterte Produktpalette sowie ein umfassendes Eingehen auf die Bedürfnisse von Händlern, Händlergruppen und Endkunden intensiviert. Zum anderen wird die geografische Expansion insbesondere in Osteuropa und Asien weiter vorangetrieben.

Durch die Ausweitung des Direktkanals wird das Fremdmarkengeschäft gestärkt. In diesem Zusammenhang soll die Marke up2drive weiter ausgebaut werden. Im Flottengeschäft steht die Integration der erworbenen Flottengesellschaft DEKRA SüdLeasing Services GmbH (jetzt: BMW Fuhrparkmanagement Beteiligungs GmbH) vor dem Abschluss. Darüber hinaus wird das organische Wachstum im Flottengeschäft fortgesetzt. Neben dem Ausbau aller Geschäftsfelder soll der sehr hohe Standard in der Servicequalität auch im Jahr 2008 gehalten werden, um die hervorragende Marktposition zu stärken. Durch die beschriebenen Maßnahmen wird das Geschäftsvolumen im Finanzdienstleistungsgeschäft weiter ansteigen. Gleichzeitig werden im Rahmen eines weltweiten Projekts fortlaufend Maßnahmen zur Steigerung der Prozesseffizienz implementiert. Diese Faktoren lassen auch im Jahr 2008 eine positive Ergebnisentwicklung im Finanzdienstleistungsgeschäft erwarten.

Insgesamt positiver Ausblick für 2008

Auch im Geschäftsjahr 2008 werden externe Effekte die Ergebnisentwicklung der BMW Group belasten. Währungseinflüsse, insbesondere aus der fortschreitenden Schwäche des US-Dollars und des japanischen Yen, höhere Kosten für Rohstoffe sowie verschlechterte Refinanzierungsbedingungen durch die allgemeinen Auswirkungen der Kreditkrise stellen im Jahr 2008 die Herausforderungen für die Ergebnisentwicklung dar.

Positiv auf das Konzernergebnis wirken dagegen die beschriebenen Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Produktivitätsverbesserung. Zudem rechnet die BMW Group mit einem weiterhin stabilen Wachstum in den operativen Geschäftsfeldern, die auch im Geschäftsjahr 2008 dem Ergebnis der BMW Group positive Impulse verleihen sollten. Insgesamt strebt die BMW Group im Geschäftsjahr 2008 eine Verbesserung der Ergebnisqualität an. Diese wird sich insbesondere auch in den für die Konzernsteuerung relevanten Kennzahlen wie Umsatz- und Kapitalrendite niederschlagen.

Bereinigt um den Sondereffekt aus der Rolls-Royce Umtauschanleihe im Jahr 2007, beabsichtigt die BMW Group im Geschäftsjahr 2008 ein

Konzernergebnis vor Steuern zu erreichen, das über dem des Vorjahres liegt.

Im Zuge der strategischen Neuausrichtung des Unternehmens wurden bereits zahlreiche Projekte gestartet, die die Ergebnisqualität künftig weiter verbessern werden. Die BMW Group strebt im Automobilsegment bis 2012 eine Rendite auf das eingesetzte Kapital (Return on Capital Employed, ROCE) von mehr als 26 % sowie eine Umsatzrendite von 8 % bis 10 % an.

Konzernabschluss	
Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Teilkonzerne	73
Konzernbilanz und Teilkonzernbilanzen zum 31. Dezember	74
Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Teilkonzerne	76
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	78
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital	79
Konzernanhang	
Grundsätze	80
Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung	89
Erläuterungen zur Bilanz	96
Sonstige Angaben	117
Segmentinformationen	131
Versicherung der gesetzlichen Vertreter	135
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	136

73 Konzernabschluss
73 Gewinn-und-Verlust-Rechnungen
74 Bilanzen
76 Kapitalflussrechnungen
78 Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79 Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80 Konzernanhang
80 – Grundsätze
89 – Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
96 – Erläuterungen zur Bilanz
117 – Sonstige Angaben
131 – Segmentinformationen

BMW Group
Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Teilkonzerne

in Mio. Euro	Anhang	Konzern		Industriegeschäft*		Finanzgeschäft*	
		2007	2006	2007	2006	2007	2006
Umsatzerlöse	[8]	56.018	48.999	55.263	49.227	14.349	11.349
Umsatzkosten	[9]	-43.832	-37.660	-44.331	-39.238	-12.877	-10.050
Bruttoergebnis vom Umsatz		12.186	11.339	10.932	9.989	1.472	1.299
Vertriebskosten und allgemeine							
Verwaltungskosten	[10]	-5.254	-4.972	-4.647	-4.464	-609	-535
Forschungs- und Entwicklungskosten	[11]	-2.920	-2.544	-2.920	-2.544	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	[12]	730	744	594	626	194	175
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[12]	-530	-517	-430	-450	-167	-125
Ergebnis vor Finanzergebnis		4.212	4.050	3.529	3.157	890	814
Ergebnis aus Equity-Bewertung	[13]	11	-25	11	-25	-	-
Übriges Finanzergebnis	[14]	-350	99	-81	383	-139	-33
Finanzergebnis		-339	74	-70	358	-139	-33
Ergebnis vor Steuern		3.873	4.124	3.459	3.515	751	781
Ertragsteuern	[15]	-739	-1.250	-496	-1.066	-327	-246
Jahresüberschuss		3.134	2.874	2.963	2.449	424	535
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter		8	6	8	6	-	-
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG		3.126	2.868	2.955	2.443	424	535
Ergebnis je Stammaktie in Euro	[16]	4,78	4,38				
Ergebnis je Vorzugsaktie in Euro	[16]	4,80	4,40				

* vor Konsolidierung der Beziehungen zwischen den Teilkonzernen; vom Konzernabschlussprüfer nicht geprüft

BMW Group Konzernbilanz und Teilkonzernbilanzen zum 31. Dezember

Aktiva in Mio. Euro	Anhang	Konzern		Industriegeschäft*		Finanzgeschäft*	
		2007	2006	2007	2006	2007	2006
Immaterielle Vermögenswerte	[19]	5.670	5.312	5.550	5.276	120	36
Sachanlagen	[20]	11.108	11.285	11.083	11.260	25	25
Vermietete Gegenstände	[21]	17.013	13.642	254	254	19.911	16.364
At-Equity bewertete Beteiligungen	[22]	63	60	63	60	–	–
Sonstige Finanzanlagen	[22]	209	401	186	388	23	13
Forderungen aus							
Finanzdienstleistungen	[23]	20.248	17.865	–	–	20.248	17.865
Finanzforderungen	[24]	1.173	816	81	61	1.092	755
Latente Ertragsteuern	[25]	720	755	1.201	1.192	–1.952	–1.828
Sonstige Vermögenswerte	[26]	415	378	892	875	344	255
Langfristige Vermögenswerte		56.619	50.514	19.310	19.366	39.811	33.485
Vorräte	[27]	7.349	6.794	7.340	6.784	9	10
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	[28]	2.672	2.258	2.592	2.214	80	44
Forderungen aus							
Finanzdienstleistungen	[23]	13.996	12.503	–	–	13.996	12.503
Finanzforderungen	[24]	3.622	3.134	2.213	2.348	1.409	786
Laufende Ertragsteuern	[25]	237	246	225	222	12	24
Sonstige Vermögenswerte	[26]	2.109	2.272	6.932	5.574	863	772
Flüssige Mittel	[29]	2.393	1.336	1.887	1.235	506	101
Kurzfristige Vermögenswerte		32.378	28.543	21.189	18.377	16.875	14.240
Bilanzsumme		88.997	79.057	40.499	37.743	56.686	47.725
Bilanzsumme bereinigt um							
Asset-Backed-Finanzierungen		82.651	74.556	–	–	50.340	43.224

* vor Konsolidierung der Beziehungen zwischen den Teilkonzernen; vom Konzernabschlussprüfer nicht geprüft

73 Konzernabschluss

73 Gewinn- und Verlust-Rechnungen

74 Bilanzen

76 Kapitalflussrechnungen

78 Entwicklung des

Konzerner Eigenkapitals

79 Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital

80 Konzernanhang

80 – Grundsätze

89 – Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung

96 – Erläuterungen zur Bilanz

117 – Sonstige Angaben

131 – Segmentinformationen

Passiva in Mio. Euro	Anhang	Konzern		Industriegeschäft*		Finanzgeschäft*	
		2007	2006	2007	2006	2007	2006
Gezeichnetes Kapital		654	654				
Kapitalrücklage		1.911	1.911				
Gewinnrücklagen		20.789	18.121				
Kumuliertes übriges Eigenkapital		-1.621	-1.560				
Anteile anderer Gesellschafter		11	4				
Eigenkapital	[30]	21.744	19.130	17.755	15.315	5.197	4.965
Rückstellungen für Pensionen	[31]	4.627	5.017	4.595	4.983	32	34
Sonstige Rückstellungen	[32]	2.676	2.865	2.417	2.462	259	403
Latente Ertragsteuern	[33]	2.714	2.758	2.067	2.012	369	464
Finanzverbindlichkeiten	[34]	21.428	18.800	716	882	20.712	17.918
Sonstige Verbindlichkeiten	[35]	2.024	1.932	1.514	1.458	1.843	1.732
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		33.469	31.372	11.309	11.797	23.215	20.551
Sonstige Rückstellungen	[32]	2.826	2.671	2.673	2.489	178	207
Laufende Ertragsteuern	[33]	808	567	654	437	154	130
Finanzverbindlichkeiten	[34]	22.493	17.656	2.090	1.407	20.403	16.249
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[36]	3.551	3.737	2.938	3.288	613	449
Sonstige Verbindlichkeiten	[35]	4.106	3.924	3.080	3.010	6.926	5.174
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		33.784	28.555	11.435	10.631	28.274	22.209
Bilanzsumme		88.997	79.057	40.499	37.743	56.686	47.725
Bilanzsumme bereinigt um							
Asset-Backed-Finanzierungen		82.651	74.556	-	-	50.340	43.224

* vor Konsolidierung der Beziehungen zwischen den Teilkonzernen; vom Konzernabschlussprüfer nicht geprüft

BMW Group

Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Teilkonzerne

in Mio. Euro	Anhang ^{3]}	Konzern 2007	Konzern 2006 ^{2]}
Jahresüberschuss		3.134	2.874
Überleitung zwischen Jahresüberschuss und Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit			
Laufende Ertragsteuern		1.002	993
Abwertungen von Vermieteten Gegenständen		4.698	3.808
Abschreibungen auf das übrige Anlagevermögen		3.689	3.340
Veränderung der Rückstellungen		221	-346
Veränderung der Latenten Steuern		-256	242
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen		111	-329
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen und Wertpapieren		-181	-68
Ergebnis aus Equity-Bewertung		-11	25
Veränderungen bei Positionen der kurzfristigen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten			
Veränderung der Vorräte		-700	-265
Veränderung der Forderungen		10	-611
Veränderung der Verbindlichkeiten		894	1.050
Gezahlte Steuern		-817	-733
Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	[39]	11.794	9.980
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen		-4.267	-4.313
Erlöse aus Abgängen von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen		272	39
Investitionen in Finanzanlagen		-44	-29
Erlöse aus dem Abgang von Finanzanlagen		16	110
Investitionen in Vermietete Gegenstände		-13.261	-10.754
Abgänge von Vermieteten Gegenständen		4.917	3.719
Zugänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen		-54.573	-50.313
Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen		49.813	47.848
Investitionen in Wertpapiere		-2.698	-2.654
Einnahmen aus Wertpapieren		2.577	2.677
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	[39]	-17.248	-13.670
Rückkauf eigener Aktien		-	-253
Zahlung von Dividenden für das Vorjahr		-458	-419
Aufnahme von Anleihen		6.038	6.876
Rückzahlung von Anleihen		-4.152	-4.491
Konzerninterne Finanzierung des Finanzgeschäfts		-	-
Veränderung der sonstigen Finanzverbindlichkeiten		3.603	1.027
Veränderung der Commercial Papers		1.526	583
Mittelzufluss/-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	[39]	6.557	3.323
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Änderung der Flüssigen Mittel	[39]	-46	82
Veränderung der Flüssigen Mittel		1.057	-285
Flüssige Mittel am 1. Januar		1.336	1.621
Flüssige Mittel am 31. Dezember	[39]	2.393	1.336

1] vom Konzernabschlussprüfer nicht geprüft

2] Vorjahr aufgrund geänderter Darstellung der Steuern angepasst

3] Gezahlte und Erhaltene Zinsen sind in der Anhangsangabe [39] dargestellt

73	Konzernabschluss
73	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80	Konzernanhang
80	- Grundsätze
89	- Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
96	- Erläuterungen zur Bilanz
117	- Sonstige Angaben
131	- Segmentinformationen

Industriegeschäft ¹¹		Finanzgeschäft ¹¹		
2007	2006 ²¹	2007	2006 ²¹	
2.963	2.449	424	535	Jahresüberschuss
				Überleitung zwischen Jahresüberschuss und Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit
948	938	54	55	Laufende Ertragsteuern
4	4	4.324	3.560	Abwertungen von Vermieteten Gegenständen
3.665	3.315	24	25	Abschreibungen auf das übrige Anlagevermögen
398	-220	-143	-130	Veränderung der Rückstellungen
-472	77	300	227	Veränderung der Latenten Steuern
146	-436	-35	107	Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen
-180	-70	-1	2	Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen und Wertpapieren
-11	25	-	-	Ergebnis aus Equity-Bewertung
				Veränderungen bei Positionen der kurzfristigen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten
-703	-261	3	-4	Veränderung der Vorräte
-98	-493	-112	-135	Veränderung der Forderungen
368	658	745	485	Veränderung der Verbindlichkeiten
-688	-613	-129	-120	Gezahlte Steuern
6.340	5.373	5.454	4.607	Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit
-4.156	-4.272	-111	-41	Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen
270	31	2	8	Erlöse aus Abgängen von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen
-44	-24	-	-5	Investitionen in Finanzanlagen
16	76	-	34	Erlöse aus dem Abgang von Finanzanlagen
-359	-392	-12.902	-10.362	Investitionen in Vermietete Gegenstände
354	364	4.563	3.355	Abgänge von Vermieteten Gegenständen
-	-	-54.573	-50.313	Zugänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen
-	-	49.813	47.848	Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen
-2.698	-2.619	-	-35	Investitionen in Wertpapiere
2.568	2.419	9	258	Einnahmen aus Wertpapieren
-4.049	-4.417	-13.199	-9.253	Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit
-	-253	-	-	Rückkauf eigener Aktien
-458	-419	-	-	Zahlung von Dividenden für das Vorjahr
-	1	6.038	6.875	Aufnahme von Anleihen
-	-1	-4.152	-4.490	Rückzahlung von Anleihen
-1.634	-1.040	1.634	1.040	Konzerninterne Finanzierung des Finanzgeschäfts
-377	-129	3.980	1.156	Veränderung der sonstigen Finanzverbindlichkeiten
845	644	681	-61	Veränderung der Commercial Papers
-1.624	-1.197	8.181	4.520	Mittelzufluss/-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit
-15	104	-31	-22	Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Änderung der Flüssigen Mittel
652	-137	405	-148	Veränderung der Flüssigen Mittel
1.235	1.372	101	249	Flüssige Mittel am 1. Januar
1.887	1.235	506	101	Flüssige Mittel 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 Währungs-umrechnung	Wert-papiere	Derivative Finanz-instrumente	Pensions-zusagen			
31. Dezember 2005	674	1.971	16.351	-646	562	29	-1.462	-506	-	16.973
Erwerb von eigenen Anteilen	-	-	-	-	-	-	-	-253	-	-253
Einziehung von Aktien	-20	-60	-679	-	-	-	-	759	-	-
Dividendenzahlungen	-	-	-419	-	-	-	-	-	-	-419
Währungsveränderungen	-	-	-	-191	-	20	-28	-	-	-199
Finanzinstrumente	-	-	-	-	-370	198	-	-	-	-172
Versicherungsmathematische Veränderungen aus Pensionszusagen	-	-	-	-	-	-	543	-	-	543
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Transaktionen	-	-	-	-	22	-69	-168	-	-	-215
Jahresüberschuss 2006	-	-	2.868	-	-	-	-	-	6	2.874
Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-2	-2
31. Dezember 2006	654	1.911	18.121	-837	214	178	-1.115	-	4	19.130
Dividendenzahlungen	-	-	-458	-	-	-	-	-	-	-458
Währungsveränderungen	-	-	-	-422	-	7	31	-	-1	-385
Finanzinstrumente	-	-	-	-	-183	366	-	-	-	183
Versicherungsmathematische Veränderungen aus Pensionszusagen	-	-	-	-	-	-	528	-	-	528
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Transaktionen	-	-	-	-	4	-113	-279	-	-	-388
Jahresüberschuss 2007	-	-	3.126	-	-	-	-	-	8	3.134
31. Dezember 2007	654	1.911	20.789	-1.259	35	438	-835	-	11	21.744

siehe auch Anhangsangabe [30]

73	Konzernabschluss
73	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80	Konzernanhang
80	- Grundsätze
89	- Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
96	- Erläuterungen zur Bilanz
117	- Sonstige Angaben
131	- Segmentinformationen

BMW Group
Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital

in Mio. Euro	2007	2006
Im Eigenkapital erfasste Veränderung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren	-183	-370
Im Eigenkapital erfasste Veränderung des beizulegenden Zeitwertes von zu Sicherungszwecken eingesetzten Finanzinstrumenten	373	218
Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	-422	-191
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsorientierten Pensionszusagen und ähnlichen Verpflichtungen	559	515
Latente Steuern auf direkt mit dem Eigenkapital verrechnete Wertänderungen	-388	-215
Im Eigenkapital direkt erfasste Wertänderungen	-61	-43
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG nach Steuern	3.126	2.868
Summe aus Periodenergebnis und erfolgsneutral erfasster Wertänderungen der Periode	3.065	2.825

[1] Grundlagen

Der Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft („BMW Group Konzernabschluss“ oder „der Konzernabschluss“) zum 31. Dezember 2007 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 2007 verbindlichen Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) werden ebenfalls angewendet.

Der Konzernabschluss entspricht in der vorliegenden Fassung der Vorschrift des § 315a 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 Rates 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 Teilkonzerne sind nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt. Konzernbilanz und Teilkonzernbilanzen entsprechen den Gliederungsvorschriften des IAS 1 („Presentation of Financial Statements“). Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind verschiedene Posten der Gewinn- und Verlust-Rechnung und der Bilanz zusammengefasst. Diese Posten sind im Anhang gesondert ausgewiesen und erläutert.

Zur Unterstützung des Vertriebs der Produkte der BMW Group werden den Kunden und Händlern verschiedene Finanzdienstleistungen – hauptsächlich Kredit- und Leasingfinanzierungen – angeboten. Der Konzernabschluss ist damit auch durch die Aktivitäten des Finanzdienstleistungsgeschäfts geprägt. Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage zu ermöglichen, wird der BMW Group Konzernabschluss um eine Darstellung des Industriegeschäfts und des Finanzgeschäfts ergänzt. Das Finanzgeschäft beinhaltet neben dem Finanzdienstleistungsgeschäft auch die Aktivitäten der Konzernfinanzierungsgesellschaften. Die operativen Zinserträge und Zinsaufwendungen des Finanzgeschäfts sind in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten enthalten. Die Holdinggesellschaften BMW (UK) Holdings Ltd., Bracknell, BMW Holding B.V., Den Haag, BMW Österreich Holding GmbH, Steyr, BMW (US) Holding Corp., Wilmington, Del., BMW España Finance S.L., Madrid, und die BMW Holding Malaysia Sdn Bhd, Kuala Lumpur, werden dem Industriege-

schäft zugeordnet. Die zwischen dem Industriegeschäft und dem Finanzgeschäft bestehenden Beziehungen, die in den Werten des Konzerns konsolidiert sind, betreffen hauptsächlich interne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen. Durch diese Angaben werden die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Industrie- und des Finanzgeschäfts unter Berücksichtigung der Ansatz- und Bewertungsmethoden der IFRSs so dargestellt, als ob es sich um zwei unabhängige Teilkonzerne handelt. Sie erfolgen auf freiwilliger Basis und sind vom Konzernabschlussprüfer nicht geprüft.

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 2007 insgesamt 6,3 Mrd. Euro (i. Vj. 4,5 Mrd. Euro). Unter der Konzernbilanz wird im Sinne einer ergänzenden Darstellung der Vermögens- und Finanzlage der BMW Group die um verkaufte Vermögenswerte bereinigte Bilanzsumme vermerkt.

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

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

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

73	Konzernabschluss
73	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80	Konzernanhang
80	– Grundsätze
89	– Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
96	– Erläuterungen zur Bilanz
117	– Sonstige Angaben
131	– Segmentinformationen

Der zum 31. Dezember 2007 gemäß § 315a 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 2008 wurde die Freigabe zur Veröffentlichung des Konzernabschlusses vom Vorstand erteilt.

[2] Konsolidierungskreis

In den BMW Group Konzernabschluss werden neben der BMW AG grundsätzlich alle Tochterunternehmen einschließlich 17 Wertpapierspezialfonds und 24 Zweckgesellschaften – fast ausschließlich für Asset-Backed-Finanzierungen – im In- und Ausland einbezogen.

Die Anzahl der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen, einschließlich der Spezialfonds und Zweckgesellschaften, hat sich im Geschäftsjahr 2007 wie folgt verändert:

	Inland	Ausland	Gesamt
Einbezogen zum 31.12.2006	45	144	189
Erstmals einbezogen 2007	4	17	21
Ausgeschieden 2007	-	6	6
Einbezogen zum 31.12.2007	49	155	204

Nicht einbezogen werden 65 (i. Vj. 68) Tochterunternehmen ohne Geschäftsbetrieb bzw. mit geringem Geschäftsvolumen. Deren Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns ist von untergeordneter Bedeutung. Die Nichteinbeziehung von operativen Tochterunternehmen vermindert den Konzernumsatz um 1,2 % (i. Vj. 1,5 %).

Ein Joint Venture wird nach der Equity-Methode bilanziert. Die Anteile an TRITEC Motors Ltda., Campo Largo, wurden im Geschäftsjahr 2007 veräußert. Wegen untergeordneter Bedeutung für den Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns wird bei 16 Beteiligungen auf die Einbeziehung nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss verzichtet. Sie werden unter den Sonstigen Finanzanlagen zu Anschaffungskosten, gegebenenfalls abzüglich Abschreibungen, ausgewiesen.

Eine gesonderte Aufstellung des Anteilsbesitzes des Konzerns im Sinne von § 313 Abs. 4 HGB wird beim Betreiber des elektronischen Bundesanzeigers eingereicht. Diese Aufstellung wird ebenso wie die Liste mit Beteiligungen an Drittunternehmen von nicht untergeordneter Bedeutung zusätzlich auf der Homepage der BMW Group www.bmwgroup.com/ir veröffentlicht.

Die BMW Fuhrparkmanagement Beteiligungs GmbH, Stuttgart, die LHS Leasing- und Handelsge-

sellschaft Deutschland mbH, Stuttgart, die BMW Financial Services Danmark A/S, Kolding, die BMW Renting (Portugal) Lda., Lissabon, die BMW Vertriebs GmbH, Salzburg, die BMW Acquisitions Ltda., São Paulo, die BMW Financeira S.A. Credito, Financiamento e Investimento, São Paulo, die BMW Leasing do Brasil, S.A., São Paulo, die BMW Asia Pte. Ltd., Singapore, die BMW Melbourne Pty. Ltd., Melbourne, die BMW Sydney Pty. Ltd., Sydney, sowie die BMW Financial Services New Zealand Ltd., Auckland, werden erstmals in den BMW Group Konzernabschluss einbezogen.

Im Berichtszeitraum sind die BMW Renting Iberica S.L., Madrid, durch Fusion mit der Alphabet Fleet Services España S.L., Madrid, und die British Motor Holdings Ltd., Bracknell, aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

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

Des Weiteren erfolgten im Geschäftsjahr 2007 vier Namensänderungen. Die softlab GmbH für Systementwicklung und EDV-Anwendung, München, firmiert fortan unter Cirquent GmbH, München, die softlab Gesellschaft für Systementwicklung und EDV-Anwendung Ges. m. b. H., Wien, unter Cirquent

Ges.m.b.H., Wien, und die softlab AG, Zürich, unter Cirquent AG, Zürich. Die BL Reinsurance Company

Ltd., Dublin, wurde umbenannt in BMW Financial Services (Ireland) Limited, Dublin.

[3] Unternehmenserwerbe und Unternehmensverkäufe

Zum weiteren Ausbau des Flottengeschäfts wurde am 2. April 2007 die Übernahme der DEKRA SüdLeasing Services GmbH, Stuttgart, sowie deren Tochtergesellschaften LHS Leasing- und Handelsgesellschaft Deutschland mbH, Stuttgart, DSL Fleetservices GmbH, Stuttgart, MOBIDIG GmbH, Stuttgart, und LHS Autoland GmbH, Stuttgart, abgeschlossen. Es wurden 100% der Gesellschaftsanteile übernommen. Im Geschäftsjahr wurde die LHS Autoland GmbH, Stuttgart, mit der LHS Leasing- und Handelsgesellschaft Deutschland mbH, Stutt-

gart, verschmolzen. Die DEKRA SüdLeasing Services GmbH, Stuttgart, wurde umbenannt in BMW Fuhrparkmanagement Beteiligungs GmbH, Stuttgart. Die Gesellschaft und ihre Tochtergesellschaft LHS Leasing- und Handelsgesellschaft Deutschland mbH, Stuttgart, wurden im zweiten Quartal erstmals konsolidiert.

Die Anschaffungskosten betragen 121 Mio. Euro (inklusive 1 Mio. Euro Anschaffungsnebenkosten). Ausgehend von der endgültigen Kaufpreisallokation sind den Vermögenswerten und Verbindlichkeiten der Gesellschaften folgende Buchwerte und beizulegende Zeitwerte zum Erwerbszeitpunkt zugeordnet:

73	Konzernabschluss
73	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80	Konzernanhang
80	– Grundsätze
89	– Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
96	– Erläuterungen zur Bilanz
117	– Sonstige Angaben
131	– Segmentinformationen

in Mio. Euro	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
Vermögenswerte		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	2	28
Vermietete Erzeugnisse	515	515
Anteile an verbundenen Unternehmen	3	3
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	230	230
Sonstige Vermögenswerte	15	15
Verbindlichkeiten		
Rückstellungen	23	23
Finanzverbindlichkeiten	699	699
Sonstige Verbindlichkeiten	35	45
Erworbenes Nettovermögen	8	24
Anschaffungskosten	–	121
Goodwill	–	97
Aufteilung nach Segmenten:		
Automobile	–	33
Finanzdienstleistungen	–	64

In den Immateriellen Vermögenswerten sind folgende identifizierbare Vermögenswerte enthalten, die mit ihren beizulegenden Zeitwerten aktiviert wurden:

- Vertragsbestand
- Kundenbeziehungen
- Vertragsverwaltungssystem

Die Immateriellen Vermögenswerte unterliegen einer planmäßigen Abschreibung mit den folgenden Nutzungsdauern:

- Vertragsbestand: 4 Jahre
- Kundenbeziehungen: 7 Jahre
- Vertragsverwaltungssystem: 5 Jahre

Der verbleibende Überschuss der Anschaffungskosten über den beizulegenden Zeitwert des bilanzierten Nettovermögens in Höhe von 97 Mio. Euro ist im Wesentlichen in Synergiepotenzialen durch Wachstum im Flottengeschäft begründet.

Die BMW Fuhrparkmanagement Beteiligungs GmbH, Stuttgart, und die LHS Leasing- und Handelsgesellschaft Deutschland mbH, Stuttgart, erzielten im Geschäftsjahr 2007 seit ihrer Erstkonsolidierung einen Fehlbetrag von 5,7 Mio. Euro. Der Nettoumsatz der Gesellschaften beträgt seit ihrer Erstkonsolidierung 379 Mio. Euro.

Des Weiteren übernahm die BMW Holding B.V., Den Haag, am 13. April 2007 nach Zustimmung der örtlichen Behörden die Gesellschaft SimeLease (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur, und auch deren Tochtergesellschaft SimeCredit (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur. Die Gesellschaften wurden umbenannt in BMW Lease (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur, und BMW Credit (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur.

Mit Wirkung zum 1. Oktober 2007 wurde die Gesellschaft Boxer S. r. l., Cassinetta di Biandronno, zu 100% von der BMW Italia S. p. A., Mailand, und der BMW España Finance S. L., Madrid, übernommen. Die Gesellschaft firmiert fortan unter Husqvarna Motorcycles S. r. l., Cassinetta di Biandronno.

Weiterhin wurden 51% der Geschäftsanteile an der CEC Finance Ltd., Hongkong, sowie 100% der Geschäftsanteile an den Gesellschaften BMW Osaka Corp., Osaka, Husqvarna Motorcycles NA, LLC, Wilmington, Del., und John Cooper Garages Ltd., Bracknell, im Geschäftsjahr erworben. Die CEC Finance Ltd., Hongkong, wurde umbenannt in BMW Financial Services Hong Kong Limited, Hongkong.

Die aufgeführten Gesellschaften sind für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns nicht wesentlich.

Die Anteile der BMW Group an TRITEC Motors Ltda., Campo Largo, wurden mit Wirkung zum 11. Juli 2007 vereinbarungsgemäß an die Chrysler Group übertragen.

[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. Sie werden bei Wertminderung und Endkonsolidierung erfolgsneutral behandelt. Die Kapitalkonsolidierung wurde für die erstkonsolidierten Gesellschaften BMW Financial Services Danmark A/S, Kolding, BMW Renting (Portugal) Lda., Lissabon, BMW Acquisitions Ltda., São Paulo, BMW Financeira S. A. Credito, Financiamento e Investimento, São Paulo, BMW Leasing do Brasil, S. A., São Paulo, BMW Asia Pte. Ltd., Singapore, BMW Melbourne Pty. Ltd.,

Melbourne, BMW Sydney Pty. Ltd., Sydney, sowie BMW Financial Services New Zealand Ltd., Auckland, zum 1. Januar 2007 durchgeführt. Für die BMW Fuhrparkmanagement Beteiligungs GmbH, Stuttgart, und die LHS Leasing- und Handelsgesellschaft Deutschland mbH, Stuttgart, erfolgte die Kapitalkonsolidierung zum 30. Juni 2007, für die BMW Vertriebs GmbH, Salzburg, zum 31. Dezember 2007.

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

Die nach der Equity-Methode bewertete Beteiligung wird 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 Tochterunternehm-

men, die in fremder Währung aufgestellt 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 Fremdwährungs-

forderungen 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	
	31.12.2007	31.12.2006	2007	2006
US-Dollar	1,46	1,32	1,37	1,26
Britisches Pfund	0,73	0,67	0,68	0,68
Chinesischer Renminbi	10,70	10,29	10,42	10,02
Japanischer Yen	163,77	156,88	161,28	146,06
Australischer Dollar	1,67	1,67	1,64	1,67

[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. Im Falle der langfristigen Auftragsfertigung werden die Umsatzerlöse gemäß IAS 18 („Revenue“) bzw. IAS 11 („Construction Contracts“) grundsätzlich entsprechend dem Leistungsfortschritt vereinnahmt (percentage of completion-Methode). Die Umsatzerlöse enthalten außerdem die Leasingerlöse und die Zinserträge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft. Im Teilkonzern Finanzgeschäft werden unter den Umsatzerlösen auch die Zinserträge der Konzernfinanzierungsgesellschaften ausgewiesen.

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

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

Die Umsatzkosten umfassen die Herstellungskosten der verkauften Erzeugnisse sowie die Anschaffungskosten der verkauften Handelswaren. Sie

beinhalten neben den direkt zurechenbaren Material- und Fertigungseinzelkosten auch Gemeinkosten einschließlich der Abschreibungen auf die Produktionsanlagen und 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 Risikoversorgen ausgewiesen. Im Teilkonzern Finanzgeschäft werden unter den Umsatzkosten auch die Zinsaufwendungen der Konzernfinanzierungsgesellschaften erfasst.

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

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

Das Ergebnis je Aktie (basic earnings per share) wird nach IAS 33 („Earnings per Share“) ermittelt. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ergibt sich, indem sowohl für Stamm- als auch für Vorzugsaktien der auf die jeweilige Aktiegattung entfallende Konzernjahresüberschuss nach Minderheitenanteilen durch die durchschnittliche Anzahl der jeweiligen Aktien dividiert wird. Das Konzernergebnis ist demzufolge auf

73	Konzernabschluss
73	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80	Konzernanhang
80	– Grundsätze
89	– Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
96	– Erläuterungen zur Bilanz
117	– Sonstige Angaben
131	– Segmentinformationen

die verschiedenen Aktiegattungen aufzuteilen. Im Rahmen der Aufteilung wird der nicht für eine Ausschüttung vorgesehene Teil des Konzernergebnisses den Aktiegattungen in dem Verhältnis der jeweiligen Aktienzahl zugeordnet. Die zur Ausschüttung vorgesehenen Gewinne ergeben sich unmittelbar aus den beschlossenen Dividenden für Stamm- und Vorzugsaktien. Ein verwässertes Ergebnis je Aktie (diluted earnings per share) ist gesondert anzugeben.

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

Entwicklungskosten für Fahrzeug- und Motorenprojekte werden zu Herstellungskosten aktiviert,

soweit eine eindeutige Aufwandszuordnung möglich 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 bewertet. 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.

Geringwertige Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens werden im Zugangsjahr grundsätzlich voll abgeschrieben.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen konzerneinheitlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

in Jahren

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

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

Die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen enthalten alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der produktionsbezogenen Gemeinkosten. Hierzu gehören die fertigungsbedingten Abschreibungen, anteilige Verwaltungskosten sowie die anteiligen Kosten des sozialen Bereichs.

Finanzierungskosten werden nicht als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt.

Im Anlagevermögen werden auch Vermögenswerte aus Leasing ausgewiesen. Die BMW Group nutzt als Leasingnehmer Sachanlagen und vermietet als Leasinggeber vor allem selbst produzierte Auto-

mobile. 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 oder den niedrigeren Marktwert abgeschrieben.

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

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

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

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

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

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

Nach dem erstmaligen Ansatz werden zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (available for sale) und zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte (held for trading) mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet. Sofern kein Marktpreis vorhanden ist, wird der Marktwert der zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte anhand geeigneter Bewertungsverfahren, 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, nichtderivativen finanziellen Vermögenswerte zugeordnet, die weder als Kredite und Forderungen (loans and receivables), noch als bis zur Endfälligkeit zu haltende (held to maturity) oder als zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte (at fair value through profit and loss) klassifiziert sind.

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

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

Bei den Forderungen und Sonstigen Vermögenswerten, mit Ausnahme der derivativen Finanzinstrumente, handelt es sich um Kredite und Forderungen, die nicht zu Handelszwecken gehalten

73 Konzernabschluss

73 Gewinn- und Verlust-Rechnungen

74 Bilanzen

76 Kapitalflussrechnungen

78 Entwicklung des

Konzern Eigenkapitals

79 Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital

80 Konzernanhang

80 – Grundsätze

89 – Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung

96 – Erläuterungen zur Bilanz

117 – Sonstige Angaben

131 – Segmentinformationen

werden. Sie werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Unverzinsliche oder niedrig verzinsliche Forderungen mit Laufzeiten von über einem Jahr werden abgezinst. Allen erkennbaren Risiken wird durch Wertminderungen Rechnung getragen.

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

Wertberichtigungen auf Forderungen und Kredite 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 Portfolien vorgenommen. Zur Bemessung der Höhe der Wertberichtigungen dienen gesellschaftsspezifische Ausfallwahrscheinlichkeiten und Ausfallquoten für homogene Teilportfolien, die auf der Basis historischer Daten ermittelt werden.

Für Wertberichtigungen auf Forderungen im Industrie-geschäft wird ebenfalls der im Finanzdienstleistungsgeschäft genutzte Prozess zur Bildung von Wertberichtigungen soweit möglich angewendet.

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

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

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

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

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

Unfertige und Fertige Erzeugnisse werden mit den Herstellungskosten unter Beachtung niedrigerer

Nettoveräußerungswerte angesetzt. Sie enthalten alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der produktionsbezogenen Gemeinkosten. Hierzu gehören die fertigungsbedingten Abschreibungen, anteilige Verwaltungskosten sowie anteilige Kosten des sozialen Bereichs.

Die Finanzierungskosten werden nicht als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt.

Die Rückstellungen für Pensionen werden nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) gemäß IAS 19 („Employee Benefits“) gebildet. Bei diesem Verfahren werden nicht nur die am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften, sondern auch künftig zu erwartende Steigerungen von Renten und Gehältern bei vorsichtiger Einschätzung der relevanten Einflussgrößen berücksichtigt. Die Berechnung beruht auf versicherungsmathematischen Gutachten unter Berücksichtigung biometrischer Rechnungsgrundlagen.

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

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

Die Sonstigen Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, deren Inanspruchnahme wahrscheinlich ist und wenn die voraussichtliche Höhe des notwendigen 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 Finanzinstrumente mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. In der BMW Group bestehen keine Verbindlichkeiten, die Handelszwecken dienen. Verbindlichkeiten aus Finance Leases werden in Höhe des Barwerts der künftigen Leasingraten in den sonstigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Aufstellung des Konzernabschlusses unter Beachtung der IFRSs erfordert, dass Annahmen getroffen und Schätzungen verwendet werden, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie der Eventualverbindlichkeiten auswirken. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die konzerneinheitliche Festlegung von Nutzungsdauern, die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen sowie die Realisierbarkeit zukünftiger Steuerentlastungen. Sämtliche Annahmen und Schätzungen basieren auf Prämissen, die zum Bilanzstichtag Gültigkeit hatten. Zugrunde gelegt wurde die künftige Geschäftsentwicklung, für die die größte Wahrscheinlichkeit unterstellt wurde. Das gilt ebenso für die Entwicklung der Automobilbranche und des Unternehmensumfelds. Die tatsächlichen Werte können in Einzelfällen 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. Zum Bilanzstichtag bestanden keinerlei Hinweise darauf, dass die Prämissen bedeutenden Risiken unterlagen. Entsprechend ist von einer Anpassung im kommenden Geschäftsjahr nicht auszugehen. Im Geschäftsjahr 2007 gab es keinerlei derartige Änderungen.

73	Konzernabschluss
73	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80	Konzernanhang
80	– Grundsätze
89	– Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
96	– Erläuterungen zur Bilanz
117	– Sonstige Angaben
131	– Segmentinformationen

[7] Neue Rechnungslegungsvorschriften

(a) Im Geschäftsjahr 2007 erstmals angewendete Rechnungslegungsvorschriften

Folgende Standards und Überarbeitungen werden im Geschäftsjahr 2007 erstmals angewendet:

- Amendments to IAS 1 („Presentation of Financial Statements: Capital Disclosures“), für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2007 beginnen

- IFRS 7 („Financial Instruments: Disclosures“), für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2007 beginnen

Ferner werden folgende Interpretationen erstmals angewendet:

- IFRIC 7 („Applying the Restatement Approach under IAS 29 Financial Reporting in Hyperinflationary Economics“), für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. März 2006 beginnen

- IFRIC 8 („Scope of IFRS 2“), für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Mai 2006 beginnen
 - IFRIC 9 („Reassessment of Embedded Derivatives“), für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juni 2006 beginnen
 - IFRIC 10 („Interim Financial Reporting and Impairment“), für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. November 2006 beginnen
- IFRS 7 („Financial Instruments: Disclosures“) führt zu einer Ausweitung der Anhangsangaben im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten. Die übrigen erstmals angewendeten Rechnungslegungsvorschriften haben keinen wesentlichen Einfluss auf die BMW Group.

(b) Im Geschäftsjahr 2007 neu herausgegebene Rechnungslegungsvorschriften
 Das IASB hat im Jahr 2007 die überarbeitete Fassung des IAS 23 („Borrowing Costs“) veröffentlicht. Diese ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Des Weiteren wurde IAS 1 („Presentation of Financial

Statements“) in einer überarbeiteten Fassung veröffentlicht. Der überarbeitete IAS 1 ist verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen.

Ferner wurden folgende Interpretationen veröffentlicht:

- IFRIC 13 („Customer Loyalty Programme“)
- IFRIC 14 („IAS 19 – The Limit on a Defined Benefit Asset, Minimum Funding Requirements and their Interaction“)

IFRIC 13 ist erstmalig für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2008 beginnen. IFRIC 14 ist verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2008 beginnen.

Es ist nicht zu erwarten, dass die neuen Rechnungslegungsvorschriften einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss der BMW Group haben werden. Das gilt auch für Rechnungslegungsvorschriften, die in Vorperioden herausgegeben wurden und für die eine Anwendung im Geschäftsjahr 2007 empfohlen, jedoch noch nicht verpflichtend ist.

[8] Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse ergeben sich aus folgenden Tätigkeiten:

in Mio. Euro	2007	2006
Verkauf von Produkten und damit verbundenen Erzeugnissen	43.297	38.769
Erlöse aus Leasingraten	5.069	4.141
Verkaufserlöse aus Vermietvermögen	4.185	3.107
Zinserträge aus Kreditfinanzierung	2.457	1.925
Sonstige Erlöse	1.010	1.057
Umsatzerlöse	56.018	48.999

Die Gliederung der Umsatzerlöse nach Segmenten und Regionen ist aus der Segmentberichterstattung auf den Seiten 132 bis 134 ersichtlich.

[9] Umsatzkosten

Die Umsatzkosten setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	2007	2006
Herstellungskosten	29.536	26.449
Gewährleistungsaufwendungen	1.309	1.081
Finanzdienstleistungen direkt zuzurechnende Umsatzkosten	8.450	6.612
Zinsaufwendungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	2.045	1.308
Aufwendungen für Risikovorsorgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	529	501
Sonstige Umsatzkosten	1.963	1.709
Umsatzkosten	43.832	37.660

Von den Umsatzkosten betreffen das Finanzdienstleistungsgeschäft 11.024 Mio. Euro (i. Vj. 8.421 Mio. Euro).

In den Herstellungskosten werden Wertminderungen auf das Anlagevermögen in Höhe von

17 Mio. Euro (i. Vj. 15 Mio. Euro) ausgewiesen. Die Herstellungskosten werden durch öffentliche Beihilfen in Form von geringeren Substanz- und Verbrauchsteuern in Höhe von 16 Mio. Euro (i. Vj. 11 Mio. Euro) gemindert.

[10] Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten

Die Vertriebskosten betragen 4.284 Mio. Euro (i. Vj. 4.039 Mio. Euro). Sie enthalten vor allem Aufwendungen für Marketing, Werbung und Vertriebspersonal.

Die allgemeinen Verwaltungskosten betragen 970 Mio. Euro (i. Vj. 933 Mio. Euro). Sie enthalten Aufwendungen der Verwaltung, die weder der Entwicklung noch der Produktion oder dem Vertrieb zuzuordnen sind.

[11] Forschungs- und Entwicklungskosten

In den Forschungs- und Entwicklungskosten in Höhe von 2.920 Mio. Euro (i. Vj. 2.544 Mio. Euro) sind neben den Forschungs- und nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten auch die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 1.109 Mio. Euro (i. Vj. 872 Mio. Euro) enthalten.

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:

73	Konzernabschluss
73	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80	Konzernanhang
80	– Grundsätze
89	– Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
96	– Erläuterungen zur Bilanz
117	– Sonstige Angaben
131	– Segmentinformationen

in Mio. Euro	2007	2006
Forschungs- und Entwicklungskosten	2.920	2.544
Abschreibungen	-1.109	-872
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	1.333	1.536
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	3.144	3.208

[12] Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

in Mio. Euro	2007	2006
Erträge aus Währungsgeschäften	204	245
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	90	141
Erträge aus der Auflösung von Wertminderungen	38	24
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	229	102
Übrige betriebliche Erträge	169	232
Sonstige betriebliche Erträge	730	744
Aufwendungen aus Währungsgeschäften	231	219
Aufwendungen aus der Dotierung von Rückstellungen	64	109
Aufwendungen aus Wertminderungen	25	34
Übrige betriebliche Aufwendungen	210	155
Sonstige betriebliche Aufwendungen	530	517
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	200	227

In den übrigen betrieblichen Erträgen sind Aufwandszuschüsse öffentlicher Institutionen in Höhe von 36 Mio. Euro (i. Vj. 32 Mio. Euro) enthalten.

[13] Ergebnis aus Equity-Bewertung

Das Ergebnis aus Equity-Bewertung in Höhe von 11 Mio. Euro (i. Vj. –25 Mio. Euro) enthält das Ergeb-

nis des Joint Ventures BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang. Im Vorjahr war auch das Ergebnis von TRITEC Motors Ltda., Campo Largo, enthalten.

[14] Übriges Finanzergebnis

in Mio. Euro	2007	2006
Erträge aus Beteiligungen	3	62
– davon aus verbundenen Unternehmen 1 Mio. Euro (i. Vj. 58 Mio. Euro)		
Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	–6	–46
Zuschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	–	16
Beteiligungsergebnis	–3	32
Erwarteter Vermögensertrag der Pensionsfonds	358	315
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge*	287	259
– davon aus verbundenen Unternehmen 12 Mio. Euro (i. Vj. 19 Mio. Euro)		
Zinsen und ähnliche Erträge	645	574
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen	–537	–501
Aufwendungen aus der Aufzinsung sonstiger langfristiger Rückstellungen	–86	–35
Abschreibungen auf Wertpapiere	–49	–2
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen*	–225	–319
– davon an verbundene Unternehmen 1 Mio. Euro (i. Vj. 2 Mio. Euro)		
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	–897	–857
Zinsergebnis	–252	–283
Marktbewertung von Finanzinstrumenten	–95	350
Sonstiges Finanzergebnis	–95	350
Übriges Finanzergebnis	–350	99

* Zinserträge und -aufwendungen aus alleinstehenden Derivaten werden im Zinsergebnis verrechnet. In den Zinserträgen sind verbleibende Netto-Zinserträge aus alleinstehenden Derivaten in Höhe von 70 Mio. Euro (i. Vj. 83 Mio. Euro) enthalten.

Die Verschlechterung des Sonstigen Finanzergebnisses ist darauf zurückzuführen, dass im Vorjahr ein Sondereffekt aus der weitgehenden Abwicklung der Umtauschanleihe auf Aktien der Rolls-Royce plc, London, anfiel. Neben dem Effekt aus der Umtausch-

anleihe enthält das Sonstige Finanzergebnis Belastungen aus derivativen Finanzinstrumenten, insbesondere aus alleinstehenden Zinsderivaten. Aufgrund der veränderten Zinsstruktur haben sich die Marktwerte dieser Finanzinstrumente negativ entwickelt.

[15] Ertragsteuern

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

in Mio. Euro	2007	2006
Laufende Steueraufwendungen	1.002	993
Latente Steueraufwendungen	–263	257
	739	1.250

Die latenten Steueraufwendungen reduzieren sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 520 Mio. Euro. Dies ist im Wesentlichen durch die Effekte des am 6. Juli 2007 vom Bundesrat verabschiedeten Unternehmensteuerreformgesetzes 2008 begründet.

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. Ab dem 1. Januar 2008 gilt in Deutschland ein Körperschaftsteuersatz von 15,0%. Unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Gewerbesteuer-Hebesatzes in Höhe von 410% sowie des Solidaritätszuschlags von 5,5% ermittelt

sich für inländische Unternehmen ein Ertragsteuersatz in Höhe von 30,2% (i. Vj. 38,9%), der bereits im Geschäftsjahr 2007 zur Bewertung der Latenten Steuern herangezogen wird. Die Steuersätze im Ausland liegen unverändert zum Vorjahr zwischen 12,5% und 40,7%. Eine Abwertung auf aktive Latente Steuern wird vorgenommen, wenn hinsichtlich der Realisierbarkeit Unsicherheiten bestehen. Zur Bestimmung dieser Abwertung werden alle positiven und negativen Einflussfaktoren auf die steuerlichen Ergebnisse der Zukunft berücksichtigt. Die dabei vorzunehmende Einschätzung kann in Abhängigkeit von künftigen Entwicklungen Änderungen unterliegen.

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

73 Konzernabschluss
73 Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74 Bilanzen
76 Kapitalflussrechnungen
78 Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79 Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80 Konzernanhang
80 – Grundsätze
89 – Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
96 – Erläuterungen zur Bilanz
117 – Sonstige Angaben
131 – Segmentinformationen

in Mio. Euro	Aktive Latente Steuern		Passive Latente Steuern	
	2007	2006	2007	2006
Immaterielle Vermögenswerte	1	–	1.528	1.859
Sachanlagen	43	48	428	510
Vermietete Gegenstände	558	572	3.205	3.368
Finanzanlagen	2	2	1	–
Übrige Vermögenswerte	1.110	1.058	3.767	3.696
Steuerliche Verlustvorräte	1.072	849	–	–
Rückstellungen	1.145	1.540	51	134
Verbindlichkeiten	3.084	3.653	690	827
Konsolidierungen	1.661	1.600	329	403
	8.676	9.322	9.999	10.797
Abwertung	–671	–528	–	–
Saldierung	–7.285	–8.039	–7.285	–8.039
	720	755	2.714	2.758

Im Vergleich zur Vorperiode haben sich die folgenden wesentlichen Veränderungen der Latenten Steuern ergeben:

Aufgrund der Anwendung des ab dem 1. Januar 2008 gültigen Ertragsteuersatzes in Deutschland in Höhe von 30,2% (i. Vj. 38,9%) ergeben sich wesentliche Umbewertungseffekte bei den Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen, Vermieteten Gegenständen, Rückstellungen sowie den Verbindlichkeiten.

Die Bewegungen der aktiven und passiven Latenten Steuern bei den Vermieteten Gegenständen und in den übrigen Vermögenswerten stammen

im Wesentlichen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft.

Aktive Latente Steuern auf Verlustvorräte und Veräußerungsverluste (capital losses) haben sich unter Berücksichtigung der ausgewiesenen Abwertung geringfügig erhöht. Aktive Latente Steuern auf Verlustvorräte in Höhe von 1,8 Mrd. Euro (i. Vj. 1,7 Mrd. Euro), die im Wesentlichen unbegrenzt nutzbar sind, wurden im Berichtsjahr in Höhe von 43 Mio. Euro (i. Vj. 65 Mio. Euro) wertberichtigt. Veräußerungsverluste in Großbritannien haben sich im Geschäftsjahr 2007 auf 2,2 Mrd. Euro erhöht (i. Vj. 1,5 Mrd. Euro).

Hier wurde 2007 eine finale Einigung mit der Finanzbehörde erzielt. Diese Verlustvorträge wurden wie auch in den Vorjahren vollständig in Höhe von 628 Mio. Euro (i. Vj. 463 Mio. Euro) abgewertet, da diese nur bei Gewinnen aus Veräußerungen genutzt werden können. „capital losses“ stehen nicht im Zusammenhang mit der operativen Geschäftstätigkeit.

Die erfolgsneutral im Eigenkapital verrechneten Latenten Steuern belaufen sich auf 116 Mio. Euro (i. Vj. 512 Mio. Euro). Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die im Eigenkapital kompensierten versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus den Pensionsrückstellungen zurückzuführen, die sich insbesondere durch die Erhöhung des Abzinsungsfaktors ergeben.

Latente Steuern auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochtergesellschaften in Höhe von 13.925 Mio. Euro (i. Vj. 13.866 Mio. Euro) werden nicht berechnet, da vorgesehen ist, diese Gewinne zum Zwecke der Substanzerhaltung und Ausweitung des Geschäftsvolumens in den Unternehmen einzusetzen. Von einer Ermittlung der potenziellen

steuerlichen Auswirkungen wurde wegen unverhältnismäßig hohen Aufwands abgesehen.

Die Steuererklärungen der Gesellschaften der BMW Group werden regelmäßig von inländischen und ausländischen Steuerbehörden geprüft. Unter Berücksichtigung einer Vielzahl von Faktoren – unter anderem der Auslegung, Kommentierung und Rechtsprechung zur jeweiligen Steuergesetzgebung sowie den Erfahrungen aus der Vergangenheit – sind, soweit ersichtlich, in ausreichendem Umfang Vorsorgen für zukünftig mögliche Steuerverpflichtungen gebildet.

Der ausgewiesene Ertragsteueraufwand im Geschäftsjahr 2007 in Höhe von 739 Mio. Euro (i. Vj. 1.250 Mio. Euro) ist um 767 Mio. Euro (i. Vj. 354 Mio. Euro) niedriger als der erwartete Ertragsteueraufwand in Höhe von 1.506 Mio. Euro (i. Vj. 1.604 Mio. Euro), der sich theoretisch bei Anwendung des inländischen Steuersatzes von 38,9% (unverändert zum Vorjahr) auf Konzernebene ergeben würde. Der Unterschied zwischen dem erwarteten und dem ausgewiesenen Ertragsteueraufwand ist auf folgende Ursachen zurückzuführen:

in Mio. Euro	2007	2006
Erwarteter Ertragsteueraufwand	1.506	1.604
Steuersatzbedingte Abweichungen	-731	-213
Steuerminderungen (-)/Steuererhöhungen (+) aufgrund steuerfreier Erträge bzw. steuerlich nicht abzugsfähiger Aufwendungen	4	-68
Steuernachzahlungen (+)/Steuererstattungen (-) für Vorjahre	-4	-94
Sonstige Abweichungen	-36	21
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	739	1.250

Die im Vergleich zum Vorjahr stark gesunkene Steuerlastquote ist im Wesentlichen auf höhere steuersatzbedingte Abweichungen zurückzuführen. Hierin enthalten ist der Einmalertrag aus der Neubewertung der latenten Steuerpositionen zum 31. Dezem-

ber 2007. Insgesamt beläuft sich dieser Effekt bei der BMW Group auf 491 Mio. Euro und ist maßgeblich durch die Anwendung des ab dem 1. Januar 2008 gültigen Steuersatzes in Höhe von 30,2% bei inländischen Gesellschaften beeinflusst.

[16] Ergebnis je Aktie

		2007	2006
Jahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	Mio. Euro	3.125,9	2.867,8
Ergebnisanteil der Stammaktien	Mio. Euro	2.878,4	2.641,0
Ergebnisanteil der Vorzugsaktien	Mio. Euro	247,5	226,8
Durchschnittliche Anzahl der umlaufenden Stammaktien	Stück	601.995.196	602.461.673
Durchschnittliche Anzahl der umlaufenden Vorzugsaktien	Stück	51.535.857	51.506.787
Ergebnis je Stammaktie	Euro	4,78	4,38
Ergebnis je Vorzugsaktie	Euro	4,80	4,40
Dividende je Stammaktie	Euro	1,06	0,70
Dividende je Vorzugsaktie	Euro	1,08	0,72

Beim Ergebnis je Vorzugsaktie wurden nur die für das jeweilige Geschäftsjahr dividendenberechtigten Vorzugsaktien 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	2007	2006
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	6.268	6.207
Soziale Abgaben, Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung – davon für Altersversorgung 761 Mio. Euro (i. Vj. 767 Mio. Euro)	1.243	1.241
	7.511	7.448

73	Konzernabschluss
73	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Entwicklung des Konzernerigenkapitals
79	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80	Konzernanhang
80	– Grundsätze
89	– Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
96	– Erläuterungen zur Bilanz
117	– Sonstige Angaben
131	– Segmentinformationen

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

	2007	2006
Gewerbliche Arbeitnehmer	51.906	52.812
Übrige Arbeitnehmer	46.016	44.394
	97.922	97.206
Auszubildende und Praktikanten	6.480	6.521
	104.402	103.727

Für die Mitarbeiterzahlen zum Jahresende wird auf die Seiten 26 und 27 im Konzernlagebericht verwiesen.

Der im Geschäftsjahr 2007 für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses, KPMG Deutsche

Treuhand-Gesellschaft, Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, erfasste Honoraraufwand nach § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB beträgt 5 Mio. Euro (i. Vj. 4 Mio. Euro) und gliedert sich wie folgt:

in Mio. Euro	2007	2006
Honoraraufwand		
Abschlussprüfungen	2	2
Steuerberatungsleistungen	3	2
	5	4

In der Position Abschlussprüfungen ist das gesamte Honorar für die Jahresabschlussprüfung der BMW AG sowie die Konzernabschlussprüfung und die Prüfungen der Jahresabschlüsse der inländischen Tochtergesellschaften erfasst.

Steuerberatungsleistungen beinhalten im Wesentlichen Honorare für die Steuerberatung von in das Ausland entsandten Mitarbeitern.

BMW Group

Konzernanhang

Erläuterungen zur Bilanz

[18] Entwicklung des Konzernanlagevermögens 2007

in Mio. Euro	Anschaffungs- und Herstellungskosten					31.12.2007
	1.1.2007 ¹⁾	Kurs- differenzen	Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge	
Entwicklungskosten	7.684	–	1.333	–	538	8.479
Übrige Immaterielle Vermögenswerte	813	–11	250	–	43	1.009
Immaterielle Vermögenswerte	8.497	–11	1.583	–	581	9.488
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	6.425	–118	248	231	220	6.566
Technische Anlagen und Maschinen	19.640	–315	1.444	264	618	20.415
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.055	–44	184	6	147	2.054
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	740	–23	808	–501	5	1.019
Sachanlagen	28.860	–500	2.684	–	990	30.054
Vermietete Gegenstände	17.628	–1.219	11.038	–	6.587	20.860
At-Equity bewertete Beteiligungen	82	–	18	–	37	63
Anteile an verbundenen Unternehmen	272	–1	54	–	64	261
Beteiligungen	195	–	–	–	187	8
Wertpapiere des Anlagevermögens	14	–1	8	–	–	21
Sonstige Finanzanlagen	481	–2	62	–	251	290

1) einschließlich Brutto-Vorträge während des Geschäftsjahres erstmals konsolidierter Gesellschaften

2) darin Wertminderungen von 12 Mio. Euro

3) darin Wertminderungen von 5 Mio. Euro

Entwicklung des Konzernanlagevermögens 2006

in Mio. Euro	Anschaffungs- und Herstellungskosten					31.12.2006
	1.1.2006 ¹⁾	Kurs- differenzen	Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge	
Entwicklungskosten	6.593	–	1.536	–	445	7.684
Übrige Immaterielle Vermögenswerte	739	–5	121	–	56	799
Immaterielle Vermögenswerte	7.332	–5	1.657	–	501	8.483
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	6.150	–70	242	152	49	6.425
Technische Anlagen und Maschinen	18.977	–185	1.717	464	1.333	19.640
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.078	–46	206	16	211	2.043
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	899	–15	491	–632	3	740
Sachanlagen	28.104	–316	2.656	–	1.596	28.848
Vermietete Gegenstände	13.983	–1.182	8.522	–	4.578	16.745
At-Equity bewertete Beteiligungen	94	–	–	–	12	82
Anteile an verbundenen Unternehmen	191	–2	152	–	74	267
Beteiligungen	1.002	–	–	–	807	195
Wertpapiere des Anlagevermögens	32	–1	11	–	28	14
Sonstige Finanzanlagen	1.225	–3	163	–	909	476

1) einschließlich Brutto-Vorträge während des Geschäftsjahres erstmals konsolidierter Gesellschaften

2) darin Wertminderungen von 8 Mio. Euro

3) darin Wertminderungen von 7 Mio. Euro

73	Konzernabschluss
73	Gewinn- und Verlust- Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Entwicklung des Konzernerigenkapitals
79	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80	Konzernanhang
80	– Grundsätze
89	– Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
96	– Erläuterungen zur Bilanz
117	– Sonstige Angaben
131	– Segmentinformationen

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

1.1.2006 ¹⁾	Abschreibungen		Zuschreibungen		31.12.2006	Buchwerte	
	Kurs- differenzen	lfd. Jahr	Abgänge			31.12.2006	31.12.2005
2.447	–	872	445	–	2.874	4.810	4.146
290	–4	87	50	26	297	502	447
2.737	–4	959²⁾	495	26	3.171	5.312	4.593
2.384	–30	207	32	–	2.529	3.896	3.757
13.104	–128	1.867	1.318	–	13.525	6.115	5.871
1.506	–36	239	201	–	1.508	535	562
1	–	–	–	–	1	739	897
16.995	–194	2.313³⁾	1.551	–	17.563	11.285	11.087
2.608	–222	1.576	859	–	3.103	13.642	11.375
–	–	22	–	–	22	60	94
40	–	46	–	16	70	197	149
5	–	–	–	–	5	190	997
–	–	–	–	–	–	14	32
45	–	46	–	16	75	401	1.178

[19] 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 Forschungs- und Entwicklungskosten ausgewiesen.

Des Weiteren ist in den Immateriellen Vermögenswerten ein aktivierter Goodwill in Höhe von 163 Mio. Euro (i. Vj. 66 Mio. Euro) enthalten. Dieser besteht aus früheren Unternehmenserwerben der

Cirquent Gruppe sowie aus dem Erwerb der DEKRA SüdLeasing Services GmbH, Stuttgart, und deren Tochtergesellschaften. 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 nicht vorgenommen worden (i. Vj. 26 Mio. Euro).

Hinsichtlich der Entwicklung der Immateriellen Vermögenswerte wird auf den Anlagespiegel, der auf den Seiten 96 und 97 dargestellt ist, verwiesen.

[20] Sachanlagen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Positionen des Sachanlagevermögens sowie ihre Entwicklung im Berichtsjahr sind im Anlagespiegel auf den Seiten 96 und 97 enthalten.

Im Sachanlagevermögen sind in Höhe von insgesamt 102 Mio. Euro (i. Vj. 146 Mio. Euro) neben Betriebsgebäuden der BMW AG auch gemietete Technische Anlagen und Maschinen sowie Andere Anlagen im Wesentlichen für die Produktionsstätten in Oxford und Hams Hall enthalten, die wegen der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge (Finance Leases) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zuzurechnen sind. Die Leasingverträge bezüglich der Betriebsgebäude mit einem Restbuchwert in Höhe von 60 Mio. Euro (i. Vj. 66 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 Geschäftsausstat-

tung mit einem Restbuchwert in Höhe von 19 Mio. Euro (i. Vj. 46 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 17 Mio. Euro (i. Vj. 25 Mio. Euro) für die Produktionsstätte in Hams Hall hat eine Laufzeit bis 2018 und kann jeweils um ein Jahr verlängert werden. Eine Kaufoption wurde nicht vereinbart.

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

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

in Mio. Euro	31.12.2007	31.12.2006
Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	85	91
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	318	413
Fällig nach mehr als fünf Jahren	201	257
	604	761
In den künftigen Mindestleasingzahlungen enthaltener Zinsanteil		
Fällig innerhalb eines Jahres	16	16
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	48	59
Fällig nach mehr als fünf Jahren	73	111
	137	186
Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	69	75
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	270	354
Fällig nach mehr als fünf Jahren	128	146
	467	575

73	Konzernabschluss
73	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80	Konzernanhang
80	– Grundsätze
89	– Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
96	– Erläuterungen zur Bilanz
117	– Sonstige Angaben
131	– Segmentinformationen

[21] Vermietete Gegenstände

Die BMW Group vermietet als Leasinggeber vor allem eigene Produkte im Rahmen des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Für die Mindestleasingzahlun-

gen aus nicht kündbaren Operating Leases in Höhe von 7.419 Mio. Euro (i. Vj. 6.210 Mio. Euro) ergeben sich folgende Fälligkeiten:

in Mio. Euro	31.12.2007	31.12.2006
Innerhalb eines Jahres	3.902	3.342
Zwischen einem und fünf Jahren	3.516	2.867
Nach mehr als fünf Jahren	1	1
	7.419	6.210

An bedingten Leasingzahlungen, vor allem in Abhängigkeit von der Fahrleistung, wurden 10 Mio. Euro (i. Vj. 4 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 96 und 97 dargestellt ist, verwiesen.

[22] At-Equity bewertete Beteiligungen und Sonstige Finanzanlagen

Die At-Equity bewerteten Beteiligungen umfassen die Anteile am Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang. In den Vorjahreszahlen zum

31. Dezember 2006 wurden noch die Anteile an TRITEC Motors Ltda., Campo Largo, berücksichtigt. An BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, an dem 50 % der Kapitalanteile gehalten werden, hat der Konzern folgende Anteile:

in Mio. Euro	31.12.2007	31.12.2006
Angaben zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung		
Erträge	627	589
Aufwendungen	615	568
Angaben zur Bilanz		
Langfristige Vermögenswerte	106	122
Kurzfristige Vermögenswerte	259	286
Eigenkapital	80	110
Langfristige Schulden	41	34
Kurzfristige Schulden	244	264

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

Die Zugänge bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen betreffen Kapitalerhöhungen bei der BMW Distribution S.A.S., Montigny le Bretonneux, der BMW India Pvt. Ltd., Neu Delhi, der BMW Sauber Holding AG, Vaduz, und der BMW Leasing de Argentina S.A., Buenos Aires, sowie die Erwerbe der BMW Lease (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur, der John Cooper Garages Ltd., Bracknell, der BMW Financial Services Hong Kong Limited, Hongkong,

und der Husqvarna Motorcycles S.r.l., Cassinetta di Biandronno.

Die Abgänge bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen ergeben sich im Wesentlichen aus der Erstkonsolidierung der BMW Financial Services Danmark A/S, Kolding, der BMW Vertriebs GmbH, Salzburg, der BMW Renting (Portugal) Lda., Lissabon, der BMW Acquisitions Ltda., São Paulo, der BMW Financeira S.A. Credito, Financiamento e Investimento, São Paulo, und der BMW Financial Services New Zealand Ltd., Auckland.

Die Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen beziehen sich auf die BMW Distribution S.A.S., Montigny le Bretonneux.

Bei den Beteiligungen betreffen die Veränderungen im Berichtszeitraum die Abgänge von Aktien der Rolls-Royce plc, London, aufgrund der Ausübung des Wandlungsrechts im Zusammenhang

mit der von der BMW Group begebenen Rolls-Royce Umtauschanleihe.

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Positionen der Sonstigen Finanzanlagen sowie ihre Entwicklung im Berichtsjahr sind im Anlagespiegel auf den Seiten 96 und 97 enthalten.

[23] Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 34.244 Mio. Euro (i. Vj. 30.368 Mio. Euro) resultieren zum einen in Höhe von 26.181 Mio. Euro (i. Vj. 23.038 Mio. Euro) aus Kreditfinanzierung für

Kunden und Händler sowie zum anderen in Höhe von 8.063 Mio. Euro (i. Vj. 7.330 Mio. Euro) aus Finance Leases. Den Finance Leases liegen folgende Details zugrunde:

in Mio. Euro	31.12.2007	31.12.2006
Bruttoinvestitionen in Finance Leases		
Fällig innerhalb eines Jahres	3.215	3.029
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	6.013	5.192
Fällig nach mehr als fünf Jahren	1	6
	9.229	8.227
Barwert der ausstehenden Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	2.886	2.758
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	5.176	4.567
Fällig nach mehr als fünf Jahren	1	5
	8.063	7.330
	1.166	897

Die Höhe der vor allem von der Fahrleistung abhängigen bedingten Leasingzahlungen beträgt 12 Mio. Euro (i. Vj. 7 Mio. Euro). Für Finance Leases wurden Wertminderungen, die sich nach dem individuellen Ausfallrisiko richten, in Höhe von 52 Mio. Euro (i. Vj. 60 Mio. Euro) berücksichtigt.

Vom Gesamtbestand der Forderungen aus Finanzdienstleistungen entfällt ein Teilbetrag in Höhe von 20.248 Mio. Euro (i. Vj. 17.865 Mio. Euro) auf eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

Wertberichtigungen und Kreditrisiko

in Mio. Euro	31.12.2007	31.12.2006
Bruttobuchwert	35.036	31.100
Wertberichtigungen	792	732
Nettobuchwert	34.244	30.368

73	Konzernabschluss
73	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80	Konzernanhang
80	- Grundsätze
89	- Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
96	- Erläuterungen zur Bilanz
117	- Sonstige Angaben
131	- Segmentinformationen

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen entwickelten sich wie folgt:

31. Dezember 2007 in Mio. Euro	Wertberichtigungen auf		Gesamt
	Einzelbasis	Gruppenbasis	
Anfangsbestand 1. Januar*	590	149	739
Zuführungen/Auflösungen	277	-3	274
Inanspruchnahme	-184	-17	-201
Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen	-16	-4	-20
Endbestand 31. Dezember	667	125	792

* einschließlich während des Geschäftsjahres erstkonsolidierter Gesellschaften

31. Dezember 2006 in Mio. Euro	Wertberichtigungen auf		Gesamt
	Einzelbasis	Gruppenbasis	
Anfangsbestand 1. Januar*	572	173	745
Zuführungen/Auflösungen	173	-	173
Inanspruchnahme	-155	-23	-178
Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen	-6	-2	-8
Endbestand 31. Dezember	584	148	732

* einschließlich während des Geschäftsjahres erstkonsolidierter Gesellschaften

Zum Bilanzstichtag bestehen 125 Mio. Euro (i. Vj. 148 Mio. Euro) an Wertberichtigungen auf Gruppenbasis für Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Bruttobuchwert in Höhe von 18.979 Mio. Euro (i. Vj. 18.296 Mio. Euro). Für Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 5.493 Mio. Euro (i. Vj. 4.223 Mio. Euro) bestehen zum 31. Dezember 2007 Wertberichtigungen auf Einzelbasis in Höhe von 667 Mio. Euro (i. Vj. 584 Mio. Euro).

Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 10.564 Mio. Euro (i. Vj. 8.581 Mio. Euro) sind zum Bilanzstichtag weder überfällig noch wertberichtigt.

Der geschätzte Marktwert der Sicherheiten, die für wertberichtigte Forderungen gehalten werden, beträgt zum Bilanzstichtag 14.617 Mio. Euro (i. Vj. 12.130 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 36 Mio. Euro (i. Vj. 13 Mio. Euro).

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

[24] Finanzforderungen

Die Finanzforderungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2007	31.12.2006
Zins- und Währungsderivate	1.980	1.321
Wertpapiere und Investmentanteile	1.959	2.034
Ausleihungen an Dritte	28	67
Forderungen aus dem Kreditkartengeschäft	260	239
Sonstige	568	289
	4.795	3.950
davon langfristige	1.173	816
davon kurzfristige	3.622	3.134

Die Veränderung in der Position Zins- und Währungsderivate beruht im Wesentlichen auf veränderten Wechselkursrelationen zum US-Dollar und zum britischen Pfund sowie auf der veränderten Zinsstruktur.

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

in Mio. Euro	31.12.2007	31.12.2006
Aktien	452	579
Investmentanteile	415	487
Festverzinsliche Wertpapiere	1.082	943
Übrige Wertpapiere	10	25
	1.959	2.034

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

in Mio. Euro	31.12.2007	31.12.2006
Festverzinsliche Wertpapiere		
Fällig innerhalb von drei Monaten	–	1
Fällig nach mehr als drei Monaten	1.082	942
Übrige Wertpapiere		
Fällig innerhalb von drei Monaten	1	3
Fällig nach mehr als drei Monaten	9	22
	1.092	968

Ein in den Investmentanteilen enthaltener Betrag in Höhe von 10 Mio. Euro (i. Vj. 2 Mio. Euro) sowie ein in den festverzinslichen Wertpapieren enthaltener Betrag in Höhe von 77 Mio. Euro (i. Vj. 64 Mio. Euro) wurde der Deutsche Treuinvest Stiftung, Frankfurt am Main, sicherungsübereignet. Die Übereignung

dient der Sicherung von Verpflichtungen aus Alters-
teilzeitverhältnissen.

Wertberichtigungen und Kreditrisiko

Die Forderungen aus dem Kreditkartengeschäft setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2007	31.12.2006
Bruttobuchwert	267	244
Wertberichtigungen	7	5
Nettobuchwert	260	239

73 Konzernabschluss

73 Gewinn- und Verlust-
Rechnungen

74 Bilanzen

76 Kapitalflussrechnungen

78 Entwicklung des

Konzerner Eigenkapitals

79 Darstellung der erfassten
Erträge und Aufwendungen
im Eigenkapital

80 Konzernanhang

80 – Grundsätze

89 – Erläuterungen zur Gewinn-
und Verlust-Rechnung

96 – Erläuterungen zur Bilanz

117 – Sonstige Angaben

131 – Segmentinformationen

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

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

31. Dezember 2006 in Mio. Euro	Wertberichtigungen auf		Gesamt
	Einzelbasis	Gruppenbasis	
Anfangsbestand 1. Januar	1	3	4
Zuführungen/Auflösungen	-	8	8
Inanspruchnahme	-	-6	-6
Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen	-	-1	-1
Endbestand 31. Dezember	1	4	5

[25] Ertragsteueransprüche

Den Ertragsteueransprüchen liegen folgende Sachverhalte zugrunde:

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

31. Dezember 2006 in Mio. Euro	Restlaufzeit	Restlaufzeit	Gesamt
	bis ein Jahr	über ein Jahr	
Latente Ertragsteuern	-	755	755
Laufende Ertragsteuern	123	123	246
	123	878	1.001

[26] Sonstige Vermögenswerte

Die Sonstigen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2007	31.12.2006
Sonstige Steuern	554	584
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	641	693
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	104	202
Aktive Rechnungsabgrenzungen	729	683
Sicherheitsleistungen	135	120
Übrige	361	368
	2.524	2.650
davon langfristig	415	378
davon kurzfristig	2.109	2.272

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten in Höhe von 96 Mio. Euro (i. Vj. 198 Mio. Euro) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie in Höhe von 545 Mio. Euro (i. Vj. 495 Mio. Euro) Finanzforderungen. Sie weisen mit einem Teilbetrag in Höhe von 25 Mio. Euro (i. Vj. 44 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 729 Mio. Euro (i. Vj. 683 Mio. Euro) ergeben sich im Wesentlichen durch Vorauszahlungen für Zinsen und nicht aktivierungsfähige Entwicklungsleistungen sowie Versicherungsprämien und Mieten. Vom ausgewiesenen Betrag sind 494 Mio. Euro (i. Vj. 522 Mio. Euro) innerhalb eines Jahres fällig.

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

73	Konzernabschluss
73	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80	Konzernanhang
80	– Grundsätze
89	– Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
96	– Erläuterungen zur Bilanz
117	– Sonstige Angaben
131	– Segmentinformationen

[27] Vorräte

Der ausgewiesene Vorratsbestand setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2007	31.12.2006
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	632	689
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	871	911
Fertige Erzeugnisse	4.731	4.280
Waren	1.115	914
	7.349	6.794

Von dem Gesamtbetrag der zum 31. Dezember 2007 bilanzierten Vorräte in Höhe von 7.349 Mio. Euro (i. Vj. 6.794 Mio. Euro) sind 473 Mio. Euro (i. Vj. 316 Mio. Euro) zu ihrem Nettoveräußerungswert bilanziert. Die im Geschäftsjahr 2007 erfass-

ten Wertminderungen auf den Nettoveräußerungswert betragen 40 Mio. Euro (i. Vj. 12 Mio. Euro). Erfolgswirksame Wertaufholungen wurden im Rahmen von Veräußerungen in unwesentlicher Höhe realisiert.

[28] Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von insgesamt 2.672 Mio. Euro (i. Vj.

2.258 Mio. Euro) entfällt ein Teilbetrag in Höhe von 3 Mio. Euro auf eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr (i. Vj. 21 Mio. Euro).

Wertberichtigungen und Kreditrisiko

in Mio. Euro	31.12.2007	31.12.2006
Bruttobuchwert	2.717	2.335
Wertberichtigungen	45	77
Nettobuchwert	2.672	2.258

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

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

31. Dezember 2006 in Mio. Euro	Wertberichtigungen auf		Gesamt
	Einzelbasis	Gruppenbasis	
Anfangsbestand 1. Januar	74	6	80
Zuführungen/Auflösungen	6	3	9
Inanspruchnahme	-12	-	-12
Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen	-	-	-
Endbestand 31. Dezember	68	9	77

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

Des Weiteren bestehen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die überfällig, aber nicht wertberichtigt sind. Die Überfälligkeiten gliedern sich in die folgenden Zeitbänder:

in Mio. Euro	31.12.2007	31.12.2006
1 – 30 Tage überfällig	327	473
31 – 60 Tage überfällig	63	8
61 – 90 Tage überfällig	24	4
91 – 120 Tage überfällig	14	3
Über 120 Tage überfällig	46	33
	474	521

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.

[29] Flüssige Mittel

Bei den Flüssigen Mitteln in Höhe von 2.393 Mio. Euro (i. Vj. 1.336 Mio. Euro) handelt es sich um

Kassenbestände sowie Guthaben bei Kreditinstituten mit einer Fälligkeit innerhalb von drei Monaten.

[30] Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals der BMW Group ist im Eigenkapitalpiegel auf Seite 78 dargestellt.

Zahl der ausgegebenen Aktien

Die Zahl der am 31. Dezember 2007 von der BMW AG ausgegebenen Stammaktien im Nennwert von einem Euro beträgt 601.995.196 Stück, die Zahl der Vorzugsaktien im Nennwert von einem Euro, die im Gegensatz zu den Stammaktien ohne Stimmrecht ausgestattet sind, beträgt unverändert zum Vorjahr 52.196.162 Stück. Sämtliche Aktien lauten auf den Inhaber. Die Vorzugsaktien sind mit einem Vorabgewinn (Mehrdividende) in Höhe von 0,02 Euro je Aktie ausgestattet. Von den Vorzugsaktien sind 660.305 Stück erst für das Geschäftsjahr 2008 dividendenberechtigt.

Im Geschäftsjahr 2007 erwarb die BMW AG 660.305 eigene Vorzugsaktien zum Durchschnittskurs von 45,48 Euro je Aktie, die im Rahmen eines Belegschaftsaktienprogramms an die Mitarbeiter zu einem Vorzugskurs von 26,42 Euro je Aktie veräußert wurden. Durch den Rückkauf eigener Vorzugsaktien und ihre anschließende Ausgabe beträgt das Grundkapital, soweit es auf die Vorzugsaktien entfällt, im Berichtsjahr unverändert 52 Mio. Euro. Die Auswirkungen der Anwendung von IFRS 2 („Share-Based Payments“) auf das Belegschaftsaktienprogramm sind für den Konzern von untergeordneter Bedeutung.

Die Hauptversammlung der BMW AG hat den Vorstand am 15. Mai 2007 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 16. Mai 2006 aufgehoben. Die Ermächtigung vom 15. Mai 2007 gilt bis zum 14. November 2008. Die Ermächtigung wurde im Jahr 2007 nicht in Anspruch genommen. Ob und in welchem Umfang die Ermächtigung zukünftig verwendet wird, ist noch nicht entschieden.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält Aufgelder aus der Ausgabe von Aktien und beträgt unverändert zum Vorjahr 1.911 Mio. Euro.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen enthalten die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden. Des Weiteren enthalten in den Gewinnrücklagen die Verrechnungen aktiver und passiver Unterschiedsbeträge aus der Kapitalkonsolidierung der bis zum 31. Dezember 1994 konsolidierten Tochtergesellschaften.

Die Gewinnrücklagen sind gegenüber dem Vorjahr um 14,7 % auf 20.789 Mio. Euro gestiegen. Sie erhöhen sich im Geschäftsjahr 2007 um den Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG in Höhe von 3.126 Mio. Euro und vermindern sich durch die Auszahlung der Dividende für 2006 in Höhe von 458 Mio. Euro.

Der der Hauptversammlung zur Ausschüttung vorgeschlagene Bilanzgewinn des Jahres 2007 der BMW AG beträgt 694 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 sowie die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus leistungsorientierten Pensionszusagen und ähnlichen Verpflichtungen ausgewiesen. Das Kumulierte übrige Eigenkapital wird durch erfolgsneutral erfasste Latente Steuern in Höhe von 116 Mio. Euro erhöht (i. Vj. 512 Mio. Euro).

Anteile anderer Gesellschafter am Kapital

Die Anteile anderer Gesellschafter am Kapital betragen 11 Mio. Euro (i. Vj. 4 Mio. Euro). Darin enthalten ist das anteilige Periodenergebnis in Höhe von 8 Mio. Euro (i. Vj. 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.

73	Konzernabschluss
73	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80	Konzernanhang
80	- Grundsätze
89	- Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
96	- Erläuterungen zur Bilanz
117	- Sonstige Angaben
131	- Segmentinformationen

Die Kapitalstruktur wird dahingehend gesteuert, dass sie den Änderungen der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Risiken aus den zugrunde liegenden Vermögenswerten Rechnung trägt.

Als Instrumente zur Kapitalsteuerung dienen unter anderem Dividendenzahlungen an Anteilseigner und Aktienrückkäufe.

Des Weiteren verfügt die BMW Group über ein aktives Fremdkapitalmanagement. Im Rahmen dessen wird die Fremdkapitalbeschaffung anhand einer

Ziel-Fremdkapitalstruktur (Target Debt Ratio) gesteuert. Bei der Auswahl der Finanzinstrumente steht eine 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	31.12.2007	31.12.2006
Eigenkapitalanteil der Aktionäre der BMW AG	21.733	19.126
Anteil am Gesamtkapital	33,1 %	34,4 %
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	21.428	18.800
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	22.493	17.656
Finanzverbindlichkeiten gesamt	43.921	36.456
Anteil am Gesamtkapital	66,9 %	65,6 %
Gesamtkapital	65.654	55.582

Der Eigenkapitalanteil der Aktionäre der BMW AG erhöhte sich im Geschäftsjahr um 13,6 %. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die gestiegenen Gewinnrücklagen zurückzuführen. Die Verringerung des prozentualen Eigenkapitalanteils der Aktionäre der BMW AG am Gesamtkapital resultiert aus dem erhöhten Refinanzierungsbedarf im Finanzdienstleistungsgeschäft.

Die BMW Group wird durch die international tätigen Rating-Agenturen Standard & Poor's und

Moody's offiziell bewertet. Das im September 2005 von Standard & Poor's und Moody's veröffentlichte Langfristrating besteht weiterhin. Moody's vergab ein A1 und Standard & Poor's vergab ein A+, beide mit stabilem Ausblick. Durch die gute Bonität der BMW Group, die sich auch in den seit Jahren erstklassigen Kurzfristratings bei Moody's (P-1) bzw. Standard & Poor's (A-1) zeigt, können wettbewerbsfähige Refinanzierungskonditionen erreicht werden.

	Moody's	Standard & Poor's
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	A1	A+
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	P-1	A-1
Ausblick	stabil	stabil

[31] 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 Alters-

sicherung, die in der Regel auf Beschäftigungsdauer und Vergütung 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 55 Mio. Euro (i. Vj. 49 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 6 Mio. Euro (i. Vj. 6 Mio. Euro).

Bei der betrieblichen Altersversorgung ist zwischen beitrags- und leistungsorientierten Versorgungssystemen zu differenzieren. Bei beitragsorientierten Versorgungsplänen (Defined Contribution Plans) geht das Unternehmen über die Entrichtung von Beitragszahlungen an zweckgebundene Fonds hinaus keine weiteren Verpflichtungen ein. Die Summe aller beitragsorientierten Pensionsaufwendungen beträgt 442 Mio. Euro (i. Vj. 409 Mio. Euro). Darin enthalten sind Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung in Höhe von 406 Mio. Euro (i. Vj. 388 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 fondsfinanzierten Versorgungssystemen unterschieden wird. In Deutschland betrifft der überwiegende Teil der Versorgungszusagen die BMW AG, die wie bei allen anderen deutschen Tochterunternehmen durch Dotierung von Rückstellungen finanziert sind. Darüber hinaus besteht ein Persönliches Vorsorgekapital, das durch Beiträge der Mitarbeiter aufgebaut wird. Fondsfinanzierte Versorgungspläne bestehen im Ausland im Wesentlichen in Großbritannien, den USA, der Schweiz, den Niederlanden, in Belgien und in Japan.

Die Höhe der Pensionsverpflichtung (Anwartschaftsbarwert der Versorgungszusagen bzw. Defined Benefit Obligation) wird nach versicherungsmathematischen Methoden berechnet, für die Schätzungen unumgänglich sind. Dabei spielen neben den Annahmen zur Lebenserwartung die folgenden Prämissen eine Rolle, die von der wirtschaftlichen Situation des jeweiligen Landes abhängen, wobei in Großbritannien (GB) und in den übrigen Ländern gewichtete Durchschnitte angegeben sind:

in %	Deutschland		GB		Übrige	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
31. Dezember						
Abzinsungsfaktor	5,50	4,40	5,53	5,11	5,78	5,19
Gehaltstrend	3,25	3,25	4,39	4,12	3,36	2,59
Rententrend	1,75	1,75	3,38	3,09	1,90	1,79

Der Gehaltstrend umfasst erwartete zukünftige Gehaltssteigerungen, die unter anderem in Abhängigkeit von der Inflation und der Dauer der Zugehörigkeit zum Unternehmen jährlich geschätzt werden.

Die sich nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren ergebende Pensionsverpflichtung wird bei einem fondsfinanzierten Versorgungssystem mit dem zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Fondsvermögen saldiert. Übersteigt das Fondsvermögen die Verpflichtung aus der Pensionszusage und hat das Unternehmen einen Anspruch auf Rückerstattung oder Minderung künftiger Beitragszahlungen an den Fonds, so wird nach IAS 19 ein Aktivposten unter den Sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen. Ein Passivposten wird bei fondsfinanzierten Versorgungssystemen durch Pensionsrückstellungen aus-

gewiesen, 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.

73 Konzernabschluss

73 Gewinn- und Verlust-Rechnungen

74 Bilanzen

76 Kapitalflussrechnungen

78 Entwicklung des

Konzerner Eigenkapitals

79 Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital

80 Konzernanhang

80 – Grundsätze

89 – Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung

96 – Erläuterungen zur Bilanz

117 – Sonstige Angaben

131 – Segmentinformationen

Unter Berücksichtigung der Berechnungsgrundlagen nach IAS 19 resultiert folgender Finanzierungsstatus der Pensionszusagen:

in Mio. Euro 31. Dezember	Deutschland		GB		Übrige		Gesamt	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Barwerte der rückstellungsfinanzierten Versorgungsansprüche	3.849	4.412	-	-	119	134	3.968	4.546
Barwerte der fondsfinanzierten Versorgungsansprüche	-	-	6.327	6.568	336	316	6.663	6.884
Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen (Defined Benefit Obligations)	3.849	4.412	6.327	6.568	455	450	10.631	11.430
Fondsvermögen zu Marktwerten	-	-	5.686	6.134	343	298	6.029	6.432
Nettoverpflichtungen	3.849	4.412	641	434	112	152	4.602	4.998
Anpassungsbeträge aufgrund nachzuverrechnender Dienstzeitaufwendungen	-	-	-	-	-2	1	-2	1
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.58 nicht als Vermögenswert erfasster Betrag	-	-	6	5	17	11	23	16
Bilanzwerte zum 31. Dezember	3.849	4.412	647	439	127	164	4.623	5.015
davon Pensionsrückstellungen	3.849	4.412	651	440	127	165	4.627	5.017
davon Vermögenswerte (-)	-	-	-4	-1	-	-1	-4	-2

Von den Pensionsrückstellungen der übrigen Länder in Höhe von 127 Mio. Euro (i. Vj. 165 Mio. Euro) entfallen 53 Mio. Euro (i. Vj. 80 Mio. Euro) auf fondsfinanzierte Versorgungspläne.

Die Veränderung der Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen ergibt sich insbesondere aus den der versicherungsmathematischen Berechnung

zugrunde liegenden Änderungen der Abzinsungssätze.

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:

in Mio. Euro	Deutschland		GB		Übrige		Gesamt	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Bilanzwerte zum 1. Januar	4.414*	4.234	439	792	164	202	5.017	5.228
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	239	329	52	71	28	45	319	445
Geleistete Rentenzahlungen bzw. Fondsdotierungen	-80	-72	-47	-98	-67	-55	-194	-225
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) auf Versorgungszusagen	-776	-167	211	-241	8	8	-557	-400
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) auf Fondsvermögen	-	-	42	-98	2	-19	44	-117
Veränderung Persönliches Vorsorgekapital	52	87	-	-	-	-	52	87
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	-	1	-50	13	-8	-17	-58	-3
Bilanzwerte zum 31. Dezember	3.849	4.412	647	439	127	164	4.623	5.015
davon Pensionsrückstellungen	3.849	4.412	651	440	127	165	4.627	5.017
davon Vermögenswerte (-)	-	-	-4	-1	-	-1	-4	-2

* einschließlich während des Geschäftsjahres erstmals konsolidierter Gesellschaften

Aus den leistungsorientierten Versorgungssystemen ergeben sich in der BMW Group Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen in Höhe von

319 Mio. Euro (i. Vj. 445 Mio. Euro), die sich aus folgenden Komponenten zusammensetzen:

in Mio. Euro	Deutschland		GB		Übrige		Gesamt	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Aufwendungen für im Berichtsjahr erdiente Pensionsansprüche	150	160	64	64	29	34	243	258
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen	192	169	323	307	22	25	537	501
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen	-103	-	-	-	-	1	-103	1
Erwarteter Vermögensertrag der Pensionsfonds (-)	-	-	-335	-300	-23	-15	-358	-315
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	239	329	52	71	28	45	319	445

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 erfolgt in verschiedenen Anlageklassen. Der überwiegende Anteil des Vermögens ist in Schuldverschreibungen investiert. Ferner kommen Eigenkapitalinstrumente und alternative Investments wie z. B. Immobilien in Betracht. Auf Basis der Anlagestrategien der jeweiligen Pensionsfonds ergibt sich der erwartete Vermögensertrag. Dieser wird durch Renditeaufschläge auf langfristige Staatsanleihen oder durch absolute Ertragsersparungen festgelegt.

Der tatsächliche Vermögensertrag der externen Pensionsfonds beträgt 314 Mio. Euro (i. Vj. 432 Mio. Euro).

In Abhängigkeit von den Rentensystemen der einzelnen Länder sind die Pensionsverpflichtungen unterschiedlich hoch ausgeprägt. Da in Großbritan-

nien 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 Verminderung der Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen durch die nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwendungen (-103 Mio. Euro) resultiert aus dem 2007 verabschiedeten Altersgrenzenanpassungsgesetz der gesetzlichen Rentenversicherung in Deutschland, durch das die Altersgrenze der gesetzlichen Rentenversicherung angehoben wird. Durch das zukünftig spätere Renteneintrittsalter der Arbeitnehmer kommt es zu einer Anpassung des Rentenplans bei den deutschen BMW Gesellschaften. Die hieraus resultierende Verringerung der Pensionsverpflichtung wurde erfolgreich berücksichtigt.

Die Nettoverpflichtung aus den Versorgungszusagen in Deutschland, Großbritannien und den übrigen Ländern hat sich folgendermaßen entwickelt:

in Mio. Euro	Anwartschaftsbarwerte		Deutschland Fondsvermögen		Nettoverpflichtung	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
1. Januar	4.414*	4.234	-	-	4.414	4.234
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	239	329	-	-	239	329
Geleistete Fondsdotierungen	-	-	-	-	-	-
Geleistete Rentenzahlungen	-80	-72	-	-	-80	-72
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	-776	-167	-	-	-776	-167
Veränderung Persönliches Vorsorgekapital	52	87	-	-	52	87
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	-	1	-	-	-	1
31. Dezember	3.849	4.412	-	-	3.849	4.412

*einschließlich während des Geschäftsjahres erstmals konsolidierter Gesellschaften

73	Konzernabschluss
73	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80	Konzernanhang
80	- Grundsätze
89	- Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
96	- Erläuterungen zur Bilanz
117	- Sonstige Angaben
131	- Segmentinformationen

in Mio. Euro	Anwartschaftsbarwerte		Großbritannien Fondsvermögen		Nettoverpflichtung	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
1. Januar	6.568	6.576	-6.134	-5.784	434	792
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	387	371	-335	-300	52	71
Geleistete Fondsdotierungen	-	-	-47	-98	-47	-98
Geleistete Rentenzahlungen	-293	-278	293	278	-	-
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	211	-241	42	-98	253	-339
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	-546	140	495	-132	-51	8
31. Dezember	6.327	6.568	-5.686	-6.134	641	434

in Mio. Euro	Anwartschaftsbarwerte		Übrige Fondsvermögen		Nettoverpflichtung	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
1. Januar	450	427	-298	-233	152	194
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	51	59	-23	-14	28	45
Geleistete Fondsdotierungen	-	-	-57	-51	-57	-51
Geleistete Rentenzahlungen	-16	-10	6	6	-10	-4
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	8	8	2	-19	10	-11
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	-38	-34	27	13	-11	-21
31. Dezember	455	450	-343	-298	112	152

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

in Mio. Euro	Bestandteile des Fondsvermögens					
	Großbritannien		Übrige		Summe	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Eigenkapitalinstrumente	1.266	1.902	205	172	1.471	2.074
Schuldverschreibungen	3.135	3.323	111	106	3.246	3.429
Immobilien	487	664	6	5	493	669
Übrige	798	245	21	15	819	260
31. Dezember	5.686	6.134	343	298	6.029	6.432

In Deutschland werden die Versorgungsansprüche durch Rückstellungen für Pensionen finanziert. In Großbritannien ist zur Minimierung von Wertschwän-

gen ein wesentlicher Teil des Fondsvermögens in Schuldverschreibungen investiert.

[32] Sonstige Rückstellungen

Die Sonstigen Rückstellungen entfallen auf folgende Positionen:

in Mio. Euro	31.12.2007		31.12.2006	
	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	1.559	1.062	1.493	979
Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb	2.818	1.129	3.000	1.135
Andere Verpflichtungen	1.125	635	1.043	557
	5.502	2.826	5.536	2.671

In den Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich sind im Wesentlichen Verpflichtungen für Erfolgsbeteiligungen und Tantiemen, 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. Sie umfassen im Wesentlichen Rückstellungen für Verpflichtungen und Risiken aus der Entflechtung der ehemaligen Rover Group, aus Prozessrisiken sowie Rücknahme- und Entsorgungsverpflichtungen für Altfahrzeuge.

Die Sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. Euro	Stand 1.1.2007*	Kursdifferenzen	Zuführung	Aufzinsung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31.12.2007
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	1.497	-8	890	8	-794	-34	1.559
Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb	3.011	-36	1.218	61	-1.362	-74	2.818
Andere Verpflichtungen	1.062	-8	369	17	-190	-125	1.125
	5.570	-52	2.477	86	-2.346	-233	5.502

* einschließlich erstmals während des Geschäftsjahres konsolidierter Gesellschaften

Von der Auflösung werden 143 Mio. Euro in den Funktionskosten ausgewiesen.

[33] Ertragsteuerverpflichtungen

31. Dezember 2007 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein Jahr	Gesamt
Latente Ertragsteuern	-	2.714	2.714
Laufende Ertragsteuern	378	430	808
	378	3.144	3.522

73 Konzernabschluss
73 Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74 Bilanzen
76 Kapitalflussrechnungen
78 Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79 Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80 Konzernanhang
80 – Grundsätze
89 – Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
96 – Erläuterungen zur Bilanz
117 – Sonstige Angaben
131 – Segmentinformationen

31. Dezember 2006 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein Jahr	Gesamt
Latente Ertragsteuern	–	2.758	2.758
Laufende Ertragsteuern	206	361	567
	206	3.119	3.325

Von den laufenden Ertragsteuern in Höhe von 808 Mio. Euro (i. Vj. 567 Mio. Euro) entfallen 161 Mio. Euro (i. Vj. 88 Mio. Euro) auf Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern und 647 Mio. Euro (i. Vj. 479 Mio.

Euro) auf Rückstellungen für Ertragsteuern. Im Berichtszeitraum werden Rückstellungen für Ertragsteuern in Höhe von 8 Mio. Euro (i. Vj. 2 Mio. Euro) aufgelöst.

[34] Finanzverbindlichkeiten

Unter den Finanzverbindlichkeiten werden sämtliche Verpflichtungen der BMW Group aus dem Finanz-

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

31. Dezember 2007 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Anleihen	5.230	8.945	4.208	18.383
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.548	1.450	503	6.501
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	5.030	702	–	5.732
Commercial Papers	5.445	–	–	5.445
Asset-Backed-Finanzierungen	1.638	4.708	–	6.346
Zins- und Währungsderivate	105	472	39	616
Wechselverbindlichkeiten	–	–	–	–
Sonstige	497	273	128	898
	22.493	16.550	4.878	43.921

31. Dezember 2006 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Anleihen	4.442	8.450	3.528	16.420
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.077	2.205	6	4.288
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	5.138	643	–	5.781
Commercial Papers	4.154	–	–	4.154
Asset-Backed-Finanzierungen	1.305	3.196	–	4.501
Zins- und Währungsderivate	279	317	–	596
Wechselverbindlichkeiten	1	–	–	1
Sonstige	260	235	220	715
	17.656	15.046	3.754	36.456

Die sonstigen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 898 Mio. Euro (i. Vj. 715 Mio. Euro) enthalten im We-

sentlichen die aus Finance Leases passivierten Verpflichtungen.

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	17.500 Mio. JPY	1,1	1,0
	Variabel	768 Mio. SKK	3,0	4,3
	Variabel	735 Mio. EUR	1,9	4,7
	Variabel	81 Mio. USD	2,0	5,0
	Festverzinslich	45.000 Mio. JPY	8,3	2,3
	Festverzinslich	5.542 Mio. EUR	7,6	4,4
	Festverzinslich	950 Mio. USD	4,8	5,1
	Festverzinslich	400 Mio. GBP	6,0	5,2
	Festverzinslich	200 Mio. CHF	5,0	2,0
BMW Coordination Center V.o.F., Bornem	Variabel	500 Mio. EUR	1,2	4,7
	Festverzinslich	150 Mio. EUR	1,0	4,5
BMW (UK) Capital plc, Bracknell	Variabel	33.200 Mio. JPY	2,4	0,9
	Variabel	275 Mio. EUR	2,1	4,7
	Variabel	186 Mio. GBP	1,0	6,0
	Festverzinslich	5.000 Mio. JPY	1,0	1,1
	Festverzinslich	300 Mio. GBP	5,2	6,4
BMW US Capital, LLC, Wilmington, Del.	Variabel	33.000 Mio. JPY	1,8	1,0
	Variabel	1.475 Mio. USD	2,5	4,7
	Variabel	595 Mio. EUR	2,1	4,8
	Variabel	100 Mio. CAD	3,0	4,8
	Festverzinslich	8.200 Mio. JPY	1,9	0,4
	Festverzinslich	2.500 Mio. EUR	7,1	4,0
	Festverzinslich	1.212 Mio. USD	8,1	5,3
	Festverzinslich	1.000 Mio. MXN	4,0	7,8
	Festverzinslich	450 Mio. CHF	3,8	2,3
	Festverzinslich	150 Mio. GBP	3,0	4,6
Festverzinslich	100 Mio. AUD	2,0	5,8	
Rolls-Royce Motor Cars Limited, Bracknell	Variabel	46 Mio. GBP	–*	5,9
Sonstige	Variabel	48.600 Mio. JPY	1,6	1,0
	Variabel	1.275 Mio. EUR	2,2	4,8
	Variabel	800 Mio. SEK	2,0	4,7
	Variabel	120 Mio. USD	6,0	5,3
	Variabel	50 Mio. CAD	1,0	4,9
	Festverzinslich	84.000 Mio. JPY	13,9	2,2
	Festverzinslich	500 Mio. CHF	4,5	2,3
	Festverzinslich	75 Mio. EUR	1,0	4,6

* unbegrenzt

73 Konzernabschluss

73 Gewinn- und Verlust-
Rechnungen

74 Bilanzen

76 Kapitalflussrechnungen

78 Entwicklung des

Konzerner Eigenkapitals

79 Darstellung der erfassten
Erträge und Aufwendungen
im Eigenkapital

80 Konzernanhang

80 – Grundsätze

89 – Erläuterungen zur Gewinn-
und Verlust-Rechnung

96 – Erläuterungen zur Bilanz

117 – Sonstige Angaben

131 – Segmentinformationen

Den Commercial Papers liegen folgende Details zugrunde:

Emittent	Emissionsvolumen in jeweiliger Währung (ISO-Code)	Durchschnittliche gewichtete Rest- laufzeit (in Tagen)	Durchschnittlicher gewichteter Nominalzins (in %)
BMW AG, München	1.630 Mio. EUR	28,4	4,8
BMW Finance N.V., Den Haag	1.521 Mio. EUR	38,6	4,7
	100 Mio. GBP	49,0	6,6
BMW (UK) Capital plc, Bracknell	270 Mio. GBP	8,9	6,7
BMW US Capital, LLC, Wilmington, Del.	2.665 Mio. USD	16,2	4,3

[35] Sonstige Verbindlichkeiten

Die Sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten folgende Themen:

31. Dezember 2007 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Sonstige Steuern	537	–	–	537
Soziale Sicherheit	46	–	–	46
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	367	15	–	382
Erhaltene Kauttionen	56	90	–	146
Verbundene Unternehmen	75	–	–	75
Passive Rechnungsabgrenzungen	1.002	1.651	191	2.844
Übrige	2.023	36	41	2.100
	4.106	1.792	232	6.130

31. Dezember 2006 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Sonstige Steuern	553	–	–	553
Soziale Sicherheit	41	–	–	41
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	267	11	–	278
Erhaltene Kauttionen	48	95	–	143
Verbundene Unternehmen	40	–	–	40
Passive Rechnungsabgrenzungen	909	1.362	306	2.577
Übrige	2.066	118	40	2.224
	3.924	1.586	346	5.856

Die Passiven Rechnungsabgrenzungen entfallen auf folgende Themen:

in Mio. Euro	31.12.2007		31.12.2006	
	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres
Abgrenzungen aus Leasingfinanzierung	977	580	763	484
Abgrenzungen aus Serviceverträgen	1.433	317	1.295	266
Zuschüsse	358	49	412	60
Sonstige Abgrenzungen	76	56	107	99
	2.844	1.002	2.577	909

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.

73	Konzernabschluss
73	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80	Konzernanhang
80	- Grundsätze
89	- Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
96	- Erläuterungen zur Bilanz
117	- Sonstige Angaben
131	- Segmentinformationen

[36] Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

31. Dezember 2007				
in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.516	35	-	3.551
31. Dezember 2006				
in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.624	74	39	3.737

Der Gesamtbetrag aus Finanzverbindlichkeiten, Sonstigen Verbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit einer Restlauf-

zeit von über fünf Jahren beträgt 5.110 Mio. Euro (i. Vj. 4.139 Mio. Euro).

[37] **Eventualverbindlichkeiten und Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Haftungsverhältnisse

Für die nachfolgenden, zu Nominalwerten angesetzten Eventualverbindlichkeiten wurden keine Rück-

stellungen gebildet, weil der Eintritt des Risikos als wenig wahrscheinlich eingeschätzt wird:

in Mio. Euro	31.12.2007	31.12.2006
Bürgschaften	132	224
Gewährleistungen	13	23
Wechselobligo	2	5
	147	252

Sämtliche Haftungsverhältnisse entfallen wie im Vorjahr auf Dritte.

Aus Beteiligungen an offenen Handelsgesellschaften besteht gesamtschuldnerische Haftung.

Für Verpflichtungen aus der Veräußerung der Rover Cars und Land Rover Aktivitäten bestehen handelsübliche Garantien.

verträgen für Gebäude, Grundstücke, Maschinen, Werkzeuge, Büro- und sonstige Einrichtungen. Die Verträge haben Laufzeiten von einem bis zu 95 Jahren und beinhalten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Im Rahmen der Miet- und Leasingverträge wurde 2007 ein Betrag in Höhe von 61 Mio. Euro (i. Vj. 77 Mio. Euro) aufwandswirksam erfasst.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Neben Verbindlichkeiten, Rückstellungen und Haftungsverhältnissen bestehen Sonstige finanzielle Verpflichtungen, insbesondere aus Miet- und Leasing-

Die Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Mietverträgen und Operating Leases setzt sich nach Fälligkeiten wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2007	31.12.2006
Nominale Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	212	271
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	575	583
Fällig nach mehr als fünf Jahren	683	560
	1.470	1.414

Hiervon entfallen auf verbundene Unternehmen 3 Mio. Euro (i. Vj. 4 Mio. Euro) und auf durchgereichte Leasingverträge 7 Mio. Euro (i. Vj. 65 Mio. Euro).

Des Weiteren ist die BMW Group Leasingnehmer bei Operating Leases für Fahrzeuge, die laufzeitkon-

gruent an Dritte weiterverleast werden. Für diese Verträge sind künftig Zahlungen in folgender Höhe zu leisten:

in Mio. Euro	31.12.2007	31.12.2006
Nominale Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	403	677
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	296	497
Fällig nach mehr als fünf Jahren	-	-
	699	1.174

Diesen zukünftigen Verpflichtungen stehen entsprechende Einzahlungen aus der Weitervermietung in mindestens gleicher Höhe gegenüber.
Verpflichtungen zum Erwerb von Sachanlagen

bestehen in Höhe von 1.925 Mio. Euro (i. Vj. 1.099 Mio. Euro). Weitere finanzielle Verpflichtungen bestehen in Höhe von 239 Mio. Euro (i. Vj. 249 Mio. Euro).

[38] 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 2007 in Mio. Euro	Barmittel		Kredite und Forderungen	
	Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert
Aktiva				
Sonstige Finanzanlagen	-	-	-	-
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-	-	33.490	34.244
Finanzforderungen				
Derivate	-	-	-	-
Wertpapiere und Investmentanteile	-	-	-	-
Ausleihungen an Dritte	-	-	27	28
Forderungen aus dem Kreditkartengeschäft	-	-	260	260
Sonstige Finanzforderungen	-	-	568	568
Flüssige Mittel	2.393	2.393	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	-	2.672	2.672
Sonstige Vermögenswerte				
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	-	-	641	641
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-	104	104
Sicherheitsleistungen	135	135	-	-
Übrige	1	1	78	78
Passiva				
Finanzverbindlichkeiten				
Anleihen	-	-	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	-	-	-	-
Commercial Papers	-	-	-	-
Asset-Backed-Finanzierungen	-	-	-	-
Derivate	-	-	-	-
Wechselverbindlichkeiten	-	-	-	-
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	-	-	-	-
Übrige	-	-	-	-

* Der Buchwert entspricht dem Marktwert.

73 Konzernabschluss
73 Gewinn- und Verlust-
Rechnungen
74 Bilanzen
76 Kapitalflussrechnungen
78 Entwicklung des
Konzerneigenkapitals
79 Darstellung der erfassten
Erträge und Aufwendungen
im Eigenkapital
80 Konzernanhang
80 – Grundsätze
89 – Erläuterungen zur Gewinn-
und Verlust-Rechnung
96 – Erläuterungen zur Bilanz
117 – Sonstige Angaben
131 – Segmentinformationen

31. Dezember 2006

in Mio. Euro

	Barmittel		Kredite und Forderungen	
	Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert
Aktiva				
Sonstige Finanzanlagen	-	-	-	-
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-	-	30.183	30.368
Finanzforderungen				
Derivate	-	-	-	-
Wertpapiere und Investmentanteile	-	-	-	-
Ausleihungen an Dritte	-	-	67	67
Forderungen aus dem Kreditkartengeschäft	-	-	239	239
Sonstige Finanzforderungen	-	-	289	289
Flüssige Mittel	1.336	1.336	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	-	2.258	2.258
Sonstige Vermögenswerte				
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	-	-	693	693
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-	202	202
Sicherheitsleistungen	120	120	-	-
Übrige	3	3	106	106
Passiva				
Finanzverbindlichkeiten				
Anleihen	-	-	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	-	-	-	-
Commercial Papers	-	-	-	-
Asset-Backed-Finanzierungen	-	-	-	-
Derivate	-	-	-	-
Wechselverbindlichkeiten	-	-	-	-
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	-	-	-	-
Übrige	-	-	-	-

1) Der Buchwert entspricht dem Marktwert.

2) einschließlich des negativen Marktwerts der Optionsverpflichtung aus der Rolls-Royce Umtauschanleihe

73	Konzernabschluss
73	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80	Konzernanhang
80	- Grundsätze
89	- Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
96	- Erläuterungen zur Bilanz
117	- Sonstige Angaben
131	- Segmentinformationen

Marktwertbewertung von Finanzinstrumenten

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

hand geeigneter Bewertungsverfahren, z. B. Discounted-Cashflow-Methoden, ermittelt. Der Diskontierung zum 31. Dezember 2007 lag folgende Zinsstruktur zugrunde:

ISO-Code in %	EUR	USD	GBP	JPY
Zins für sechs Monate	4,3	4,6	5,9	1,0
Zins für ein Jahr	4,3	4,2	5,7	1,1
Zins für fünf Jahre	4,6	4,2	5,1	1,2
Zins für zehn Jahre	4,8	4,8	5,1	1,7

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

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	2007	2006
Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading)		
Ergebnis aus dem Einsatz von Derivaten	-39	17
Zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale)		
Veräußerungs- und Bewertungsergebnis aus dem zur Veräußerung verfügbaren Wertpapierbestand; inkl. der zu Anschaffungskosten bewerteten Beteiligungen	49	44
Erträge aus Beteiligungen	3	62
Kumuliertes übriges Eigenkapital		
Anfangsbestand 1. Januar	214	562
Gesamtveränderung in der Berichtsperiode	-179	-348
- davon in der Berichtsperiode erfolgswirksam realisiert	-168	-431
Endbestand 31. Dezember	35	214
Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)		
Wertberichtigungen/Wertaufholungen	-277	-190
Sonstige Erträge/Aufwendungen	-12	-31
Sonstige Verbindlichkeiten (Other Liabilities)		
Erträge/Aufwendungen	168	108

Das Ergebnis aus dem Einsatz von Derivaten enthält im Wesentlichen Marktwertänderungen von allein-stehenden Derivaten.

Aus erfolgsneutral abgegrenzten, zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren ergeben sich im Geschäftsjahr ergebniswirksame Abschreibungen auf Wertpapiere in Höhe von 49 Mio. Euro (i. Vj. 2 Mio. Euro) sowie ergebnisneutrale Wertaufholungen auf Wertpapiere in Höhe von 2 Mio. Euro (i. Vj. 4 Mio. Euro).

Die Offenlegung von kalkulatorischen Zinserträgen aus der Aufzinsung zukünftig erwarteter Zahlungseingänge kommt lediglich zur Anwendung, wenn im Rahmen der Wertberichtigungsbildung der finanziellen Vermögenswerte abgezinst wurde. Aufgrund der Annahme, dass der Großteil der Verwertungserlöse in der Regel innerhalb eines Jahres realisiert wird, wird bei der Bemessung der Wertberichtigungen aus Wesentlichkeitsgründen auf die Abzinsung verzichtet.

73	Konzernabschluss
73	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80	Konzernanhang
80	- Grundsätze
89	- Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
96	- Erläuterungen zur Bilanz
117	- Sonstige Angaben
131	- Segmentinformationen

Cash Flow Hedges

Die Effekte im Kumulierten übrigen Eigenkapital aus Cash Flow Hedges stellen sich wie folgt dar:

in Mio. Euro	2007	2006
Anfangsbestand 1. Januar	178	29
Gesamtveränderung im Berichtszeitraum	260	149
– davon in der Berichtsperiode erfolgswirksam realisiert	–260	–266
Endbestand 31. Dezember	438	178

In der Berichtsperiode wurden Effekte aus Ineffektivitäten in Höhe von 4 Mio. Euro (i. Vj. 3 Mio. Euro) in der Gewinn- und Verlust-Rechnung erfasst.

Zum 31. Dezember 2007 hat die BMW Group derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 41 Monaten (i. Vj. 44 Monaten) im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern. Voraussichtlich werden während des nächsten Geschäftsjahres 384 Mio. Euro Nettogewinne, die zum Stichtag im Eigenkapital ausgewiesen werden, in die Gewinn- und Verlust-Rechnung umgegliedert.

Zum 31. Dezember 2007 hat die BMW Group derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 108 Monaten (i. Vj. 120 Monaten) im Bestand,

um Zinsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern. Voraussichtlich werden während des nächsten Geschäftsjahres 5 Mio. Euro Nettogewinne, die zum Stichtag im Eigenkapital ausgewiesen werden, in die Gewinn- und Verlust-Rechnung umgegliedert.

Cash Flow Hedges werden zur Sicherung der Zahlungsströme aus Fahrzeuglieferungen an Tochtergesellschaften eingesetzt.

Fair Value Hedges

Folgende Tabelle enthält die Ergebnisse aus Fair-Value-Hedge-Beziehungen für die Sicherungsinstrumente und die zugrunde liegenden Grundgeschäfte:

in Mio. Euro	31.12.2007	31.12.2006
Ergebnis aus Sicherungsinstrumenten in einer Fair-Value-Hedge-Beziehung	272	159
Ergebnis aus gesicherten Grundgeschäften	–271	–147
	1	12

Die Abweichungen zwischen den Ergebnissen aus Sicherungsinstrumenten und den Ergebnissen aus den gesicherten Grundgeschäften resultieren aus Ineffektivitäten im Rahmen des Fair Value Hedge Accounting.

Mit Fair Value Hedges werden im Wesentlichen Anleihen und sonstige Finanzverbindlichkeiten abgesichert.

Ausfallrisiko

Ungeachtet bestehender Sicherheiten berücksichtigt die bilanzierte Höhe der finanziellen Vermögenswerte grundsätzlich das maximale Ausfallrisiko für den Fall, dass Kontrahenten ihren vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen können. Des Weiteren besteht ein maximales Ausfallrisiko aus unwiderruflichen Kreditzusagen in Höhe von

2.082 Mio. Euro (i. Vj. 1.395 Mio. Euro), die aus dem Kreditkartengeschäft resultieren, sowie aus unwiderruflichen Kreditzusagen in Höhe von 12.043 Mio. Euro (i. Vj. 9.968 Mio. Euro), die aus dem Bereich der Händlerfinanzierung resultieren.

Für alle den originären Finanzinstrumenten zugrunde liegenden Leistungsbeziehungen gilt, dass zur Minimierung des Ausfallrisikos in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Leistung Sicherheiten verlangt, Kreditauskünfte und Referenzen eingeholt oder historische Daten aus der bisherigen Geschäftsbeziehung, insbesondere dem Zahlungsverhalten, genutzt werden.

Im Finanzdienstleistungsgeschäft dienen im Einzelkunden- und Händlerbereich die finanzierten Gegenstände, wie beispielsweise Fahrzeuge, Einrichtung und Immobilien, als erstrangige und werthaltige

Sicherheiten. Des Weiteren erfolgen Sicherheitenstellungen per Sicherungsübereignung, Verpfändung und erstrangigen Grundschulden, die gegebenenfalls um Bürgschaften und Garantien ergänzt werden. Wird ein vorher als Sicherheit gehaltener Vermögensgegenstand erworben, so durchläuft dieser einen mehrstufigen Prozess zur Sicherstellung und Verwertung in Abhängigkeit der rechtlichen Rahmenbedingungen in den einzelnen Märkten. Da es sich bei diesen Vermögensgegenständen im Wesentlichen um Fahrzeuge handelt, sind diese über die Handelsorganisation jederzeit in Flüssige Mittel umwandelbar.

Soweit bei den einzelnen finanziellen Vermögenswerten Ausfallrisiken erkennbar sind, werden diese Risiken durch Wertminderungen erfasst. Dabei wird eine speziell entwickelte Wertberichtigungsmethodik angewendet. Für detaillierte Informationen zu dieser Methodik wird auf die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze verwiesen.

Durch die Anwendung umfassender Rating- und Scoringverfahren sowie Kreditmonitoringverfahren wird die Werthaltigkeit der weder überfälligen noch

wertgeminderten Forderungen aus Finanzdienstleistungen sichergestellt.

Das im Zusammenhang mit derivativen Finanzinstrumenten bestehende Kreditrisiko wird dadurch minimiert, dass Geschäfte nur mit Vertragspartnern erstklassiger Bonität abgeschlossen werden. Aus diesem Grund wird das allgemeine Kreditrisiko aus den eingesetzten derivativen Finanzinstrumenten nicht für wesentlich gehalten. Eine Konzentration von Ausfallrisiken aus Geschäftsbeziehungen zu einzelnen Schuldern bzw. Schuldnergruppen ist nicht erkennbar.

Für weitere Angaben zum Ausfallrisiko, speziell im Hinblick auf vorgenommene Wertberichtigungen, wird auf die Erläuterungen zu den entsprechenden Forderungen auf den Seiten 100 bis 105 verwiesen.

Liquiditätsrisiko

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

31. Dezember 2007				
in Mio. Euro				
	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Anleihen	-5.947	-10.627	-4.920	-21.494
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-4.736	-1.630	-551	-6.917
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	-5.193	-774	-	-5.967
Commercial Papers	-5.474	-	-	-5.474
Asset-Backed-Finanzierungen	-1.854	-5.043	-	-6.897
Zins- und Währungsderivate	63	234	132	429
Wechselverbindlichkeiten	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-3.516	-35	-	-3.551
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	-497	-273	-128	-898
	-27.154	-18.148	-5.467	-50.769

31. Dezember 2006				
in Mio. Euro				
	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Anleihen	-5.126	-9.789	-4.007	-18.922
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-2.178	-2.385	-7	-4.570
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	-5.250	-699	-	-5.949
Commercial Papers	-4.159	-	-	-4.159
Asset-Backed-Finanzierungen	-1.440	-3.365	-	-4.805
Zins- und Währungsderivate	-127	287	127	287
Wechselverbindlichkeiten	-1	-	-	-1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-3.624	-74	-39	-3.737
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	-260	-235	-220	-715
	-22.165	-16.260	-4.146	-42.571

73	Konzernabschluss
73	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80	Konzernanhang
80	- Grundsätze
89	- Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
96	- Erläuterungen zur Bilanz
117	- Sonstige Angaben
131	- Segmentinformationen

Die Zahlungsströme bestehen aus den Tilgungszahlungen und den entsprechenden Zinsen. In der Position Zins- und Währungsderivate sind zusätzlich zu den Zahlungsströmen aus den Derivaten, die zum Bilanzstichtag einen negativen Marktwert aufweisen, auch die Zahlungsströme aus denjenigen enthalten, die zum Bilanzstichtag einen positiven Marktwert haben, aber in einer Hedge-Beziehung zu einer Finanzverbindlichkeit stehen.

Zur Gewährleistung der jederzeitigen Zahlungsfähigkeit erfolgt die Steuerung und Überwachung der Liquiditätssituation im Rahmen einer rollierenden Kapitalbedarfsplanung. Der daraus resultierende Kapitalbedarf wird im Sinne der Risikominimierung überwiegend durch fristenkongruente Finanzierung und in Abhängigkeit einer dynamischen Ziel-Fremdkapitalstruktur über verschiedene Instrumente an den weltweiten Finanzmärkten sichergestellt. Das von Standard & Poor's und Moody's veröffentlichte Langfrustrating von A+ bzw. A1 sichert hierbei die Finanzierung mit wettbewerbsfähigen Konditionen.

Die kurzfristige Steuerung der Liquidität erfolgt vorzugsweise durch Emissionen von Geldmarktpapieren (Commercial Papers). Durch die gute Bonität der BMW Group, die sich durch erstklassige Kurzfrustratings bei Moody's (P-1) bzw. Standard & Poor's (A-1) zeigt, können auch hier wettbewerbsfähige Konditionen erreicht werden.

Darüber hinaus stehen der BMW Group zur weiteren Risikominimierung gesicherte und ungesicherte Kreditlinien bei erstklassigen internationalen Banken zur Verfügung. Konzerninterne Zahlungsstromschwankungen werden durch ein tägliches Cash Pooling ausgeglichen.

Marktrisiken

Die wesentlichen Marktrisiken, denen die BMW Group ausgesetzt ist, sind das Währungsrisiko und das Zinsänderungsrisiko.

Eine Absicherung gegen die genannten Risiken ergibt sich zunächst aufgrund natürlich geschlossener Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeit-

lich und betragsmäßig ausgleichen (Netting). Die nach dem Netting verbleibenden Risiken werden durch den Einsatz handelsüblicher derivativer Finanzinstrumente reduziert. Der Einsatz derivativer Finanzinstrumente erfolgt ausschließlich zur Absicherung bestehender Grundgeschäfte oder geplanter Transaktionen.

Der Handlungsrahmen, die Verantwortlichkeiten, die finanzwirtschaftliche Berichterstattung und die Kontrollmechanismen für Finanzinstrumente sind in konzerninternen Richtlinien detailliert festgelegt. Insbesondere gehört hierzu eine klare Funktionstrennung zwischen Handel und Abwicklung. Die Währungs- und Zinsänderungsrisiken der BMW Group werden zentral gesteuert.

Für weitere Angaben zum Risikomanagement wird auf die Ausführungen im Konzernlagebericht verwiesen.

Währungsrisiko

Die BMW Group schließt als weltweit tätiger Konzern Geschäfte in verschiedenen Währungen ab, woraus sich Währungsrisiken ergeben. Da ein wesentlicher Anteil der Konzernumsätze außerhalb des Euro-Währungsraums anfällt und die Beschaffung des Produktionsmaterials und der Finanzmittel ebenfalls weltweit erfolgt, hat das Währungsrisiko eine erhebliche Bedeutung für das Unternehmensergebnis.

Zur Absicherung der Währungsrisiken bestehen zum 31. Dezember 2007 Derivatgeschäfte insbesondere für die Währungen US-Dollar, britisches Pfund, kanadischer Dollar und japanischer Yen. Die Währungssicherungskontrakte bestehen im Wesentlichen aus Options- und Devisentermingeschäften.

Das Management dieses Risikos wird im Konzernlagebericht auf der Seite 63 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. Diese stellen sich zum Bilanzstichtag für das darauffolgende Geschäftsjahr wie folgt dar:

in Mio. Euro	31.12.2007	31.12.2006
Euro/US-Dollar	6.140	5.787
Euro/Britisches Pfund	3.484	3.331
Euro/Japanischer Yen	1.263	1.552

Gegen diese Exposures werden alle getätigten Absicherungen gestellt. Der per Saldo verbleibende Netto-Cashflow stellt die noch offene Risikoposition dar. Im verwendeten Cashflow-at-Risk-Ansatz werden die Auswirkungen möglicher Währungsschwankungen auf die operativen Cashflows als Wahrscheinlichkeitsverteilungen dargestellt. Dabei dienen die Volatilitäten und Korrelationen als Inputfaktoren zur Schätzung der jeweiligen Wahrscheinlichkeitsverteilung.

Die potenziellen negativen Effekte auf das Ergebnis werden auf Basis der jeweiligen aktuellen

Kurse und Exposures für die laufende Periode mit einem Konfidenzniveau von 95 % für die Währungen ermittelt. Bei der anschließenden Aggregation entstehen risikomindernde Effekte, die auf Korrelationen zwischen den einzelnen Portfolios zurückzuführen sind.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die mit dem Cashflow-at-Risk-Ansatz ermittelten möglichen negativen Effekte für die BMW Group aufgrund negativer Wechselkursbewegungen für die drei Hauptwährungen zum Bilanzstichtag:

in Mio. Euro	31.12.2007	31.12.2006
Euro/US-Dollar	33	155
Euro/Britisches Pfund	14	22
Euro/Japanischer Yen	56	81

Auf die drei 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.

Zinsänderungsrisiken entstehen durch Geldaufnahmen und Geldanlagen mit unterschiedlichen Zinsbindungsfristen und unterschiedlichen Laufzeiten. Dem Zinsänderungsrisiko unterliegen bei der BMW Group sämtliche verzinslichen Positionen. Zinsänderungsrisiken sind nicht auf eine Bilanzseite beschränkt, sondern können sowohl die Aktiv- als auch die Passivseite betreffen.

Die Marktwerte der Zinsportfolien in den drei Hauptwährungen stellen sich zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

in Mio. Euro	31.12.2007	31.12.2006
Euro	6.930	7.481
US-Dollar	6.012	5.759
Britisches Pfund	2.278	3.023

Die Zinsrisiken lassen sich durch den Einsatz von Zinsderivaten steuern. Die zur Sicherung eingesetzten Zinssicherungskontrakte 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 63 beschrieben.

Wie bereits dort erwähnt verwendet die BMW Group zur internen Berichterstattung und zum

Management der Zinsrisiken einen Value-at-Risk-Ansatz, basierend auf einer modernen historischen Simulation, bei dem die potenziellen künftigen Marktwertverluste der Zinsportfolien gegenüber dem Erwartungswert auf Basis einer Haltedauer von drei Monaten und einem Konfidenzniveau von 99 % konzernweit gemessen werden. Bei dieser Aggregation werden risikomindernde Effekte identifiziert, die auf Korrelationen zwischen den einzelnen Portfolios zurückzuführen sind.

73	Konzernabschluss
73	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80	Konzernanhang
80	– Grundsätze
89	– Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
96	– Erläuterungen zur Bilanz
117	– Sonstige Angaben
131	– Segmentinformationen

Die nachfolgende Tabelle zeigt die mit dem Value-at-Risk-Ansatz ermittelten möglichen Marktwertschwankungen gegenüber dem Erwartungs-

wert für die zinssensitiven Positionen der BMW Group für die drei Hauptwährungen:

in Mio. Euro	31.12.2007	31.12.2006
Euro	76	62
US-Dollar	109	85
Britisches Pfund	10	7

Sonstige Risiken

Das Unternehmen ist Rohstoffpreissrisiken ausgesetzt. Das Management dieses Risikos wird im Konzernlagebericht auf der Seite 63 beschrieben. In geringem Umfang werden derivative Finanzinstrumente eingesetzt, um diese Risiken vornehmlich aus dem Bezug von Edelmetallen zu reduzieren. Das Risiko aus diesen Derivaten war in den Jahren 2007 und 2006 und ist auch gegenwärtig für den Konzern von untergeordneter Bedeutung. Deswegen wird auf

einen Ausweis einer Sensitivitätsanalyse zu diesen Derivaten verzichtet.

Des Weiteren ist das Unternehmen einem Restwertrisiko aus der Vermarktung der Fahrzeuge, die nach Ablauf des Leasingvertrags 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 64 und 65 beschrieben.

[39] Erläuterungen zu den Kapitalflussrechnungen

Die Kapitalflussrechnungen zeigen, wie sich die flüssigen Mittel der BMW Group, des Industrie- und des Finanzgeschäfts durch Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse im Laufe des Berichtsjahres verändert haben. Entsprechend IAS 7 („Cash Flow Statements“) wird zwischen Zahlungsströmen aus laufender Geschäftstätigkeit und aus Investitions- und Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Kapitalflussrechnungen der BMW Group sind auf den Seiten 76 und 77 dargestellt.

Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelfonds umfasst alle in der Bilanz ausgewiesenen flüssigen Mittel, d. h. Kassenbestände, Schecks und Guthaben bei Kreditinstituten, soweit sie innerhalb von drei Monaten ohne nennenswerte Wertschwankungen verfügbar sind. Die Einflüsse aus wechselkursbedingten Änderungen der flüssigen Mittel betragen im Konzern –47 Mio. Euro (i. Vj. –42 Mio. Euro).

Die Cashflows aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden zahlungsbezogen ermittelt. Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit wird demgegenüber ausgehend vom Konzernjahresüberschuss indirekt abgeleitet. Im Rahmen der indirekten

Ermittlung werden die berücksichtigten Veränderungen von Bilanzpositionen im Zusammenhang mit der laufenden Geschäftstätigkeit um Effekte aus der Währungsumrechnung und aus Konsolidierungskreisänderungen bereinigt. Die Veränderungen der betreffenden Bilanzpositionen können daher nicht mit den entsprechenden Werten auf der Grundlage der veröffentlichten Konzern- und Teilkonzernbilanzen abgestimmt werden.

Ist die BMW Group Leasinggeber bei einem Finance Lease, so wird dies in der Kapitalflussrechnung innerhalb der Investitionstätigkeit gezeigt. Ist die BMW Group Leasingnehmer, so wird ein Finance Lease in der laufenden Geschäftstätigkeit und in der Investitionstätigkeit dargestellt.

Ein Operating-Lease-Geschäft, bei dem die BMW Group Leasinggeber ist, wird in der Kapitalflussrechnung in der Investitionstätigkeit gezeigt. Die BMW Group als Leasingnehmer eines Operating Leases zeigt dies in der Kapitalflussrechnung in der laufenden Geschäftstätigkeit.

Die Auszahlung für den Erwerb der DEKRA SüdLeasing Services GmbH, Stuttgart, sowie deren Tochtergesellschaften in Höhe von 121 Mio. Euro ist im Wesentlichen Bestandteil der Investitionstätigkeit.

Im Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit sind gemäß IAS 7.31 und IAS 7.35 folgende Ein- und Auszahlungen enthalten:

in Mio. Euro	2007	2006
Erhaltene Zinsen	386	391
Gezahlte Zinsen	389	328
Erhaltene Ausschüttungen	3	62

[40] 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 assoziierten Unternehmen sowie Geschäfte mit Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der BMW Group ausüben, einschließlich naher Familienangehöriger oder zwischengeschalteter 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 2007 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 und resultieren aus dem normalen Geschäftsverkehr.

Die Transaktionen der Konzernunternehmen mit Joint Ventures und Beteiligungen – im Wesentlichen BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, (50 %) – sind ausnahmslos der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der jeweils beteiligten Gesellschaften zuzurechnen und wurden zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen.

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 2007 gegenüber der BMW Group Dienstleistungen im Bereich der Logistik über ihre Tochtergesellschaften erbracht hat. Außerdem haben die Unternehmen der DELTON-Gruppe von der BMW Group Fahrzeuge erworben. Die vorbenannten Dienstleistungs- und Kaufverträge sind für die BMW Group von untergeordneter Bedeutung 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 2007 von der BMW Group Fahrzeuge bezogen. Die entsprechenden Kaufverträge sind für die BMW Group von untergeordneter Bedeutung und wurden ausnahmslos zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen.

Darüber hinaus haben Unternehmen der BMW Group mit Mitgliedern des Vorstands oder des Aufsichtsrats der BMW AG bzw. mit Gesellschaften, in deren Geschäftsführungs- oder Aufsichtsgremien diese Personen vertreten sind, keine wesentlichen Geschäfte vorgenommen. Dies gilt auch für nahe Familienangehörige dieses Personenkreises.

73	Konzernabschluss
73	Gewinn- und Verlust-Rechnungen
74	Bilanzen
76	Kapitalflussrechnungen
78	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
79	Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
80	Konzernanhang
80	– Grundsätze
89	– Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
96	– Erläuterungen zur Bilanz
117	– Sonstige Angaben
131	– Segmentinformationen

[41] Erklärung zum Corporate Governance Kodex

Der Vorstand und Aufsichtsrat der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft haben die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung im BMW Group Ge-

schäftsbericht 2007 abgegeben und darüber hinaus den Aktionären auf der Homepage dauerhaft zugänglich gemacht unter www.bmwgroup.com/ir.

[42] Aktienbesitz von Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der BMW AG halten in Summe 27,70 % der Stamm- und Vorzugsaktien. Auf Herrn Stefan Quandt, Bad Homburg

v. d. H., entfallen 16,12% und auf Frau Susanne Klatten, München, 11,58%. Der Aktienbesitz der Mitglieder des Vorstands der BMW AG beläuft sich insgesamt auf weniger als 1 % der ausgegebenen Aktien.

[43] Vergütung für Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats

Sofern die Hauptversammlung die vorgeschlagene Dividende beschließt, beträgt die Vergütung für die

aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats insgesamt 18,7 Mio. Euro (i. Vj. 17,8 Mio. Euro). Die Vergütung gliedert sich wie folgt:

in Mio. Euro	2007	2006
Kurzfristig fällige Leistungen	18,0	17,2
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,7	0,6
	18,7	17,8

Die Bezüge für die Mitglieder des Vorstands betragen unter der Voraussetzung eines entsprechenden Dividendenbeschlusses durch die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2007 15,2 Mio. Euro (i. Vj. 14,5 Mio. Euro). Davon entfallen auf fixe Bestandteile 2,7 Mio. Euro (i. Vj. 2,3 Mio. Euro) und auf variable Bestandteile 12,5 Mio. Euro (i. Vj. 12,2 Mio. Euro).

Ferner sind für aktive Mitglieder des Vorstands Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses in Höhe von 0,7 Mio. Euro (i. Vj. 0,6 Mio. Euro) vorgesehen. Hierbei handelt es sich um Aufwendungen für die Dotierung von Pensionsrückstellungen.

Die Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats beträgt unter der Voraussetzung eines entsprechenden Dividendenbeschlusses durch die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2007 2,8 Mio. Euro (i. Vj. 2,7 Mio. Euro). Davon entfallen auf fixe Bestandteile 0,1 Mio. Euro (i. Vj. 0,1 Mio. Euro) und auf variable Bestandteile 2,7 Mio. Euro (i. Vj. 2,6 Mio. Euro).

Weitere Einzelheiten zu den Bezügen der aktiven Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats finden sich im Vergütungsbericht auf den Seiten 142 bis 145. Der Vergütungsbericht stellt einen Teil des Lageberichts dar.

Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen 4,3 Mio. Euro (i. Vj. 3,8 Mio. Euro).

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen sind nach IAS 19 mit 38,3 Mio. Euro (i. Vj. 38,8 Mio. Euro) zurückgestellt.

Soweit einzelne Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats eine Kreditkarte der BMW Bank GmbH, München, besitzen, verfügen sie über einen Kreditrahmen von maximal 25.565 Euro. Zum Bilanzstichtag hat sich die Kreditkartennutzung ausnahmslos innerhalb der vereinbarten Limits bewegt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind auf den Seiten 137 bis 140 genannt.

[44] **Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 bzw. des § 264b HGB**

Einige Kapitalgesellschaften und Personenhandels- gesellschaften 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 § 264b HGB hinsichtlich der Erstellung eines Lageberichts in Anspruch:

- Alphabet Fuhrparkmanagement GmbH, München
 - 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 Leasing GmbH, München
 - BMW M GmbH Gesellschaft für individuelle Automobile, München
 - BMW Vertriebs GmbH, München
 - BMW Vertriebs GmbH & Co. oHG, Dingolfing
 - LHS Leasing- und Handelsgesellschaft Deutschland mbH, Stuttgart
 - Rolls-Royce Motor Cars GmbH, München
- Darüber hinaus nehmen die folgenden Gesellschaften die Befreiungsmöglichkeit des § 264 Abs. 3 bzw. des § 264b HGB hinsichtlich der Offenlegung in Anspruch:
- Alphabet Fuhrparkmanagement GmbH, München
 - 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 Leasing GmbH, München
 - BMW Vertriebs GmbH, München
 - BMW Vertriebs GmbH & Co. oHG, Dingolfing
 - LHS Leasing- und Handelsgesellschaft Deutschland mbH, Stuttgart
 - Rolls-Royce Motor Cars GmbH, München

73 Konzernabschluss

73 Gewinn- und Verlust-
Rechnungen

74 Bilanzen

76 Kapitalflussrechnungen

78 Entwicklung des

Konzerner Eigenkapitals

79 Darstellung der erfassten
Erträge und Aufwendungen
im Eigenkapital

80 Konzernanhang

80 – Grundsätze

89 – Erläuterungen zur Gewinn-
und Verlust-Rechnung

96 – Erläuterungen zur Bilanz

117 – Sonstige Angaben

131 – Segmentinformationen

[45] Erläuterungen zur Segmentberichterstattung
Informationen zu den Geschäftsfeldern

Im Rahmen der Segmentberichterstattung werden die Aktivitäten der BMW Group gemäß den Regeln von IAS 14 („Segment Reporting“) nach Geschäftsfeldern als primärem Berichtsformat und nach Regionen als sekundärem Berichtsformat abgegrenzt. Diese Aufgliederung orientiert sich an der internen Steuerung sowie Berichterstattung und berücksichtigt die unterschiedlichen Risiko- und Ertragsstrukturen der Geschäftsfelder.

Die Aktivitäten der BMW Group werden in die Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen aufgeteilt.

Im Segment Automobile entwickelt, fertigt, montiert und vertreibt die BMW Group unter den Marken BMW, MINI und Rolls-Royce Personenkraftwagen 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 Ergebnis vor Finanzergebnis sind sowohl das Zinsergebnis aus der Kunden- und Händlerfinanzierung als auch das Ergebnis aus dem Leasinggeschäft enthalten. Die Bestände an Vermieteten Gegenständen sind zu Anschaffungskosten abzüglich linearer Abschreibung auf den kalkulatorischen Restwert bewertet. Falls der beizulegende Wert niedriger ist, wird dieser angesetzt. Die Ergebnisse aus der Zwischengewinneliminierung bei Eigenerzeugnissen sind in den

Überleitungen auf das Ergebnis vor Steuern des Konzerns ausgewiesen.

In den Überleitungen auf das Ergebnis vor Steuern des Konzerns werden die Holding- und Konzernfinanzierungsgesellschaften sowie einzelne den Segmenten nicht zuordenbare Erträge und Aufwendungen ausgewiesen. Ferner sind in den Überleitungen die operativen, nicht den Segmenten zugeordneten Gesellschaften BMW Services Ltd., Bracknell, BMW (UK) Investments Ltd., Bracknell, sowie die Cirquent Gruppe enthalten.

Sonstige Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Den Segmentinformationen liegen grundsätzlich die gleichen Ausweis- und Bewertungsmethoden wie dem Konzernabschluss zugrunde. Forderungen und Verbindlichkeiten, Rückstellungen, Erträge und Aufwendungen sowie Ergebnisse zwischen den Segmenten werden in den Überleitungen eliminiert. Konzerninterne Umsätze erfolgen zu marktüblichen Preisen.

Unter den nicht zahlungswirksamen Posten werden im Wesentlichen Veränderungen der Rückstellungen, Wertberichtigungen und Wertaufholungen sowie die Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände gezeigt.

Bei den Investitionen handelt es sich um Zugänge von Sachanlagen und Immateriellen Vermögenswerten.

Das Segmentvermögen und die Segmentschulden der Geschäftsfelder beinhalten Aktiva und Passiva, die zur Erzielung des Ergebnisses vor Finanzergebnis beigetragen haben.

Der Umsatzrendite der Segmente und des Konzerns wird das Ergebnis vor Steuern zugrunde gelegt.

Die Innenfinanzierung ermittelt sich aus dem Ergebnis vor Steuern, bereinigt um Abschreibungen und wesentliche nicht zahlungswirksame Posten sowie abzüglich der tatsächlichen Steuerzahlungen.

Bei den Segmentinformationen nach Regionen richten sich die Außenumsätze nach dem Sitz der Kunden. Entsprechend der internen Steuerung sowie Berichterstattung werden die Regionen Deutschland, übriges Europa, Amerika sowie Afrika, Asien und Ozeanien abgegrenzt.

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern in Mio. Euro	Automobile	
	2007	2006
Umsätze mit Fremden	42.435	37.948
Veränderung im Vergleich zum Vorjahr	% 11,8	1,9
Umsätze mit anderen Segmenten	11.383	9.819
Veränderung im Vergleich zum Vorjahr	% 15,9	14,0
Umsätze gesamt	53.818	47.767
Veränderung im Vergleich zum Vorjahr	% 12,7	4,2
Bruttoergebnis vom Umsatz	10.528	9.636
Ergebnis vor Finanzergebnis	3.450	3.055
Veränderung im Vergleich zum Vorjahr	% 12,9	-0,8
Ergebnis aus Equity-Bewertung	11	-25
Übriges Finanzergebnis	-229	-18
Ergebnis vor Steuern	3.232	3.012
Veränderung im Vergleich zum Vorjahr	% 7,3	1,2
Umsatzrendite	6,0	6,3
Wesentliche nicht zahlungswirksame Posten	356	-117
Innenfinanzierung	6.591	5.552
Investitionen	4.103	4.185
Abschreibungen	3.562	3.159
Zugänge Vermietete Gegenstände	359	392
At-Equity bewertete Beteiligungen	63	60
Vermögen	28.515	27.227
Schulden	19.881	20.069
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	95.927	95.920

*inklusive einer Wertberichtigung in Höhe von 17 Mio. Euro aufgrund einer volumeninduzierten Anpassung der Planung

- 73 Konzernabschluss
- 73 Gewinn- und Verlust-Rechnungen
- 74 Bilanzen
- 76 Kapitalflussrechnungen
- 78 Entwicklung des Konzerneigenkapitals
- 79 Darstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen im Eigenkapital
- 80 Konzernanhang
- 80 – Grundsätze
- 89 – Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust-Rechnung
- 96 – Erläuterungen zur Bilanz
- 117 – Sonstige Angaben
- 131 – Segmentinformationen

	Motorräder		Finanzdienstleistungen		Überleitungen		Konzern	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
	1.223	1.255	12.146	9.603	214	193	56.018	48.999
	-2,5	3,1	26,5	19,0	10,9	62,2	14,3	5,0
	5	10	1.794	1.476	-13.182	-11.305	-	-
	-50,0	66,7	21,5	10,6	16,6	13,6	-	-
	1.228	1.265	13.940	11.079	-12.968	-11.112	56.018	48.999
	-2,9	3,4	25,8	17,8	16,7	13,0	14,3	5,0
	345	322	1.345	1.215	-32	166	12.186	11.339
	80	75	717	689	-35	231	4.212	4.050
	6,7	11,9	4,1	10,8	-	862,5	4,0	6,8
	-	-	-	-	-	-	11	-25
	-9	-9	26	-4	-138	130	-350	99
	71	66	743	685	-173	361	3.873	4.124
	7,6	10,0	8,5	13,2	-	-	-6,1	25,5
	5,8	5,2	5,3	6,2	-	-	6,9	8,4
	11	12	4.204	3.475	387	30	4.958	3.400
	156	144	4.873	4.095	77	272	11.697	10.063
	45	64	110	42	9	22	4.267	4.313
	86*	77	24	24	11	12	3.683	3.272
	-	-	12.902	10.362	-2.223	-2.232	11.038	8.522
	-	-	-	-	-	-	63	60
	670	687	59.040	50.529	772	614	88.997	79.057
	404	396	52.626	44.480	-5.658	-5.018	67.253	59.927
	2.761	2.816	3.848	3.315	1.866	1.676	104.402	103.727

Segmentinformationen nach Regionen in Mio. Euro	Außenumsätze		Investitionen		Vermögen	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Deutschland	11.918	10.601	3.364	3.089	31.615	28.903
Übriges Europa	22.395	18.440	475	665	24.356	19.789
Amerika	13.014	12.336	378	511	23.290	21.589
Afrika, Asien, Ozeanien	8.691	7.622	50	48	9.526	8.705
Überleitungen	–	–	–	–	210	71
Konzern	56.018	48.999	4.267	4.313	88.997	79.057

München, den 19. Februar 2008

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Der Vorstand

73 Konzernabschluss

73 Gewinn- und Verlust-
Rechnungen

74 Bilanzen

76 Kapitalflussrechnungen

78 Entwicklung des
Konzernerigenkapitals

79 Darstellung der erfassten
Erträge und Aufwendungen
im Eigenkapital

80 Konzernanhang

80 – Grundsätze

89 – Erläuterungen zur Gewinn-
und Verlust-Rechnung

96 – Erläuterungen zur Bilanz

117 – Sonstige Angaben

131 – Segmentinformationen

**Erklärung gemäß § 37y Nr. 1 WpHG i.V.m.
§§ 297 Abs. 2 Satz 3 und 315 Abs. 1 Satz 6 HGB**

„Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.“

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Der Vorstand

BMW Group Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang – sowie ihren Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2007 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des

Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a 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 3. März 2008

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Schindler
Wirtschaftsprüfer

Pastor
Wirtschaftsprüfer

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-,
Prüfungs- und Nominierungsausschusses

Mitglied des Vermittlungsausschusses

Mandate

- Bertelsmann AG
- FESTO AG
- MAN AG (stellv. Vorsitzender) (bis 10.05.2007)
- SAP AG (seit 16.05.2007)
- Deere & Company

Manfred Schoch*

stellv. Vorsitzender

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats

Dipl.-Wirtschaftsingenieur

Mitglied des Präsidiums sowie des Personal-,
Prüfungs- und Vermittlungsausschusses

Stefan Quandt

stellv. Vorsitzender

Dipl.-Wirtschaftsingenieur

Mitglied des Präsidiums sowie des Personal-,
Prüfungs-, Nominierungs- und Vermittlungsausschusses

Mandate

- DELTON AG (Vorsitzender)
- Dresdner Bank AG (bis 31.12.2007)
- DataCard Corp.

Konrad Gottinger*

(bis 15.02.2008)

stellv. Vorsitzender

Mitglied des Betriebsrats Standort Dingolfing

Mitglied des Präsidiums sowie des Personal-,
Prüfungs- und Vermittlungsausschusses

Dr. Hans-Dietrich Winkhaus

stellv. Vorsitzender

ehem. Vorsitzender der Geschäftsführung der
Henkel KGaA

Mitglied des Präsidiums sowie des Personal-,
Prüfungs- und Nominierungsausschusses

Mandate

- Deutsche Lufthansa AG
- ERGO Versicherungsgruppe AG
- Henkel KGaA

Ulrich Eckelmann*

Bereichsleiter Wirtschaft, Technologie, Umwelt beim
Vorstand der IG Metall

Bertin Eichler*

geschäftsführendes Vorstandsmitglied der IG Metall

Mandate

- ThyssenKrupp AG (stellv. Vorsitzender)
- BGAG Beteiligungsgesellschaft der
Gewerkschaften GmbH (Vorsitzender)

* 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) (seit 04.11.2007)
- secunet Security Networks AG
- Giesecke & Devrient GmbH

Arthur L. Kellygeschäftsführender Gesellschafter der
KEL Enterprises L.P.**Mandate**

- BASF SE
- DataCard Corp.
- Deere & Company
- Northern Trust Corp.
- Robert Bosch Corp.
- Snap-on Inc.

Susanne Klatten

Betriebswirtin, MBA

Senatorin e.h. der Technischen Universität München

Mandate

- ALTANA AG (stellv. Vorsitzende)
- UnternehmerTUM GmbH

Willibald Löw*

Vorsitzender des Betriebsrats Standort Landshut

Prof. Dr. rer. nat. Drs. h. c. mult. Hubert Marklehem. Präsident der Max-Planck-Gesellschaft
zur Förderung der Wissenschaften e.V.
Professor für Biologie i. R.**Mandate**

- Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG
- Georg von Holtzbrinck GmbH
- Sanofi-Aventis S. A.

Wolfgang MayrhuberVorsitzender des Vorstands der
Deutsche Lufthansa AG**Mandate**

- Eurowings Luftverkehrs AG
- Fraport AG
- LSG Lufthansa Service Holding AG
- Lufthansa Cargo AG
- Lufthansa Technik AG
- Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG
- Thomas Cook AG (stellv. Vorsitzender)
(bis 02.04.2007)
- HEICO Corp.
- SWISS International Air Lines AG

Heinz-Joachim NeubürgerSenior Advisor der Kohlberg Kravis Roberts & Co.
Managing Director der Kohlberg Kravis Roberts &
Co. Ltd.
Exportkaufmann, MBA**Mandate**

- Allianz Versicherungs-AG
- ProSiebenSat.1 Media AG (seit 17.07.2007)
- KKR Guernsey GP Limited (bis 15.06.2007)
- Gruppo Banca Leonardo S.p.A. (bis 19.07.2007)

Werner Neugebauer*

Bezirksleiter der IG Metall Bayern

Franz Oberländer*

Mitglied des Betriebsrats Standort München

Anton Ruf*

Leiter Fahrzeug Produktlinie L7

Stefan Schmid*

(seit 03.01.2007)

Vorsitzender des Betriebsrats Standort Dingolfing

Prof. Dr. Jürgen Strube

Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF SE

Mandate

- Allianz Deutschland AG
- BASF SE (Vorsitzender)
- Bertelsmann AG (stellv. Vorsitzender)
- Commerzbank AG
- Fuchs Petrolub AG (Vorsitzender)
- Hapag-Lloyd AG
- Linde AG

Werner Zierer*

Vorsitzender des Betriebsrats Standort Regensburg

* Arbeitnehmervertreter

● Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

○ Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Dr.-Ing. Norbert Reithofer

Vorsitzender

Frank-Peter Arndt

Produktion

Mandate

- BMW Motoren GmbH (Vorsitzender)
- BMW (South Africa) (Pty) Ltd. (Vorsitzender)
- Leipziger Messe GmbH

Ernst Baumann

Personal- und Sozialwesen, Arbeitsdirektor

Mandate

- Krones AG

Dr.-Ing. Herbert Diess

(seit 01.10.2007)

Einkauf und Lieferantennetzwerk

Dr.-Ing. Klaus Draeger

Entwicklung

Dr. Friedrich Eichiner

(seit 01.10.2007)

Konzern- und Markenentwicklung

Mandate

- BMW Brilliance Automotive Ltd. (stellv. Vorsitzender)
(seit 01.11.2007)
- BMW (US) Holding Corp.

Dr. Michael Ganal

Vertrieb und Marketing (bis 30.09.2007)

Finanzen (seit 01.10.2007)

Mandate

- BMW Brilliance Automotive Ltd. (stellv. Vorsitzender)
(bis 31.10.2007)

Stefan Krause

Finanzen (bis 30.09.2007)

Vertrieb und Marketing (seit 01.10.2007)

Mandate

- Allianz Deutschland AG

Chefsyndikus:

Dr. Dieter Löchelt

137	Corporate Governance
137	Mitglieder des Aufsichtsrats
140	Mitglieder des Vorstands
141	Corporate Governance bei der BMW Group
142	Vergütungsbericht
146	Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat
147	Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß §161 AktG

- Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
- Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Corporate Governance bei der BMW Group

Für die BMW Group ist Corporate Governance ein umfassender Anspruch, der alle Bereiche des Unternehmens umfasst. Transparente Berichterstattung und eine an den Interessen der Stakeholder ausgerichtete Unternehmensführung haben für die BMW Group Tradition; die verantwortungsbewusste und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat ist seit je die Basis für das unternehmerische Handeln. Die Unternehmenskultur der BMW Group ist bestimmt vom Vertrauen in die Arbeit des anderen, von Eigenverantwortlichkeit und Transparenz.

Entsprechenserklärung und BMW Group Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat einer in Deutschland börsennotierten Gesellschaft sind gesetzlich verpflichtet (§ 161 AktG), einmal jährlich zu erklären, ob den amtlich veröffentlichten und zum Erklärungszeitpunkt maßgeblichen Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ entsprochen wurde und wird. Die Unternehmen sind außerdem verpflichtet, zu erklären, welche Empfehlungen des Kodex nicht angewendet wurden oder werden.

Vorstand und Aufsichtsrat der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft sehen in den Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) einen Beitrag, um den Finanzplatz Deutschland insbesondere auch für ausländische Investoren attraktiver zu gestalten. In ihrer gemeinsamen Sitzung vom 4. Dezember 2007 haben Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG die Entsprechenserklärung zu der seit dem 20. Juli 2007 gültigen Neufassung des Deutschen Corporate Governance Kodex verabschiedet. Auch künftig entspricht die BMW AG den Empfehlungen des DCGK bis auf lediglich eine Ausnahme: Die Beratung und regelmäßige Überprüfung der Struktur des Vergütungssystems für den Vorstand erfolgt durch den Personalausschuss; der Vorsitzende informiert den Aufsichtsrat ausführlich in der folgenden Sitzung. Alle anderen Empfehlungen werden erfüllt. Darüber hinaus haben Vorstand und Aufsichtsrat auf der Basis des DCGK bereits in den vergangenen Jahren einen eigenen Corporate Governance Kodex für die BMW

Group entwickelt, der den unternehmensspezifischen Gegebenheiten der BMW Group Rechnung trägt. Ziel ist es, den Aktionären und sonstigen Stakeholdern ein umfassendes und abgeschlossenes Dokument zu der bei der BMW Group praktizierten Corporate Governance zur Verfügung zu stellen. Im Zusammenhang mit der Neufassung des DCGK wurde auch der Corporate Governance Kodex für die BMW Group überarbeitet. Der Corporate Governance Kodex für die BMW Group ist zusammen mit weiteren Informationen für Aktionäre auf der Website der BMW Group abrufbar. Unter der Adresse www.bmwgroup.com/ir finden Interessenten zudem Basisinformationen zum Unternehmen, aktuelle Einschätzungen von Analysten sowie sämtliche Finanzpublikationen des Unternehmens. Ein Koordinator für alle mit dem Thema Corporate Governance zusammenhängenden Fragen berichtet direkt und regelmäßig an Vorstand und Aufsichtsrat.

Compliance bei der BMW Group

Die Unternehmenskultur der BMW Group ist geprägt von klarer Verantwortung, gegenseitigem Respekt und Vertrauen. Dennoch ist das Risiko von Rechtsverstößen durch individuelles Fehlverhalten nie ganz auszuschließen. Die BMW Group setzt alles daran, diese Risiken so weit wie möglich zu minimieren und beispielsweise Fälle von Korruption konsequent aufzudecken und zu verfolgen. In Übereinstimmung mit dem Antikorruptionsprinzip des Global Compact der Vereinten Nationen betreibt die BMW Group seit Jahren ein internes Kontrollsystem, dessen Wirksamkeit regelmäßig und risikobasiert überprüft wird. Darüber hinaus werden die Mitarbeiter der relevanten Unternehmensbereiche verstärkt für Korruptionsrisiken sensibilisiert. Wie die Mitarbeiter mit diesem Risiko umgehen sollen, ist in entsprechenden Unternehmensrichtlinien und Grundprinzipien festgeschrieben. Die darin beschriebenen Vorgaben werden ergänzt durch organisatorische Regeln wie das „Vieraugenprinzip“ und die grundsätzliche Trennung zwischen anfordernden Stellen und der Beschaffung. Eine regelmäßige und obligatorische Jobrotation im Einkauf unterbindet die Entstehung von Abhängigkeitsverhältnissen und wird vom Personalwesen unterstützt. Außerdem werden alle Unternehmenseinheiten von der Konzernrevision in

einem definierten Zeitplan nach den Standards des Deutschen Instituts für interne Revision geprüft. Dabei werden Prozesse und Konzernbereiche mit höherem Risiko häufiger geprüft, beispielsweise in Ländern, die stärker von Korruption betroffen sind. Zusätzlich stellt die Konzernrevision den Fachfunktionen Werkzeuge zur Risikoselbsteinschätzung und -kontrolle zur Verfügung. Ein Beispiel für die Funktionstüchtigkeit der internen Kontrollmechanismen ist die Aufdeckung von Korruptionsfällen im Beschaffungswesen der BMW AG im Jahr 2005. Die juristische Aufarbeitung der Fälle führte zur Verurteilung von ehemaligen Mitarbeitern der BMW Group in den Jahren 2006 und 2007. Um das Risiko von Unregelmäßigkeiten weiter zu reduzieren, wurden die geltenden Regeln im Zusammenhang mit Zuwendungen und nichtdienstlichen Veranstaltungen wiederholt und gezielt an Mitarbeiter des Einkaufs sowie an 600 Lieferanten kommuniziert. Im Jahr 2007 etablierte die BMW Group zudem ein Compliance Committee, das direkt an den Vorstand der BMW AG berichtet und ihn zu den entsprechenden Themen berät. Aufgabe des Gremiums ist dabei unter anderem Rechts- und Reputationsrisiken zu erkennen und zu bewerten. Aus der Analyse struktureller, organisatorischer oder prozessbedingter Hintergründe von Regelverstößen leitet das Compliance Committee zudem präventive Maßnahmen ab und beauftragt die betroffenen Fachstellen mit der Umsetzung. Jeder Mitarbeiter der BMW Group ist im Sinne des Unternehmens zu verantwortungsbewusstem Verhalten und zur Einhaltung geltenden Rechts verpflichtet.

Zum Schutz der Anleger und um unternehmensintern einen gesetzeskonformen Umgang mit möglichen Insiderinformationen zu gewährleisten, wurde durch den Vorstand ein Ad-hoc-Gremium eingesetzt, in dem Vertreter verschiedener Fachbereiche Sachverhalte auf ihre Ad-hoc-Relevanz überprüfen. Die Arbeitsweise und Entscheidungsfindung des bereits 1994 eingerichteten Gremiums ist den durch das Anlegerschutzverbesserungsgesetz geänderten Erfordernissen angepasst. Sämtliche Personen, die für das Unternehmen tätig sind und bestimmungsgemäß Zugang zu Insiderinformationen haben, wurden und werden in ein Insiderverzeichnis aufgenommen und über die sich aus dem Insiderrecht ergebenden Pflichten belehrt.

Das Thema Compliance ist auch Gegenstand der Berichterstattung des Vorstands an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats.

Vergütungsbericht

Die BMW Group unterstützt die Bestrebungen des Deutschen Corporate Governance Kodex, die Transparenz hinsichtlich der Vergütungsbestandteile zu erhöhen. Es werden deshalb die Prinzipien beschrieben, die für die Vergütung des Vorstands gelten, sowie die Festlegungen der Satzung für die Vergütung des Aufsichtsrats. Neben der Struktur der Vergütung wird auch das Verhältnis der Vergütungsbestandteile in Zahlen erläutert. Gemäß den Empfehlungen des DCGK wird die Vergütung jedes Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieds schließlich individualisiert und nach Bestandteilen aufgegliedert ausgewiesen.

1. Vergütung des Vorstands

Zuständigkeit

Die Festlegung und Überprüfung der Vorstandsvergütung sind Aufgabe des Personalausschusses des Aufsichtsrats. Der Personalausschuss setzt sich zusammen aus dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und seinen vier Stellvertretern.

Zielsetzungen

Das Vergütungsmodell für den Vorstand soll im Wettbewerb um hochqualifizierte Führungspersönlichkeiten attraktiv sein. Als Anreiz für erfolgreiche Arbeit soll der variable Teil der Vergütung eine starke Abhängigkeit vom wirtschaftlichen Erfolg der BMW Group haben. Die Vergütungsstruktur für den Vorstand soll außerdem Parallelen aufweisen zum Vergütungssystem der Mitarbeiter und Führungskräfte.

Vergütungselemente

Die Vergütung des Vorstands enthält als Elemente feste und variable Bezüge. Ferner bestehen Zusagen für den Fall der Mandatsbeendigung hauptsächlich in Form von Ruhegeldzusagen. Für die Gesamtvergütung des Vorstands legt der Personalausschuss unter Berücksichtigung der Situation und der Planungen der BMW Group einen Einkommensrahmen mit einem hohen Anteil der Tantieme fest.

In regelmäßigen Abständen überprüft der Personalausschuss das Vergütungssystem hinsichtlich Struktur und Höhe der Vorstandsvergütung.

Die festen Bezüge setzen sich aus einer Grundvergütung, die monatlich als Gehalt ausgezahlt wird, sowie aus sonstigen Bezügen zusammen. Die sonstigen Bezüge bestehen im Wesentlichen aus der Nutzung von Dienstfahrzeugen und aus Versicherungsprämien.

- 137 Corporate Governance
- 137 Mitglieder des Aufsichtsrats
- 140 Mitglieder des Vorstands
- 141 Corporate Governance bei der BMW Group
- 142 Vergütungsbericht
- 146 Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat
- 147 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG

Die Faktoren, aus denen sich die variable Vergütung zusammensetzt, ermöglichen in erfolgreichen Geschäftsjahren der BMW Group ein wettbewerbsfähiges Einkommen des Vorstands mit einem sehr hohen Tantiemeanteil (2007: 82,2%, i. Vj.: 84,1%). Als Messgrößen für die Berechnung des variablen Vergütungsanteils dienen der jeweilige Konzernjahresüberschuss der BMW Group und die Dividende, wobei individuelle Obergrenzen festgelegt wurden. Davon abweichend wurde für das Geschäftsjahr 2007 mit den Mitgliedern des Vorstands eine Begrenzung auf Basis der Parameter des Vorjahres vereinbart.

Das Vergütungssystem enthält keine Aktienoptionen, Wertzuwachsrechte, die Aktienoptionen nachgebildet sind, oder andere aktienbasierte Vergütungskomponenten. Es sind mit den Mitgliedern des Vorstands auch keine Entschädigungsvereinbarungen für den Fall eines Übernahmeangebots getroffen worden. Auch hat kein Mitglied des Vorstands im abgelaufenen Geschäftsjahr Leistungen oder entsprechende Zusagen von Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied erhalten.

Für den Fall der Beendigung des Mandatsverhältnisses bestehen Ruhegeldzusagen.

Ruhegelder werden an frühere Vorstandsmitglieder gezahlt, die entweder das 65. Lebensjahr oder, sofern ihr Mandat früher geendet hat und nicht verlängert wurde, das 60. Lebensjahr vollendet haben, die dauerhaft infolge Krankheit oder Unfall dienstunfähig geworden sind oder die aufgrund einer besonderen Vereinbarung vorzeitig in den Ruhestand getreten sind. Die Höhe des Ruhegeldes setzt sich 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 154 bis 400 Euro bzw. 153 bis 600 Euro (Vorstandsvorsitzender). Die laufenden Ruhegeldzahlungen werden in Anlehnung an die Anpassung der Beamtenpensionen bei Veränderungen der Besoldungsstufe B6 (ohne Zuschläge) um mehr als 5% entsprechend angepasst.

Kommt es zu einer vorzeitigen Beendigung des Mandatsverhältnisses, bevor das frühere Vorstandsmitglied das 60. Lebensjahr vollendet hat, so kann ein Übergangsgeld i.H.v. 2/3 des bis dato erdienten fiktiven Ruhegeldes 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.

Die unten individualisiert dargestellte jährliche Zuführung zu den Pensionsrückstellungen beinhaltet die so genannten Dienstzeitaufwendungen (service cost).

Soweit einzelne Vorstandsmitglieder eine Kreditkarte der BMW Bank GmbH besitzen, verfügen sie über einen Kreditrahmen von maximal 25.565 Euro. Zum Bilanzstichtag hat sich die Kreditkartennutzung ausnahmslos innerhalb der vereinbarten Limits bewegt.

Vorstandsvergütung für das Geschäftsjahr 2007 insgesamt

Die Bezüge für die aktiven Mitglieder des Vorstands der BMW AG betragen für das Geschäftsjahr 2007 auf Basis der vereinbarten Begrenzung insgesamt 15,2 Mio. Euro (i. Vj. 14,5 Mio. Euro). Davon entfallen auf fixe Bestandteile einschließlich der sonstigen Bezüge 2,7 Mio. Euro (i. Vj. 2,3 Mio. Euro) und auf variable Bestandteile 12,5 Mio. Euro (i. Vj. 12,2 Mio. Euro).

in Mio. Euro	2007 ¹⁾		2006	
	Höhe	Anteil	Höhe	Anteil
Feste Bezüge	2,7	17,8%	2,3	15,9%
Variable Bezüge	12,5 ²⁾	82,2%	12,2	84,1%
Bezüge	15,2	100,0%	14,5	100,0%

1] Der Vorstand der BMW AG wurde im Geschäftsjahr 2007 um zwei Mitglieder erweitert.
2] Berechnung auf der Basis einer vereinbarten Begrenzung.

Ferner sind für aktive Mitglieder des Vorstands Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses in Höhe von 0,7 Mio. Euro (i. Vj. 0,6 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 Hinterbliebene belaufen sich auf 4,3 Mio. Euro (i. Vj. 3,8 Mio. Euro). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und Hinterbliebenen sind nach IAS 19 mit 38,3 Mio. Euro (i. Vj. 38,8 Mio. Euro) zurückgestellt.

Vorstandsvergütung für das Geschäftsjahr 2007 individualisiert

in Euro	Feste Bezüge		Feste Bezüge gesamt	Variable Bezüge	Bezüge gesamt	Jährliche Zuführung zu den Pensions- rückstellungen
	Gehalt	Sonstige Bezüge				
Norbert Reithofer	600.000	15.222	615.222	3.139.200	3.754.422	161.124
Frank-Peter Arndt	300.000	98.199	398.199	1.569.600	1.967.799	84.851
Ernst Baumann	360.000	15.737	375.737	1.818.300	2.194.037	95.394
Herbert Diess ¹⁾	75.000	9.662	84.662	392.400	477.062	28.909
Klaus Draeger	300.000	55.900	355.900	1.569.600	1.925.500	85.602
Friedrich Eichiner ¹⁾	75.000	11.068	86.068	392.400	478.468	25.157
Michael Galal	360.000	14.220	374.220	1.818.300	2.192.520	122.013
Stefan Krause	360.000	16.222	376.222	1.818.300	2.194.522	72.557
Gesamt²⁾	2.430.000	236.230	2.666.230	12.518.100	15.184.330	675.607

¹⁾ Mitglied des Vorstands seit 1. Oktober 2007.

²⁾ Konzernweite Betrachtung.

2. Vergütung des Aufsichtsrats Zuständigkeit, Satzungsregelung

Die Vergütung des Aufsichtsrats wird durch Beschluss der Aktionäre in der Hauptversammlung bestimmt. Die derzeitige Vergütungsregelung ist Ergebnis der Beschlüsse der Hauptversammlung am 18. Mai 1999 und in § 15 der Satzung niedergelegt. Die Satzung der BMW AG ist im Internet verfügbar.

Vergütungselemente

Jedes Aufsichtsratsmitglied erhält neben dem Ersatz seiner Auslagen eine feste, nach Ablauf des Geschäftsjahres zahlbare Vergütung von 6.000 Euro, ferner eine veränderliche Vergütung von 1.500 Euro für jedes von der Hauptversammlung über 4 % des Grundkapitals hinausgehende Prozent Dividende (Stammaktien). Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält den dreifachen, jeder Stellvertreter den doppelten Betrag. Ferner erstattet die Gesellschaft jedem Aufsichtsratsmitglied die auf seine Bezüge entfallende Umsatzsteuer.

Vorstand und Aufsichtsrat haben beschlossen, der Hauptversammlung am 8. Mai 2008 eine Neuregelung der Aufsichtsratsvergütung zur Beschlussfassung vorzulegen. Um die Kontroll- und Beratungsfunktion des Aufsichtsrats bei der Gesamtvergütung ausgewogener zu berücksichtigen, soll der feste Anteil an der Gesamtvergütung angehoben und gleichzeitig der variable Anteil gesenkt werden. Die

mit einem Cap versehene variable Vergütung soll sich künftig nach dem Ergebnis je Stammaktie (Earnings per Share, EPS) bemessen, wenn dieses Ergebnis einen Mindestbetrag übersteigt, und sich damit stärker am Unternehmenserfolg orientieren.

Aufsichtsratsvergütung im Geschäftsjahr 2007 insgesamt

Vor dem Hintergrund der vorgeschlagenen Dividenderhöhung und im Vorgriff auf die der Hauptversammlung vorgeschlagene Neuregelung haben sich sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats mit einer Begrenzung ihrer Vergütung für das Geschäftsjahr 2007 wie unten dargestellt einverstanden erklärt.

Auf dieser Grundlage erhält der Aufsichtsrat für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2007 insgesamt 2,8 Mio. Euro (i. Vj. 2,7 Mio. Euro). Davon sind 0,1 Mio. Euro feste Vergütung (i. Vj. 0,1 Mio. Euro) und 2,7 Mio. Euro variable Vergütung (i. Vj. 2,6 Mio. Euro).

in Mio. Euro	2007		2006	
	Höhe	Anteil	Höhe	Anteil
Feste Vergütung	0,1	3,6%	0,1	3,7%
Variable Vergütung	2,7	96,4%	2,6	96,3%
Vergütung	2,8	100,0%	2,7	100,0%

- 137 Corporate Governance
- 137 Mitglieder des Aufsichtsrats
- 140 Mitglieder des Vorstands
- 141 Corporate Governance bei der BMW Group
- 142 Vergütungsbericht
- 146 Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat
- 147 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG

Aufsichtsratsvergütung für das Geschäftsjahr 2007 individualisiert

in Euro	Feste Vergütung ¹⁾	Variable Vergütung ²⁾	Gesamt
Joachim Millberg (Vors.)	18.000	310.680	328.680
Manfred Schoch (stellv. Vors.)	12.000	207.120	219.120
Stefan Quandt (stellv. Vors.)	12.000	207.120	219.120
Konrad Gottinger (stellv. Vors.)	12.000	207.120	219.120
Hans-Dietrich Winkhaus (stellv. Vors.)	12.000	207.120	219.120
Ulrich Eckelmann	6.000	103.560	109.560
Bertin Eichler	6.000	103.560	109.560
Franz Haniel	6.000	103.560	109.560
Arthur L. Kelly	6.000	103.560	109.560
Susanne Klatten	6.000	103.560	109.560
Willibald Löw	6.000	103.560	109.560
Hubert Markl	6.000	103.560	109.560
Wolfgang Mayrhuber	6.000	103.560	109.560
Heinz-Joachim Neubürger	6.000	103.560	109.560
Werner Neugebauer	6.000	103.560	109.560
Franz Oberländer	6.000	103.560	109.560
Anton Ruf	6.000	103.560	109.560
Stefan Schmid ³⁾	5.967	102.993	108.960
Jürgen Strube	6.000	103.560	109.560
Werner Zierer	6.000	103.560	109.560
Gesamt	155.967	2.691.993	2.847.960

1) Die feste Vergütung wird gemäß § 15 der Satzung nach Ablauf des Geschäftsjahrs ausgezahlt.

2) Berechnung auf der Grundlage des Dividendenvorschlags von Vorstand und Aufsichtsrat und der mit den Aufsichtsratsmitgliedern vereinbarten Begrenzung ihrer Vergütung. Die variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2007 wird erst nach Entscheidung der Hauptversammlung 2008 über die Verwendung des Bilanzgewinns ausgezahlt.

3) Mitglied des Aufsichtsrats seit 3. Januar 2007.

Soweit einzelne Aufsichtsratsmitglieder eine Kreditkarte der BMW Bank GmbH besitzen, verfügen sie über einen Kreditrahmen von maximal 25.565 Euro. Zum Bilanzstichtag hat sich die Kreditkartennutzung ausnahmslos innerhalb der vereinbarten Limits bewegt.

Beratungs- und Vermittlungsleistungen sowie andere persönliche Leistungen wurden durch Mitglieder des Aufsichtsrats auch im Jahr 2007 nicht

erbracht. Entsprechend wurden keine zusätzlichen Vergütungen gewährt. Es entspricht vielmehr der Unternehmenspolitik und der Praxis, dass mit Mitgliedern des Aufsichtsrats keine Vertragsbeziehungen eingegangen werden, mit denen diese zur Erbringung von vergütungspflichtigen, persönlichen Leistungen, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, verpflichtet werden (vgl. BMW Group Corporate Governance Kodex, Ziffer 4.4).

Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der BMW AG halten in Summe 27,70 % der Stamm- und Vorzugsaktien. Auf Herrn Stefan Quandt, Bad Homburg v. d. H., entfallen 16,12 % und auf Frau Susanne Klatten, München, 11,58 %. Der Aktienbesitz der Mitglieder des Vorstands beläuft sich auf insgesamt weniger als 1 % der Aktien.

- 137 Corporate Governance
- 137 Mitglieder des Aufsichtsrats
- 140 Mitglieder des Vorstands
- 141 Corporate Governance bei der BMW Group
- 142 Vergütungsbericht
- 146 Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat
- 147 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß §161 AktG

Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft zu den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ gemäß § 161 AktG

Vorstand und Aufsichtsrat der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft („BMW AG“) erklären zu den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“:

Die BMW AG wird sämtlichen am 20.7.2007 im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemachten Empfehlungen (Kodexfassung vom 14.6.2007) mit lediglich einer Abweichung entsprechen: Die Beratung und regelmäßige Überprüfung der Struktur des Vergütungssystems für den Vorstand erfolgt durch den Personalausschuss und nicht zusätzlich durch das Aufsichtsratsplenum (Ziffer 4.2.2 Abs. 1 DCGK).

Seit Abgabe der letzten Erklärung vom 5. Dezember 2006 hat die BMW AG sämtlichen am 24.7.2006 im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemachten Empfehlungen (Kodexfassung vom 12.6.2006) mit der vorgenannten Abweichung entsprochen.

München, 4. Dezember 2007

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Der Aufsichtsrat

Der Vorstand

Begründung für die Abweichung

zu Ziffer 4.2.2 Abs. 1 DCGK:

Die Beratung und regelmäßige Überprüfung der Struktur der Vorstandsvergütung hat der Aufsichtsrat dem Personalausschuss übertragen. Der Aufsichtsrat wird regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Personalausschusses unterrichtet.

BMW AG

Anteilsbesitz

Wesentliche verbundene Unternehmen der BMW AG zum 31. Dezember 2007	Eigenkapital in Mio. Euro	Ergebnis in Mio. Euro	Kapitalanteil in %
Inland ¹⁾			
BMW Bank GmbH, München ²⁾	268	–	100
BMW Finanz Verwaltungs GmbH, München	130	–46	100
BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München ²⁾	113	–	100
Cirquent GmbH, München ³⁾	71	–	100
BMW Ingenieur-Zentrum GmbH + Co., Dingolfing	47	4	100
BMW Maschinenfabrik Spandau GmbH, Berlin	41	1	100
BMW Leasing GmbH, München ²⁾	16	–	100
BMW Hams Hall Motoren GmbH, München ⁴⁾	15	–	100
BMW Fahrzeugtechnik GmbH, Eisenach ²⁾	11	–	100
BMW M GmbH Gesellschaft für individuelle Automobile, München ²⁾	5)	–	100

1) Die Werte bei den inländischen verbundenen Unternehmen entsprechen den nach handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellten Abschlüssen.

2) Ergebnisübernahmevertrag mit der BMW AG

3) Konsolidiert mit den operativen Tochtergesellschaften der Cirquent GmbH, München.
Der Teilkonzernabschluss wurde entsprechend den IFRSs Vorschriften erstellt.

4) Ergebnisübernahmevertrag mit einer Tochtergesellschaft der BMW AG

5) unter 0,5 Mio. Euro

6) 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.

Wesentliche verbundene Unternehmen der BMW AG zum 31. Dezember 2007	Eigenkapital in Mio. Euro	Ergebnis in Mio. Euro	Kapitalanteil in %
Ausland⁶¹			
BMW Österreich Holding GmbH, Steyr	1.545	286	100
BMW Motoren GmbH, Steyr	851	173	100
BMW Russland Trading OOO, Moskau	157	47	100
BMW China Automotive Trading Ltd., Peking	138	91	100
BMW Austria Gesellschaft m. b. H., Salzburg	64	14	100
BMW Holding B. V., Den Haag	6.191	402	100
BMW Australia Finance Ltd., Melbourne, Victoria	444	41	100
BMW Finance N. V., Den Haag	407	-4	100
BMW Overseas Enterprises N. V., Willemstad	62	2	100
BMW (South Africa) (Pty) Ltd., Pretoria	386	28	100
BMW Italia S. p. A., Mailand	373	119	100
BMW (Schweiz) AG, Dielsdorf	335	30	100
BMW Japan Corp., Tokio	303	37	100
BMW Japan Finance Corp., Tokio	251	20	100
BMW Canada Inc., Whitby	211	54	100
BMW Belgium Luxembourg S. A. / N. V., Bornem	191	42	100
BMW France S. A., Montigny le Bretonneux	174	64	100
BMW Australia Ltd., Melbourne, Victoria	101	32	100
BMW Portugal Lda., Lissabon	58	22	100
BMW Hellas Trade of Cars SA, Athen	42	12	100
BMW Sverige AB, Stockholm	38	17	100
BMW Nederland B. V., Den Haag	37	25	100
BMW Automotive (Ireland) Ltd., Dublin	30	16	100
BMW New Zealand Ltd., Auckland	25	14	100
BMW Korea Co., Ltd., Seoul	22	-4	100
BMW (UK) Holdings Ltd., Bracknell	1.263	-6	100
BMW (UK) Ltd., Bracknell	1.125	264	100
BMW (UK) Manufacturing Ltd., Bracknell	929	104	100
BMW Financial Services (GB) Ltd., Hook	345	34	100
BMW (UK) Capital plc, Bracknell	161	1	100
BMW Malta Ltd., St. Julians	865	89	100
BMW Malta Finance Ltd., St. Julians	729	62	100
BMW Coordination Center V. o. F., Bornem	594	4	100
BMW España Finance S. L., Madrid	339	44	100
BMW Ibérica S. A., Madrid	266	99	100
BMW de Mexico, S. A. de C. V., Mexico City	16	-4	100
BMW (US) Holding Corp., Wilmington, Del.	1.147	14	100
BMW Financial Services NA, LLC, Wilmington, Del.	656	149	100
BMW Manufacturing, LLC, Wilmington, Del.	564	113	100
BMW of North America, LLC, Wilmington, Del.	397	-41	100
BMW US Capital, LLC, Wilmington, Del.	203	-50	100

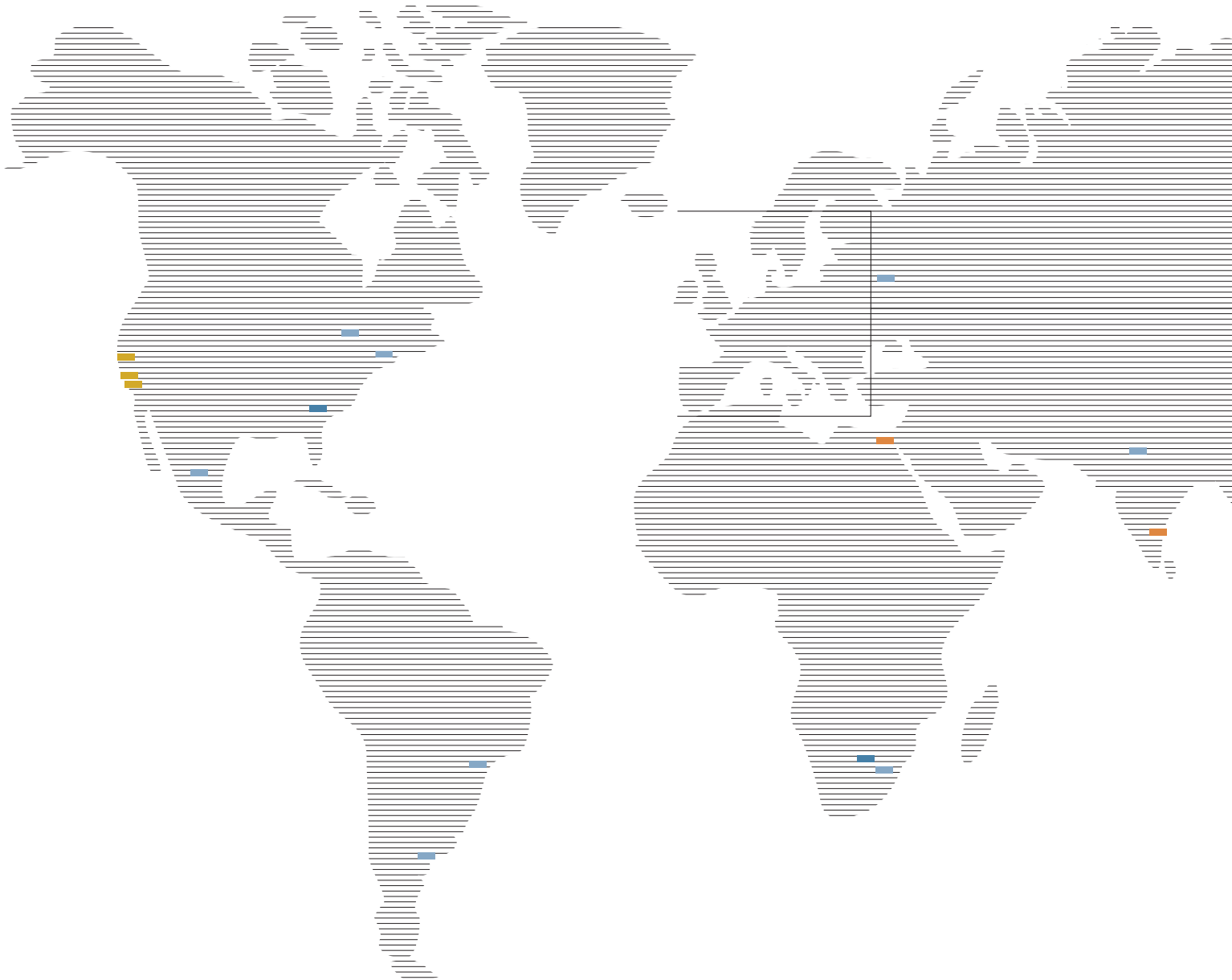
		2007 IASs/IFRSs	2006 IASs/IFRSs
Auslieferungen			
Automobile ^{3]}	Einheiten	1.500.678	1.373.970
Motorräder ^{4]}	Einheiten	102.467	100.064
Produktion			
Automobile ^{3]}	Einheiten	1.541.503	1.366.838
Motorräder ^{5]}	Einheiten	104.396	103.759
Finanzdienstleistungen			
Vertragsbestand	Verträge	2.629.949	2.270.528
Bilanzielles Geschäftsvolumen	Mio. Euro	51.257	44.010
Gewinn-und-Verlust-Rechnung			
Umsatz	Mio. Euro	56.018	48.999
Bruttomarge Konzern	in %	21,8	23,1
Bruttomarge Industriegeschäft	in %	19,8	20,3
Bruttomarge Finanzgeschäft	in %	10,3	11,4
Ergebnis vor Finanzergebnis	Mio. Euro	4.212	4.050
Ergebnis vor Steuern	Mio. Euro	3.873	4.124
Umsatzrendite (Ergebnis vor Steuern/Umsatz)	in %	6,9	8,4
Ertragsteuern	Mio. Euro	739	1.250
Steuerlastquote	in %	19,1	30,3
Jahresüberschuss	Mio. Euro	3.134	2.874
Bilanz			
Langfristige Vermögenswerte	Mio. Euro	56.619	50.514
Kurzfristige Vermögenswerte	Mio. Euro	32.378	28.543
Eigenkapital	Mio. Euro	21.744	19.130
Eigenkapitalquote Konzern	in %	24,4	24,2
Industriegeschäft	in %	43,8	40,6
Finanzgeschäft	in %	9,2	10,4
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	Mio. Euro	33.469	31.372
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	Mio. Euro	33.784	28.555
Bilanzsumme	Mio. Euro	88.997	79.057
Kapitalflussrechnung			
Flüssige Mittel zum Stichtag	Mio. Euro	2.393	1.336
Operativer Cashflow ^{6]}	Mio. Euro	6.340	5.373
Investitionen	Mio. Euro	4.267	4.313
Investitionsquote (Investitionen/Umsatz)	in %	7,6	8,8
Personal			
Mitarbeiter am Jahresende ^{7]}		107.539	106.575
Personalaufwand je Mitarbeiter	Euro	76.704	76.621
Dividende			
Dividendensumme	Mio. Euro	694	458
Dividende je Stammaktie/Vorzugsaktie	Euro	1,06/1,08	0,70/0,72

1] angepasst nach Neubehandlung der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen 2] angepasst nach Harmonisierung der internen und externen Rechnungslegung 3] bis zum BMW G 650 X Montage bei Piaggio S. p. A. ohne C1 Fertigung bei Bertone, Produktion C1 bis 2002: 33.489 Einheiten 6] Jahresüberschuss vor außerordentlichem Ergebnis betrug Erwerbs eigener Anteile

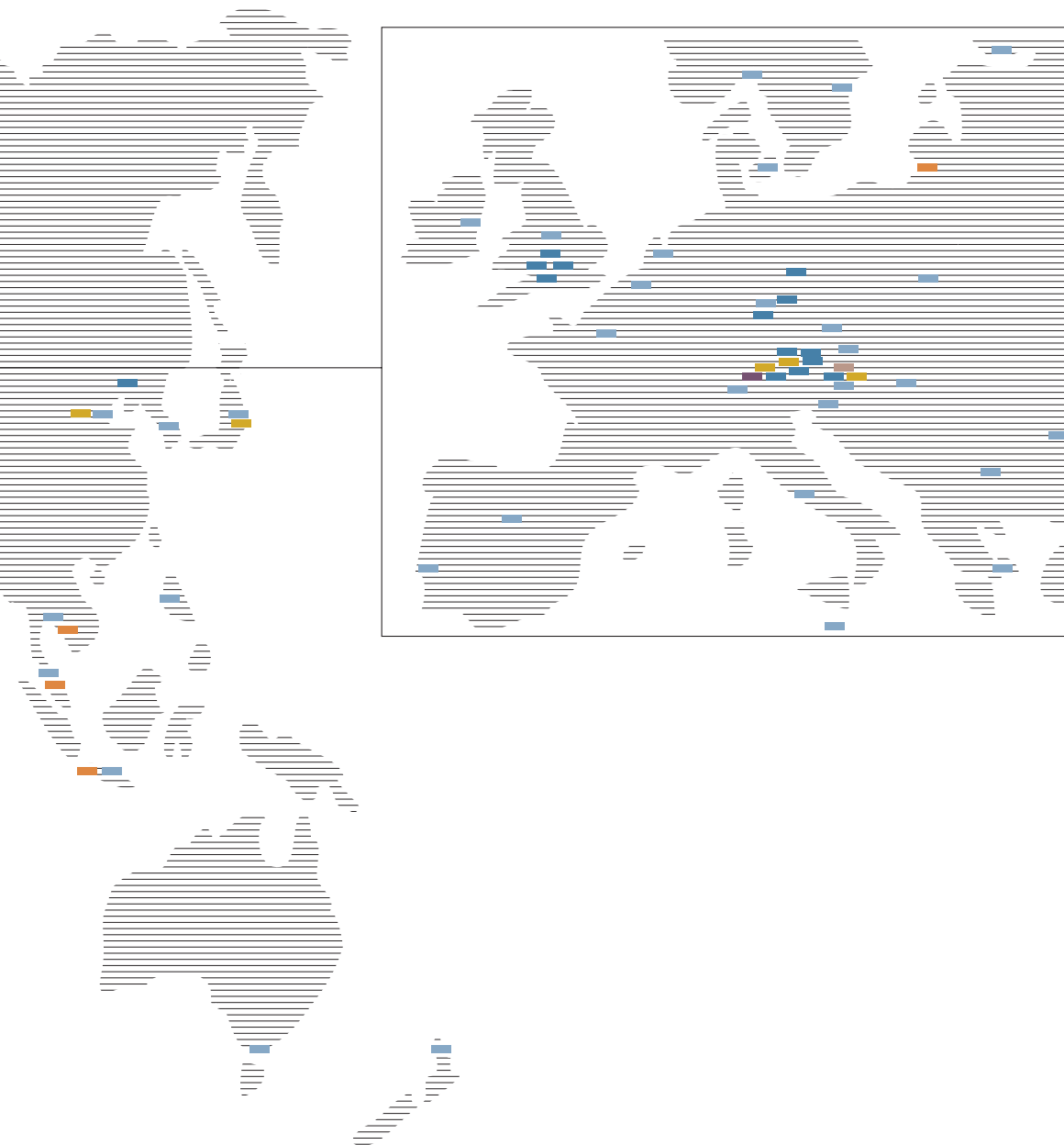
2005 IASs//IFRSs	2004 IASs//IFRSs angepasst ¹⁾	2003 IASs//IFRSs	2002 IASs//IFRSs angepasst ²⁾	2001 IASs//IFRSs	2000 IASs//IFRSs	2000 HGB	1999 HGB	1998 HGB
1.327.992	1.208.732	1.104.916	1.057.344	905.657	1.011.874	1.011.874	1.180.429	1.187.115
97.474	92.266	92.962	92.599	84.713	74.614	74.614	65.168	60.308
1.323.119	1.250.345	1.118.940	1.090.258	946.730	1.026.775	1.026.775	1.147.420	1.204.000
92.012	93.836	89.745	93.010	90.478	74.397	74.397	69.157	60.152
2.087.368	1.843.399	1.623.425	1.443.236	1.297.702	1.317.150	970.747	1.010.839	855.250
40.428	32.556	28.647	26.505	25.306	24.958	17.578	16.859	12.564
46.656	44.335	41.525	42.411	38.463	37.226	35.356	34.402	32.280
22,9	23,2	22,7	22,8	25,3	22,8	18,1	16,4	16,0
20,9	21,9	22,1	22,7	24,0	23,5	–	–	–
12,0	12,5	12,3	10,5	16,0	12,0	–	–	–
3.793	3.774	3.353	3.505	3.356	2.065	1.578	931	1.232
3.287	3.583	3.205	3.297	3.242	2.032	1.663	1.111	1.061
7,0	8,1	7,7	7,8	8,4	5,5	4,7	3,2	3,3
1.048	1.341	1.258	1.277	1.376	823	637	448	537
31,9	37,4	39,3	38,7	42,4	40,5	38,3	40,3	50,6
2.239	2.242	1.947	2.020	1.866	1.209	1.026	-2.487 ⁶⁾	462
47.556	40.822	36.921	34.667	31.282	30.079	20.056	19.857	18.586
27.010	26.812	24.554	20.844	19.977	19.261	15.819	17.650	12.053
16.973	16.534	16.150	13.871	10.770	9.432	4.896	3.932	6.445
22,8	24,4	26,3	25,0	21,0	19,1	13,6	10,5	21,0
39,1	41,6	45,4	43,1	37,0	35,9	19,1	11,9	28,7
10,4	9,7	9,8	9,4	8,4	8,1	8,0	8,7	10,0
29.509	26.517	22.090	20.028	19.223	17.386	13.457	14.785	9.331
28.084	24.583	23.235	21.612	21.266	22.522	17.522	18.790	14.863
74.566	67.634	61.475	55.511	51.259	49.340	35.875	37.507	30.639
1.621	2.128	1.659	2.333	2.437	2.927	2.879	2.055	1.935
6.184	6.157	4.970	4.553	4.304	3.966	–	–	–
3.993	4.347	4.245	4.042	3.516	2.781	2.138	2.155	2.179
8,6	9,8	10,2	9,5	9,1	7,5	6,0	6,3	6,8
105.798	105.972	104.342	101.395	97.275	93.624	93.624	114.952	118.489
75.238	73.241	73.499	69.560	66.711	63.548	62.307	55.710	51.703
419 ⁹⁾	419	392	351	350	310	310	269	234
0,64/0,66	0,62/0,64	0,58/0,60	0,52/0,54	0,52/0,54	0,46/0,48	0,46/0,48	0,40/0,42	10,23/10,74

9. Mai 2000 inkl. Rover Cars und bis zum 30. Juni 2000 inkl. Land Rover 4] ohne C1, Auslieferungen bis 2003: 32.859 Einheiten 5] bis 1999 einschließlich BMW F 650 Montage bei Aprilia S.p.A., ab 2006 einschließlich 663 Mio. Euro 7] Werte seit 1998 ohne ruhende Arbeitsverhältnisse, ohne Mitarbeiter in Freizeitphase der Altersteilzeit, ohne Geringverdiener 8] Werte verfügbar seit 2000 9] Anpassung Ausschüttung wegen

BMW Group Standorte. Mit 23 Produktionsstätten und 41 eigenen Vertriebsstandorten sowie dem Forschungs- und Entwicklungsverbund ist die BMW Group weltweit präsent.



148 Weitere Informationen
148 BMW AG Anteilsbesitz
150 BMW Group 10-Jahres-Vergleich
152 BMW Group Standorte
154 Glossar
158 Index
160 Kontakte
161 Finanzkalender



Zentrale

- Forschung und Entwicklung**
- BMW Group Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ), München
 - BMW Group Forschung und Technik, München
 - BMW Group Car IT, München
 - BMW Innovations- und Technologiezentrum für Leichtbau, Landshut
 - BMW Entwicklungszentrum für Dieselmotoren, Steyr, Österreich
 - BMW Group Designworks, Newbury Park, USA
 - BMW Group Technology Office, Palo Alto, USA
 - BMW Group Engineering and Emission Test Center, Oxnard, USA
 - BMW Group Technology Office, Tokio, Japan
 - BMW Group Entwicklungsbüro, Peking, China

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

Auftragsfertigung

- Magna Steyr Fahrzeugtechnik, Österreich

Montagewerke

- Fertigung Chennai, Indien
- Fertigung Jakarta, Indonesien
- Fertigung Kairo, Ägypten
- Fertigung Kaliningrad, Russland
- Fertigung Kuala Lumpur, Malaysia
- Fertigung Rayong, Thailand

Vertriebsstandorte

- | | |
|----------------|-----------------------|
| Argentinien | Neuseeland |
| Australien | Niederlande |
| Belgien | Norwegen |
| Brasilien | Österreich |
| Bulgarien | Philippinen |
| China | Polen |
| Dänemark | Portugal |
| Deutschland | Rumänien |
| Finnland | Russland |
| Frankreich | Schweden |
| Griechenland | Schweiz |
| Großbritannien | Slowakei |
| Indien | Slowenien |
| Indonesien | Spanien |
| Irland | Südafrika |
| Italien | Südkorea |
| Japan | Thailand |
| Kanada | Tschechische Republik |
| Malaysia | Ungarn |
| Malta | USA |
| Mexiko | |

[ACEA]

Abkürzung für „Association des Constructeurs Européens d'Automobiles“, Verband europäischer Automobilhersteller.

[Alleinstehendes Derivat]

Ein alleinstehendes Derivat ist ein Derivat, das, obwohl es zu Sicherungszwecken gehalten wird, die Bedingungen für ein Cash Flow Hedging bzw. Fair Value Hedging gemäß IAS 39 nicht vollständig erfüllt.

[Bruttomarge]

Anteil des Bruttoergebnisses vom Umsatz an den Umsatzerlösen.

[DAX]

Abkürzung für „Deutscher Aktien Index“ – Berechnungsgrundlage sind die gewichteten Kurse der 30 größten (nach Börsenkapitalisierung) deutschen Aktiengesellschaften.

[Derivate]

Finanzprodukte, deren Bewertung sich überwiegend vom Preis, von den Preisschwankungen und Preis-erwartungen des zugrunde liegenden Basisinstruments (z. B. Indizes, Aktien oder Anleihen) ableitet.

[DJSI]

Abkürzung für „Dow Jones Sustainability Indexes“. Gemeinsam von Dow Jones und der Schweizer Anlageagentur SAM Sustainability Group geschaffene Indexfamilie für Unternehmen, die ihre Strategie am Konzept der Nachhaltigkeit ausgerichtet haben. Die BMW Group ist seit 1999 in den DJSI 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.

[EfficientDynamics]

Unter dem Begriff EfficientDynamics fasst die BMW Group alle Aktivitäten zusammen, Antriebskonzepte für die Zukunft zu entwickeln. Ziel von EfficientDynamics 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 Motortechnologien 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.

[ERA]

Entgelt-Rahmenabkommen.

[Free Cashflow]

Der Free Cashflow ergibt sich aus dem Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit im Industriegeschäft abzüglich des Mittelabflusses aus der Investitionstätigkeit im Industriegeschäft.

[Gezeichnetes Kapital]

Das Grundkapital einer Gesellschaft errechnet sich aus dem Nominalwert der Aktien, multipliziert mit deren Stückzahl.

[IASs]

Abkürzung für „International Accounting Standards“.

[IFRSs]

Abkürzung für „International Financial Reporting Standards“. Rechnungslegungsnormen, die eine international vergleichbare Bilanzierung und Publizität gewährleisten sollen. Sie werden von einem internationalen Gremium, dem „International Accounting Standards Board“, erstellt. Die IFRSs umfassen auch die noch gültigen International Accounting Standards (IASs).

[Innenfinanzierung]

Die Innenfinanzierung ermittelt sich aus dem Ergebnis vor Steuern, bereinigt um Abschreibungen und wesentliche nicht zahlungswirksame Posten, abzüglich der tatsächlichen Steuerzahlungen.

[ISO 14001]

Ein weltweit anerkannter Standard für Umweltmanagementsysteme.

[Latente Steuern]

Latente Steuern dienen dem periodengerechten Ausweis des Steueraufwands in der Handelsbilanz.

[Materialaufwand]

Fasst alle Aufwendungen zusammen, die für den Kauf von Rohmaterialien und Hilfsstoffen zur eigenen Verarbeitung benötigt werden.

[MINI Production Triangle]

Die drei britischen Werke Hams Hall, Oxford und Swindon produzieren den MINI jetzt gemeinsam – mit erhöhter Kapazität, Flexibilität und Effizienz. Das Werk Hams Hall fertigt die neuen MINI Benzinmotoren, das Werk Oxford übernimmt wie bisher den Karosseriebau, die Lackierung und die Montage. Das Werk Swindon ist für die Herstellung der Presserteile und Karosseriebauteile verantwortlich.

[Nachhaltigkeit]

Vgl. Sustainability.

[Operativer Cashflow]

Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit des Industriegeschäfts.

[Produktionsnetzwerk]

Das BMW Group Produktionsnetzwerk besteht weltweit aus 16 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 z. B. Standard & Poor's oder Moody's auf Basis einer genauen Unternehmensanalyse publiziert.

[Return on Assets BMW Group]

Ergebnis vor Zinsaufwendungen (Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen, Aufwendungen aus der Aufzinsung sonstiger langfristiger Rückstellungen und Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen) und Steuern im Verhältnis zur Bilanzsumme.

[Return on Assets Finanzdienstleistungen]

Ergebnis vor Steuern im Verhältnis zum operativen Vermögen.

[Return on Capital Employed]

Ergebnis vor Finanzergebnis im Verhältnis zum eingesetzten Kapital. Das eingesetzte Kapital berechnet sich aus dem operativen Vermögen, reduziert um das Abzugskapital. Das Abzugskapital umfasst die nicht verzinslichen Rückstellungen und Verbindlichkeiten.

[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.

[Sports Activity Vehicle]

Der BMW X5 ist der erste Vertreter dieser Fahrzeugkategorie. Er definiert ein eigenes Marktsegment durch die Kombination von sportlich-komfortablen Eigenschaften einer typischen BMW Limousine mit weitreichenden Fähigkeiten auch auf unbefestigten Wegen. Mit dem BMW X3 ergänzte die BMW Group im Jahr 2004 das Angebot um ein weiteres Modell.

[Stammaktie]

Aktie mit Stimmrecht (vgl. Vorzugsaktie).

148 Weitere Informationen

148 BMW AG Anteilsbesitz

150 BMW Group 10-Jahres-Vergleich

152 BMW Group Standorte

154 Glossar

158 Index

160 Kontakte

161 Finanzkalender

[Supplier Relationship Management]

Das SRM („Supplier Relationship Management“) 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.

[Vorzugsaktie]

Im Vergleich zur Stammaktie mit höherer Dividende, aber nicht mit Stimmrecht ausgestattet.

[Wesentliche 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.

[xDrive]

Das Allradsystem xDrive verteilt die Antriebskraft stufenlos und variabel zwischen allen vier Rädern. Das System erkennt schon frühzeitig, wann eine Veränderung der Kraftverteilung notwendig wird, und reagiert in Sekundenbruchteilen. Das steigert die Fahrdynamik, sichert die maximale Traktion und kann das Fahrzeug auch in kritischen Situationen stabil halten.

[A]

Absatz 10, 12, 14ff., 22f., 66, 68
 Aktie 41, 43f., 84f., 94, 106, 156
 Aktienbesitz von Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats 129
 Altfahrzeuge 30, 112
 Anlagevermögen 59, 77, 85, 90
 Anleihen 41f., 52, 55, 77, 113f., 119, 121, 123f., 154
 Anteilsbesitz 128, 148
 At-Equity bewertete Beteiligungen 74, 86, 97, 99, 133
 Aufsichtsrat 05ff., 11, 45, 62, 128f., 141, 144ff.
 Ausblick 63, 68, 70, 107
 Auszubildende 26, 95

[B]

Bericht des Aufsichtsrats 04
 Beziehungen zu nahestehenden Personen 128
 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze 58, 84, 124
 Bilanzstruktur 54

[C]

Cashflow 03, 11, 63, 86f., 122, 125ff., 155
 CO₂-Emissionen 21, 31f., 34f., 64
 Compliance 07, 66, 141f.
 Corporate Governance 07f., 55, 129, 138, 140ff., 144f., 147

[D]

DAX 08, 41, 43, 154
 Dividende 11, 42f., 94, 106, 129, 143f., 151, 157
 Dow Jones Sustainability Indexes 154

[E]

EfficientDynamics 05, 21, 32ff., 39, 64, 154
 Eigenkapital 43, 47, 53f., 75, 78f., 83, 86ff., 93, 99, 106, 122f., 148f., 151, 154
 Einkauf 06, 12, 37, 140f.
 Entwicklung 05, 10, 13, 15, 18, 22, 24, 32, 34, 37f., 40f., 45, 50, 52, 58, 63ff., 68ff., 78, 88, 90, 96, 98ff., 106, 109, 131, 135f., 140, 153, 157
 Ergebnisanteil fremder Gesellschafter 73
 Ergebnis aus Equity-Bewertung 50, 73, 77, 91, 133
 Ergebnis je Aktie 73
 Ergebnis vor Steuern 02f., 10f., 48, 50f., 73, 131, 133, 151, 154ff.
 Erklärung zum Corporate Governance Kodex 129
 Erläuterungen zu den Kapitalflussrechnungen 127
 Ertragsteueransprüche 103
 Ertragsteuern 55, 50, 151, 73ff., 77, 87, 91, 103, 112f.
 Ertragsteuerverpflichtungen 112
 Eventualverbindlichkeiten und Sonstige finanzielle Verpflichtungen 117

[F]

Finanzanlagen 53, 59, 74, 77, 81, 86, 92, 97, 99f., 119, 121
 Finanzdienstleistungen 02, 16, 23ff., 42, 47ff., 51ff., 57, 63f., 70, 74, 77, 80, 82, 87, 89, 100f., 119, 121, 124, 131, 133, 151, 156

Finanzergebnis 47f., 50, 73, 88, 91, 110, 131, 133, 151, 154, 156
 Finanzforderungen 53, 74, 87, 101, 104, 119, 121
 Finanzinstrumente 10, 50f., 53, 78, 86ff., 91, 107, 118, 125ff.
 Finanzverbindlichkeiten 52f., 55, 75, 77, 82, 85, 88, 107, 113, 116, 119, 121, 123f.
 Flottenverbrauch 34
 Flüssige Mittel 52, 59, 74, 77, 106, 119, 124, 151, 121
 Forderungen aus Finanzdienstleistungen 52f., 77, 82, 87, 100f., 119, 121, 124
 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 53, 59, 104f., 119, 121
 Forschung 35, 38, 153
 Forschungs- und Entwicklungskosten 49f., 60, 73, 90, 98

[G]

Gewinnrücklagen 59f., 75, 106f.
 Gezeichnetes Kapital 59, 75, 154f.

[H]

Handelsorganisation 23ff., 39f., 124
 Hauptversammlung 07f., 11, 41, 44f., 106, 129, 144f., 161

[I]

Immaterielle Vermögenswerte 12, 50, 52f., 74, 77, 82, 85, 92, 97f.
 Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 bzw. des § 264 b HGB 130
 Innenfinanzierung 11, 131, 133, 155
 Investitionen 11f., 77, 90, 131, 133f., 151

[J]

Jahresüberschuss 03, 11, 49, 50f., 60, 73, 77f., 94, 151

[K]

Kapitalflussrechnung 03, 11, 51f., 76, 127, 136, 151
 Kennzahlen je Aktie 43
 Konsolidierungsgrundsätze 83, 136
 Konsolidierungskreis 49, 81
 Konzernanlagevermögen 96
 Konzernlagebericht 09f., 81, 95, 125ff., 135f.

[L]

Latente Ertragsteuern 74f., 87, 103, 112f.
 Laufende Ertragsteuern 74f., 77, 103, 112f.
 Leasinggeschäft 24f., 63f., 131
 Lieferanten 37f., 64, 69, 142

[M]

Mandate des Aufsichtsrats 137
 Mandate des Vorstands 140
 Materialaufwand 55f., 155
 Mitarbeiter 03, 06, 09, 26ff., 35, 40ff., 44, 56, 58, 65ff., 106ff., 133, 141f., 151
 Motorräder 22f., 27, 35, 38, 47f., 51, 57f., 70, 131, 133

[N]

Nachhaltigkeit 28, 42, 154f., 157
 Neue Rechnungslegungsvorschriften 88

[P]

Personalaufwand 29, 94, 151
 Produktion 03, 19ff., 23, 28, 31, 37f., 45, 58, 63f., 90,
 140, 151, 153
 Produktionsnetzwerk 19f., 155

[R]

Rating 107, 124, 156
 Rechnungsabgrenzungsposten 55, 59
 Risikomanagement 05, 62, 125, 156
 Rückstellungen für Pensionen 55, 58f., 75, 88, 107, 111

[S]

Sachanlagen 12, 50, 52f., 57ff., 74, 77, 82, 85, 92,
 97f., 118, 131
 Segmentberichterstattung 89, 131
 Sonstige Angaben zur Gewinn-und-Verlust-Rech-
 nung 94
 Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen 60,
 90
 Sonstige Finanzanlagen 74, 97, 99, 119, 121
 Sonstige Rückstellungen 75, 112
 Sonstige Verbindlichkeiten 75, 82, 115, 119, 121f.
 Sonstige Vermögenswerte 74, 82, 104, 115, 119, 121
 Standorte 30f., 152

[U]

Überleitungen 10, 51, 131, 133f.
 Übriges Finanzergebnis 50, 73, 91, 133
 Umsatzerlöse 11, 49, 50f., 55f., 58, 60, 73, 84, 89
 Umsatzkosten 49f., 73, 80, 84, 89f., 98
 Umsatzrendite 48f., 51, 57, 71, 131, 133, 151, 157
 Umweltschutz 30, 43

[V]

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistun-
 gen 48, 55, 59, 116, 119, 121, 124
 Vergütung für Mitglieder des Vorstands und des Auf-
 sichtsrats 129
 Vergütungsbericht 55, 129, 142
 Vermietete Gegenstände 74, 77, 86, 92, 97, 99, 131,
 133
 Vertrieb 38f., 58, 90, 131, 140
 Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskos-
 ten 50, 90
 Vorräte 53, 58f., 74, 77, 84, 87, 104
 Vorstand 05ff., 09, 11, 41f., 45, 62, 66, 81, 106, 128f.,
 134f., 137, 141ff., 156

[W]

Währungsumrechnung 79, 83f., 106, 127
 Wechselkurse 14, 84
 Wertpapiere 53, 59, 66, 77, 80, 86, 91, 97, 101f., 119,
 121f.
 Wesentliche verbundene Unternehmen 148f., 157

[Z]

Zulieferer 21, 38, 64

[Finanzen]

BMW Group Ergebnis vor Steuern 02
 BMW Group Investitionen 02
 BMW Group Umsatz 02
 BMW Group Umsatzerlöse nach Regionen 11
 BMW Group Investitionen und Operativer Cashflow 11
 Stahlpreisentwicklung 14
 Wechselkurse im Vergleich zum Euro 14
 Ölpreis 15
 Preisentwicklung der Edelmetalle 15
 Vertragsbestand der BMW Group Financial Services 24
 Vertragsbestand Kundenfinanzierung der BMW Group
 Financial Services 2007 24
 Regionale Verteilung des Einkaufsvolumens
 der BMW Group im Jahr 2007 37
 Veränderung der Flüssigen Mittel 52
 Bilanzstruktur Industriegeschäft 54
 Bilanzstruktur Konzern 54
 BMW Group Wertschöpfung 2007 56

[Produktion und Absatz]

BMW Group Auslieferungen Automobile 02
 BMW Group Auslieferungen Automobile nach
 Regionen und Märkten 17
 BMW Group – wichtigste Automobilmärkte 2007 17
 BMW Automobile – Anteil der Modellreihen 2007 18
 Auslieferung von BMW Dieselfahrzeugen 18
 MINI Automobile – Anteil der Modellvarianten 2007 19
 MINI Automobile – Anteil der Motorvarianten 2007 19
 Automobilproduktion der BMW Group nach Werken
 im Jahr 2007 20
 Auslieferungen von BMW Motorrädern 22
 BMW Group – wichtigste Motorradmärkte 2007 22
 BMW Motorräder – Anteil der Modellreihen 2007 23

[Mitarbeiter]

Auszubildende der BMW Group am 31. Dezember 26
 Fluktuationsquote BMW AG 27

[Umwelt]

Emissionen VOC (flüchtige organische
 Lösungsmittel) je produzierte Einheit 30
 Prozessabwasser je produzierte Einheit 30
 Emissionen CO₂ je produzierte Einheit 31
 Energieverbrauch je produzierte Einheit 31
 Roadmap der BMW Group für eine nachhaltige
 Mobilität 33
 Entwicklung der CO₂-Emissionen der BMW Group
 Automobile in Europa (EU-15) 34
 Die BMW EfficientDynamics Maßnahmen im
 Überblick 34

[Aktie]

Entwicklung der BMW Aktien im Vergleich zu
 Börsenindizes 41
 Wertentwicklung eines BMW Aktiendepots 42

Wirtschaftspresse

Telefon +49 89 382-2 33 62
+49 89 382-2 41 18
Telefax +49 89 382-1 08 81
E-Mail presse@bmwgroup.com

Investor Relations

Telefon +49 89 382-2 42 72
+49 89 382-2 53 87
Telefax +49 89 382-1 46 61
E-Mail ir@bmwgroup.com

Die BMW Group im Internet

Weitere Informationen über die BMW Group erhalten Sie im Internet unter der Adresse www.bmwgroup.com.

Die Rubrik Investor Relations können Sie unter der Adresse www.bmwgroup.com/ir direkt erreichen.

Informationen zu den Marken der BMW Group finden Sie unter www.bmw.com, www.mini.com und www.rolls-roycemotorcars.com

Zwischenbericht zum 31. März 2008
Hauptversammlung
Zwischenbericht zum 30. Juni 2008
Zwischenbericht zum 30. September 2008

29. April 2008
8. Mai 2008
5. August 2008
4. November 2008

Number ONE
Opportunities < New > Efficiency

**Die Kunst, seine
eigene Zukunft
neu zu erfinden.
BMW Group.**

- 001 Die Kunst, seine eigene Zukunft neu zu erfinden.
- 002 Die strategische Neuausrichtung der BMW Group.

Wer in Führung bleiben will, muss sich heute den Herausforderungen von morgen stellen. Muss Verantwortung übernehmen für die Lösung der großen globalen Aufgaben – vom Klimawandel bis zur Endlichkeit der fossilen Energieträger, von den Konsequenzen demografischer Strukturen bis zu den Auswirkungen der Globalisierung.

Wir alle sind von diesen Herausforderungen betroffen. Und jeder von uns muss Wege finden, mit ihnen umzugehen.

Weitsicht

**Die Weitsicht,
in Zukunftsfragen
seine Potenziale
zu erkennen.**

Unabhängigkeit

Die Unabhängigkeit, bekannte Wege in Frage stellen zu können.



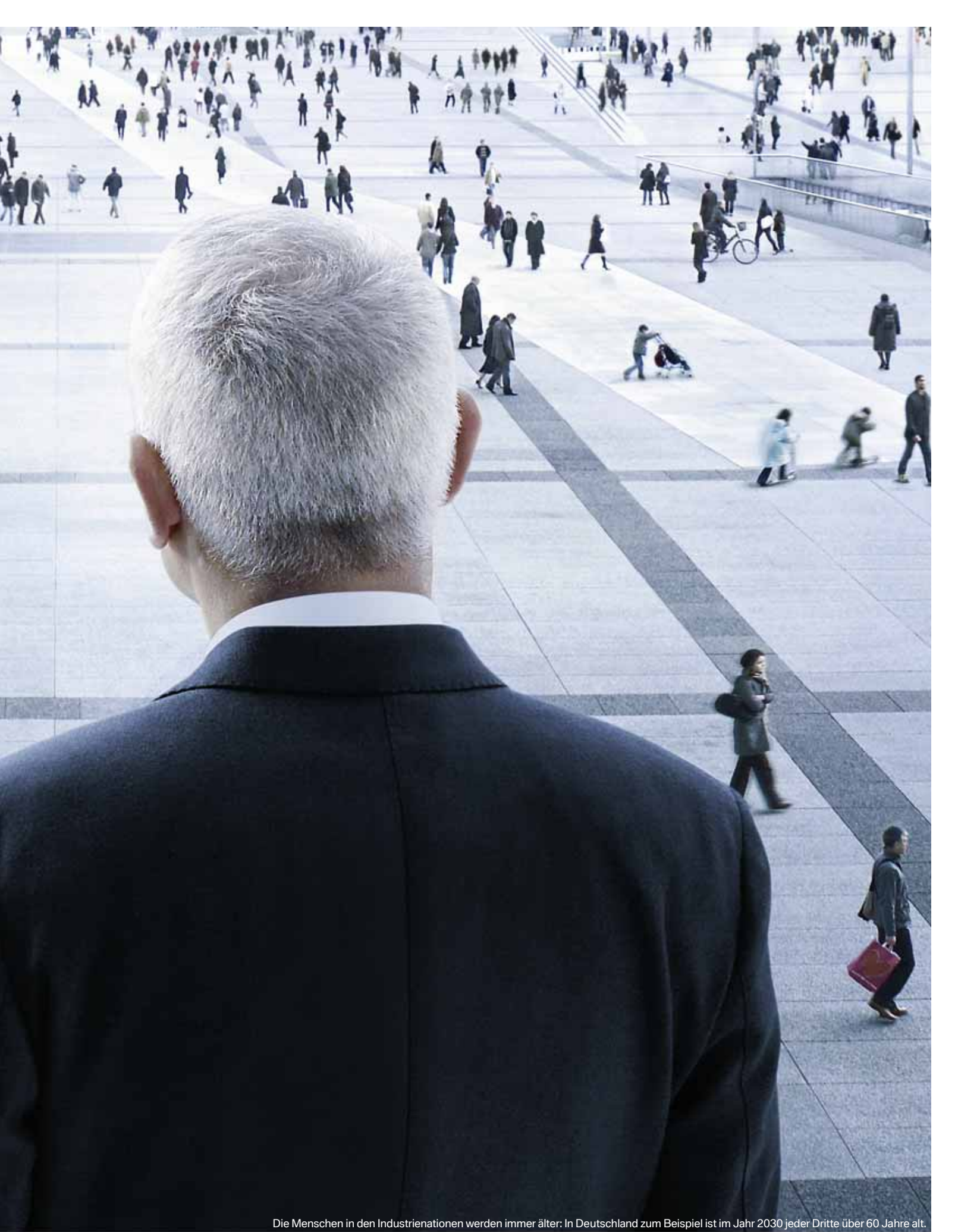
Schmelzende Gletscher lassen die Weltmeere Jahr für Jahr um 0,8 Millimeter ansteigen (Weltklimabericht der Vereinten Nationen 2007).



Naturphänomen oder Aufforderung zum Handeln?



Demografische Strukturen hinnehmen oder Potenziale in ihnen suchen?



Die Menschen in den Industrienationen werden immer älter: In Deutschland zum Beispiel ist im Jahr 2030 jeder Dritte über 60 Jahre alt.



Das weltweite Exportvolumen für Waren und Dienstleistungen beträgt heute mehr als 10.000 Milliarden Euro pro Jahr.



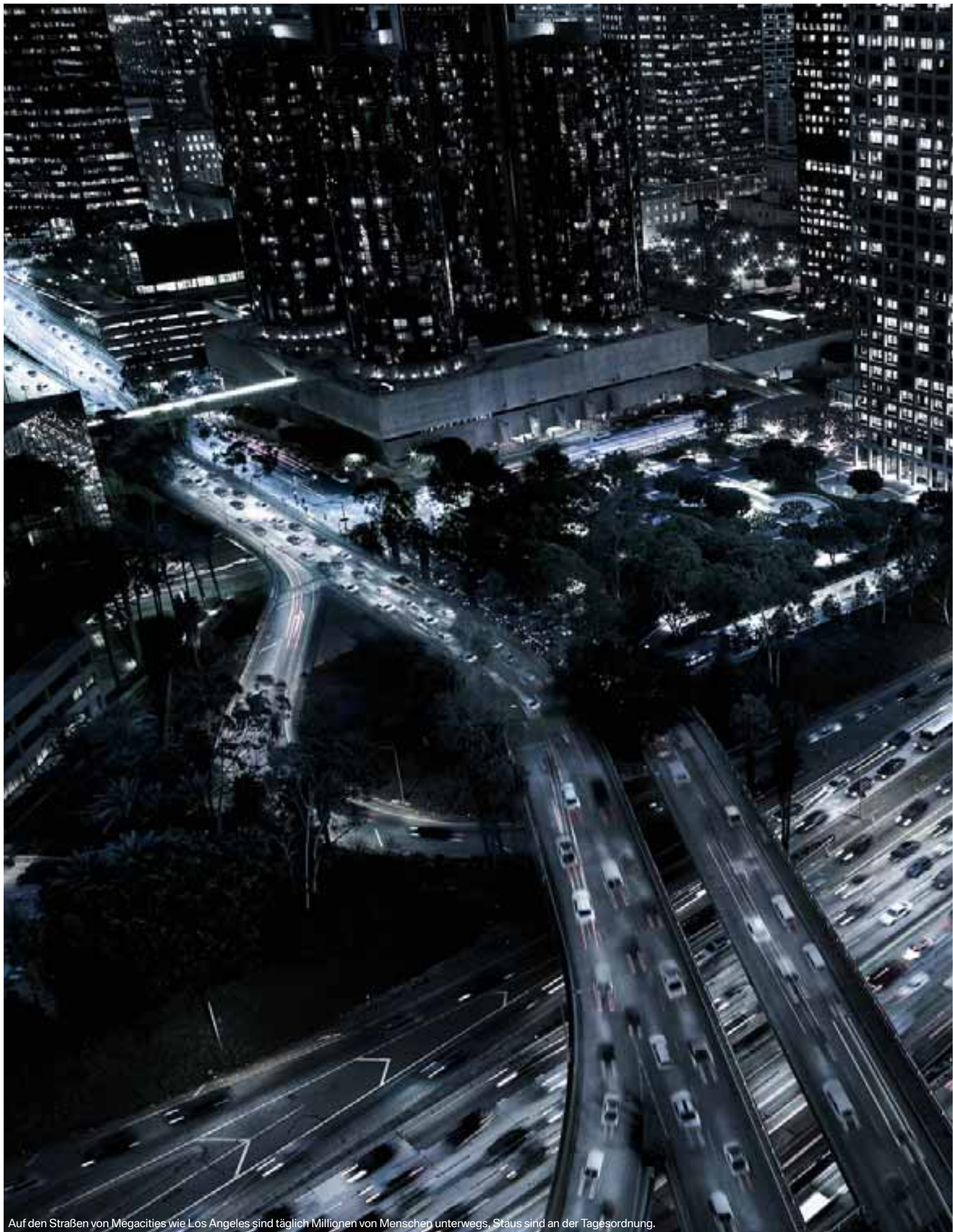
Weltweit exportieren oder Chancen vor Ort nutzen?



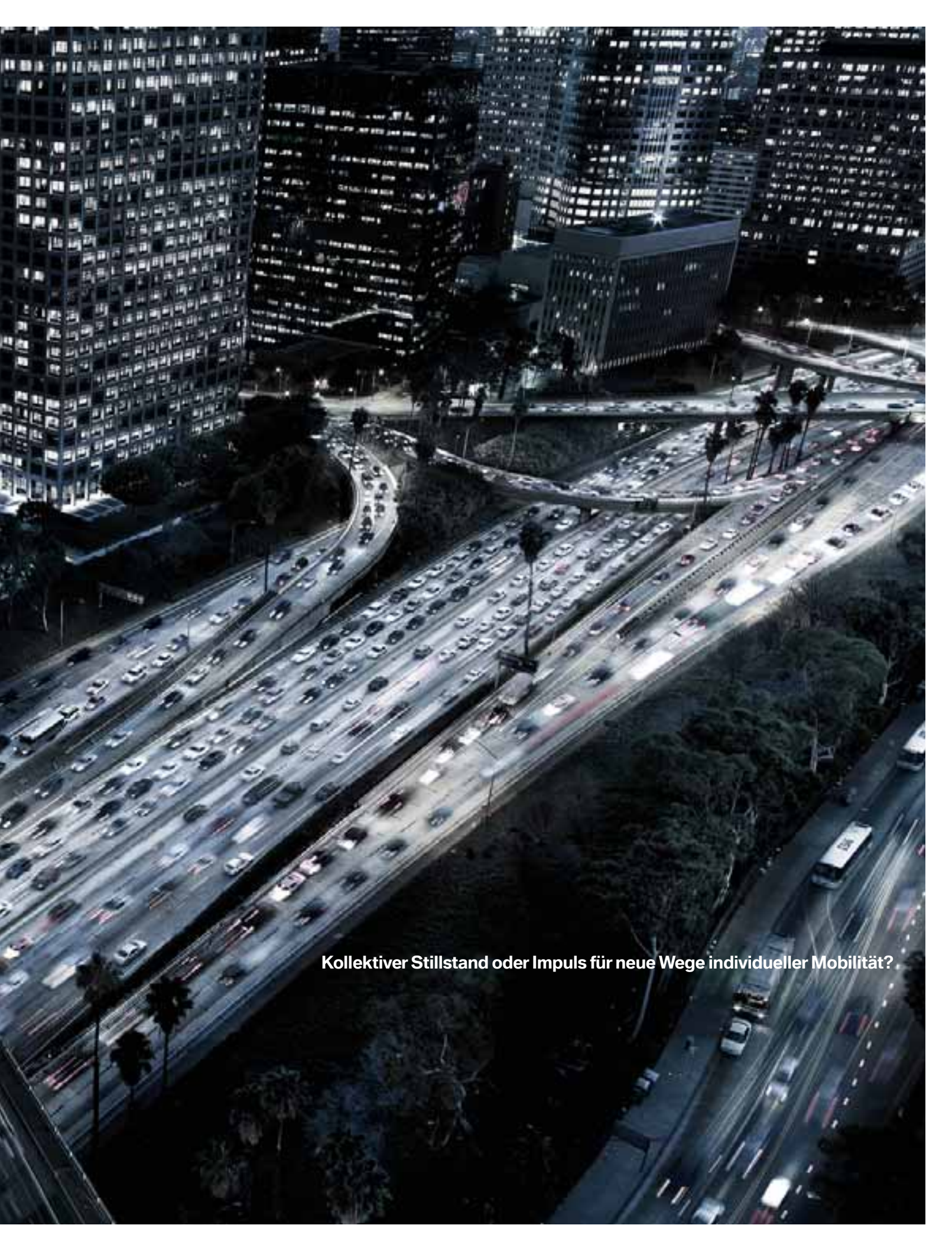
Ende einer Ära oder Innovationsbeschleuniger?



Fossile Brennstoffe sind endlich, die weltweiten Öreserven reichen nur noch wenige Jahrzehnte.



Auf den Straßen von Megacities wie Los Angeles sind täglich Millionen von Menschen unterwegs, Staus sind an der Tagesordnung.



Kollektiver Stillstand oder Impuls für neue Wege individueller Mobilität?

Beweglichkeit

**Die Beweglichkeit,
in Veränderungen
immer wieder
neue Chancen
zu sehen.**

Wissen

**Das Wissen,
den Rahmen
für künftige
Aktivitäten
definiert
zu haben.**

Ziel

**Das Ziel, die
individuelle
Mobilität noch
einmal völlig
neu zu erfinden.**

Wille

**Die Entschlossenheit, dabei auch in Zukunft die Führung zu übernehmen.
BMW Group.**

002

Die strategische Neuausrichtung der BMW Group.

**Wertsteigerung
als oberstes Ziel.
Profitabilität und
Wachstum zur
Sicherung der
Unabhängigkeit.
Spielraum, die
eigene Zukunft
zu gestalten.**

002

Die strategische Neuausrichtung der BMW Group.

- 24 Unser Selbstverständnis**
- 26 Strategiegebäude**
- 38 Zukunftsbild**

Unser Selbstverständnis

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts steht die Welt vor einer Reihe von Herausforderungen, die zu groß und zu umfassend sind, um ihnen mit kurzfristigen Lösungen begegnen zu können.

Die BMW Group hat sich intensiv mit ihren Herausforderungen befasst. Dabei führten wir uns vor Augen, dass jede Herausforderung auch eine Chance darstellt. Wir wissen: Wer seine Zukunftsaufgaben am besten löst, bekommt die Chance, auch morgen eine dauerhafte Führungsposition in seiner Branche innezuhaben.

Nach mehr als einem Jahrhundert Automobilgeschichte wollen wir ein neues Kapitel der individuellen Mobilität aufschlagen. Wir wollen dabei auf lange Sicht ein Optimum erreichen und haben Nachhaltigkeit zur Maxime unserer Aktivitäten erklärt.

Nur aus dem Anspruch, das Beste zu erreichen, kann Premium entstehen. Aus dieser Überzeugung heraus ging die BMW Group schon immer einen eigenen Weg. Das Beispiel EfficientDynamics zeigt als eines von vielen, dass uns dieser Weg nach vorne gebracht hat. Wir werden ihn weitergehen – für unsere Kunden, unsere Mitarbeiter und unsere Aktionäre.

Aus diesem Selbstverständnis heraus haben wir mehr als 200 Trends analysiert. Vor allem aber haben wir uns Fragen gestellt: Wie können wir unsere Arbeit in Zukunft noch mehr an den Wünschen und Bedürfnissen unserer Kunden ausrichten? Wie leisten wir weitere Beiträge, um dem Klimawandel zu begegnen? Welchen Einfluss hat der demografische Wandel auf die Gesellschaft – und auf unser Unternehmen? Wie nutzen wir den Wertewandel in der Gesellschaft als Chance? Wie lässt sich individuelle Mobilität in den Metropolen dieser Erde dauerhaft sicherstellen?

Natürlich haben wir nicht auf alle Fragen konkrete Antworten gefunden. Das war auch nicht immer unser Ziel. Entscheidend ist, dass wir über die Auseinandersetzung mit unserem Umfeld den Weg der BMW Group bis zum Jahr 2020 skizziert und daraus unsere Unternehmensstrategie Number ONE entwickelt haben. ONE steht dabei für „New Opportunities“ und „New Efficiency“. Auf den Punkt gebracht: Wir werden neue Chancen nutzen und ein neues Niveau von Effizienz erreichen. Damit die BMW Group auch in Zukunft die führende Position im Wettbewerb innehat – und sich so die Kraft und die Unabhängigkeit erhält, um die Zukunft aktiv zu gestalten.

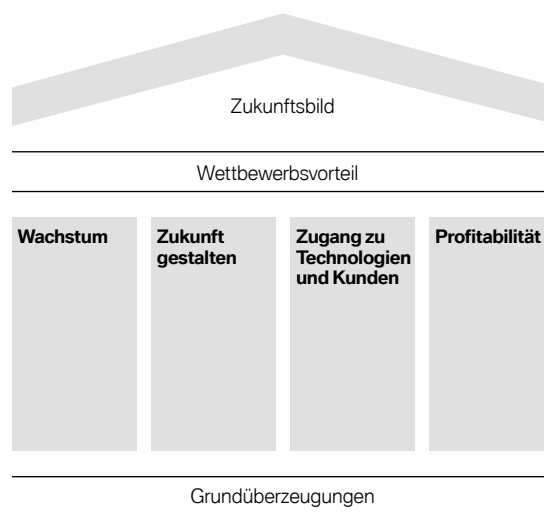
Strategiegebäude. Das Ergebnis der Arbeit an Number ONE hat der Vorstand der BMW AG in die Form eines Strategiegebäudes gegossen. Das Zukunftsbild, das wir bis zum Jahr 2020 realisieren wollen, bildet das Dach der Strategie. Es besteht aus konkreten Zielen für Absatz, Kapital-effizienz und Umsatzrendite. Als Querträger dient der strategische Wettbe-werbsvorteil, den die besonderen Stärken und Differenzierungsmerkmale der BMW Group ausmachen. Aus den verschiedensten Handlungsoptionen entstanden die vier Säulen der Strategie: „Wachstum“, „Zukunft gestalten“, „Profitabilität“ und „Zugang zu Technologien und Kunden“.

Bevor wir auf diese vier Säulen eingehen, ein paar Worte über das, was die BMW Group einzigartig macht und ihr entscheidende Vorteile im Wettbe-werb verschafft: Ihre Produkte zeichnen sich durch hohe Emotionalität und wegweisendes Design aus. Die Produktsubstanz erfüllt das Premiumver-sprechen der drei Marken BMW, MINI und Rolls-Royce. Auch die Dienst-leistungen der BMW Group tragen zu einem individuellen Markenerlebnis bei. Wir nehmen für uns in Anspruch, ein einzigartiges Verständnis für unsere Kunden und ihre Bedürfnisse entwickelt zu haben. Dies mündet in ein hohes Maß an Individualisierung in unseren Produkten. In einer großen Innovationskraft. Und: in einer einzigartigen Unternehmenskultur.

Schon immer hat sich die BMW Group von anderen Unternehmen durch eine eigene, typische Kultur unterschieden. Die Basis dafür bildeten Werte, die von allen Mitarbeitern gelebt wurden. Tag für Tag. Auch dieses Wertesystem haben wir vor dem Hintergrund der vor uns liegenden Herausforderungen hinterfragt und an manchen Stellen weiterentwickelt. Denn: Wer ein Unternehmen auf die Zukunft ausrichten will, muss darauf bedacht sein, dass ein Klima entsteht, in dem die Mitarbeiter ihr Denken und Handeln an die neuen Anforderungen anpassen können. Mit individuellen Freiräumen, um zu gestalten und unternehmerisch zu handeln. Und mit festen Leitplanken, die die gemeinsame Richtung bestimmen.

So sind unsere zwölf Grundüberzeugungen entstanden, die künftig das Handeln jedes Einzelnen im Unternehmen prägen sollen. Dazu gehört zum Beispiel, dass der Kundennutzen künftig noch stärker als bisher bei allen Entscheidungen im Fokus steht. Oder dass jeder Mitarbeiter persönliche Verantwortung für unseren Erfolg trägt – Feststellung und Anforderung gleichermaßen. Und: Wir haben uns klar zu nachhaltigem Wirtschaften als Dreiklang aus ökologischer, sozialer und unternehmerischer Verantwortung bekannt.

Diese Unternehmenskultur bildet das Fundament der Strategie.



Das BMW Group Strategiegebäude: Vier strategische Hauptstoßrichtungen verfolgt das Unternehmen, um sein Zukunftsbild für das Jahr 2020 zu realisieren.



Wachstum. Wie wachsen wir weiter mit bestehenden Marken und Produkten? Wie erschließen wir uns neue Kundengruppen und neue Märkte?

Wachstum bedeutet Dynamik. Nur profitables Wachstum ermöglicht, dass die Investition unserer Aktionäre Früchte trägt, unsere Mitarbeiter am Erfolg beteiligt werden und wir gleichzeitig in neue Technologien investieren können. Darüber hinaus ist Wachstum der entscheidende Faktor, wenn es um die relative Position des Unternehmens im Wettbewerb geht.

Als Premiumanbieter operiert die BMW Group in einem Segment des Automobilmarkts, das schneller wächst als der gesamte Markt. Schon heute ist eines von zehn weltweit verkauften Fahrzeugen ein Premiumprodukt.

Für die Zukunft sehen wir drei Quellen für weiteres Wachstum: unser bestehendes Kerngeschäft, neue Geschäftsfelder im weiteren Lebenszyklus des Fahrzeugs sowie zusätzliche Potenziale in der Wertschöpfungskette unserer Branche.

Zunächst gilt es, die führende Position auszubauen, die die BMW Group im heutigen Kerngeschäft innehat. Über organisches Wachstum werden wir mit unseren drei Premiummarken bis zum Jahr 2012 ein Absatzniveau von 1,8 Millionen Automobilen und 150.000 Motorrädern erreichen.

Zum Wachstum in den Märkten: Absolut gesehen wird der größte Zuwachs im Absatzvolumen im kommenden Jahrzehnt in Europa und in den USA stattfinden. Die BMW Group wird deshalb auch in Zukunft die Marktführerschaft unter den Premiumanbietern in den etablierten Märkten anstreben. Aber: Wir gehen davon aus, dass Asien mit China und Indien, die lateinamerikanischen Märkte sowie Osteuropa und Russland weiterhin die dynamischsten

Wachstumsregionen der Welt sein werden. Daher werden wir nach dem Ausbau des Produktionsnetzwerks nach China und Indien auch unsere Vertriebsstrukturen im Rahmen neuer Marktstrategien erweitern.

Im Jahr 2007 war BMW zum dritten Mal in Folge die meistverkaufte Premiummarke der Welt. Die Bedeutung des Premiumsegments ist durch ein soziales Phänomen erklärbar: den Wunsch nach Individualisierung und Differenzierung. Premiumkunden suchen außerdem Produkte mit Substanz und Qualität. Dafür sind sie bereit, mehr zu bezahlen. Wir wissen auch: Die Nachfrage nach traditionellen Fahrzeugvarianten im Premiumsegment wird nachlassen. An ihre Stelle treten neue Konzepte wie das Sports Activity Vehicle – ein Segment, das die BMW Group als erster Anbieter erschlossen hat. Auch Konzepte wie Coupé, Cabrio und Roadster werden weiterhin beliebt sein. Abgesehen davon geht der Trend in Richtung Mischkonzepte oder Crossovers. Darunter versteht man die intelligente Kombination von Besonderheiten verschiedener Fahrzeugvarianten.

Vor diesem Hintergrund haben wir im Zusammenhang mit der strategischen Neuausrichtung folgende Fahrzeuge zur Erweiterung unserer Produktpalette beschlossen:

- einen BMW Gran Turismo, den die BMW M GmbH auf Basis der CS Konzeptstudie entwickeln wird,
- ein Rolls-Royce Coupé als drittes Phantom Modell neben Limousine und Drophead Coupé,
- ein weiteres Rolls-Royce Modell, das preislich und in seiner Größe unterhalb des Phantom positioniert wird,
- einen BMW Progressive Activity Sedan – ein neues Konzept, das die Präsenz einer Limousine mit intelligenten Funktionalitäten interpretiert,
- nach dem X6 mit dem X1 das vierte Fahrzeug in der Familie von X-Modellen
- und ein Sports Activity Vehicle der Marke MINI.



Das BMW Concept CS dient als Basis für die Entwicklung eines BMW Gran Turismo – nur eines von vielen neuen Modellen, die die BMW Group im Rahmen der strategischen Neuausrichtung angekündigt hat.

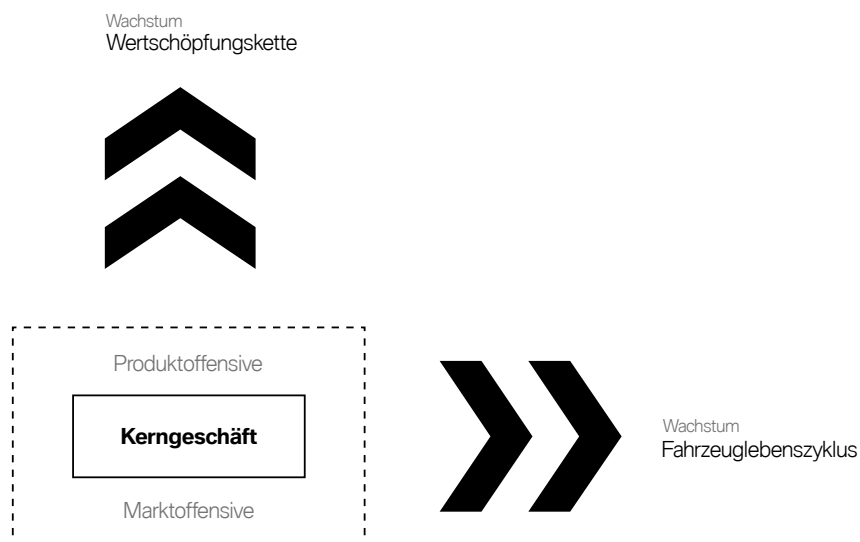
Ob in neuen oder bestehenden Märkten, mit neuen oder bewährten Konzepten, eines werden wir dabei nicht aus den Augen verlieren: Wir werden immer markenspezifische Premiumangebote entwickeln, die den Anforderungen unserer Kunden optimal entsprechen und die Stärken der jeweiligen Marke nutzen. Wenn dies mit den bestehenden Marken nicht geht, dann schließen wir für die Zukunft auch eine Ausweitung des Markenportfolios nicht aus. So haben wir beispielsweise im Zuge der neuen Strategie unser Geschäftsfeld Motorrad um Husqvarna Motorcycles erweitert. Zusammen mit BMW Motorrad wird die neue Marke dazu beitragen, die bisherigen verkauften Stückzahlen in unserem Motorradgeschäft bis 2012 um 50 Prozent zu übertreffen.

Aber dabei wollen wir nicht stehen bleiben. Nur 25 Prozent des Umsatzes im Lebenszyklus eines Fahrzeugs entstehen im Neuwagengeschäft. Der Rest verteilt sich auf Service, Teile und Zubehör sowie das Gebrauchtwagengeschäft. Dieses Potenzial im Lebenszyklus des Fahrzeugs wollen wir künftig stärker nutzen als bisher, mit neuen Vertriebskanälen im Zubehörgeschäft und einer erweiterten Angebotspalette. Im Gebrauchtwagengeschäft profitiert die BMW Group von der hohen Wertstabilität ihrer Fahrzeuge. Hier setzen wir auf Angebote der gehobenen Zweitvermarktung wie BMW Premium Selection und MINI next. Zubehörgeschäft und Zweitvermarktung sind nur zwei Beispiele von vielen Möglichkeiten, die sich uns hier eröffnen.

So wie sich im Lebenszyklus des Fahrzeugs interessante Chancen erschließen lassen, betrachten wir auch die Potenziale entlang der Wertschöpfungskette unserer Branche. Zu den Stärken unseres Unternehmens gehören mehr als 90 Jahre Motorenkompetenz – für Flugzeuge, Motorräder und Automobile. Motoren aus München, Steyr und Hams Hall genießen Weltruf. Deshalb bietet sich an, in bestimmten Wachstumsfeldern auch andere Hersteller mit Antriebsaggregaten zu versorgen.

Rund ein Fünftel unseres Ergebnisses erzielen wir heute mit Finanzdienstleistungen. Auch hier sehen wir beträchtliche Chancen für weiteres Wachstum. Der Ausbau ergänzender Geschäftsfelder wie die Finanzierung für Fremdfahrzeuge, fahrzeugnahe Versicherungen und das Direktbankengeschäft stehen ebenso auf der Agenda wie die weitere geografische Expansion. Darüber hinaus wollen wir auch völlig neue Dienstleistungen für individuelle Mobilität anbieten und Servicemodule entwickeln, die den Alltag für unsere Kunden noch angenehmer machen.

Mit all diesen Handlungsoptionen wird die BMW Group Wachstum als Motor weiteren Fortschritts erreichen.



Künftiges Wachstum im Blick. Ergänzend zum Kerngeschäft bieten sich Potenziale für die BMW Group zum einen entlang des Lebenszyklus eines Fahrzeugs, zum anderen entlang der Wertschöpfungskette. Die identifizierten Felder in beiden Stoßrichtungen sind hoch profitabel, es geht um einen substanziellen Ergebnisbeitrag.



Zukunft gestalten. Wie nutzen wir die veränderten Rahmenbedingungen als Chance für unser Wachstum? Wie passen wir unser Produktportfolio diesen Rahmenbedingungen an? Wie schaffen wir neue Konzepte für individuelle Mobilität?

Als das Automobil zum Ende des 19. Jahrhunderts erfunden wurde, ahnte niemand, welche Veränderungen für Gesellschaft und Wirtschaft aus dieser Erfindung entstehen würden. Heute ist individuelle Mobilität aus unserem Leben nicht mehr wegzudenken. Weder aus dem Berufsleben, noch aus der Freizeit.

Doch die Rahmenbedingungen haben sich grundlegend verändert. Experten warnen vor den Auswirkungen des Klimawandels, der durch den CO₂-Ausstoß in Industrie, Kraftwerken, Haushalten und im Verkehr droht. Außerdem zeichnet sich die Endlichkeit fossiler Brennstoffe ab. Der klassische Verbrennungsmotor mit Benzin und Diesel wird darauf nicht ausreichend Antwort geben können. Zudem erreicht die Mobilität in Megacities, also in großen Metropolen und Ballungsräumen, ihre Grenzen.

Wir haben es uns deshalb zur Aufgabe gemacht, individuelle Mobilität auch in Zukunft zu ermöglichen. Für dieses Grundbedürfnis werden wir zeitgerechte Lösungen entwickeln. Dabei denken wir an völlig neue Fahrzeugkonzepte. Wer wirklich Neues entdecken will, muss bereit sein, alles Bestehende in Frage zu stellen. Dabei darf es keine Tabus geben. Nichts darf einfach so fortgeschrieben werden. Als Automobilhersteller mit mehr als 90-jähriger Historie sehen wir uns in besonderer gesellschaftlicher und unternehmerischer Verantwortung, dieser Zukunftsaufgabe höchste Priorität einzuräumen. Denn wir wollen unsere Historie auch in Zukunft erfolgreich fortschreiben.

Welcher Antrieb ist nachhaltig, effizient und leistungsstark genug? Muss ein Automobil immer auf vier Rädern fahren? Welche Innenraumkonzepte werden dem demografischen Wandel wirklich gerecht? Welche Fahrzeugkonzepte eignen sich für Mobilität in Großstädten? Wie können wir die Individualisierbarkeit unserer Fahrzeuge weiter steigern? Welche Kundenbedürfnisse gilt es im dritten Jahrtausend noch zu erfüllen? Und lässt sich der Gedanke der Nachhaltigkeit in der Automobilproduktion noch konsequenter verfolgen? Bieten sich neue Geschäftsmodelle an? Das sind einige der Fragen, für die wir 2007 im Rahmen der Strategie Number ONE ein wegweisendes Zukunftsprojekt aufgesetzt haben.

Wir wissen: Wir stehen vor der wohl alles entscheidenden Aufgabe für die Automobilindustrie im dritten Jahrtausend. Nur wer diese Aufgabe anpackt, wird in unserer Branche Bestand haben. Wer die Aufgabe am besten löst, wird langfristig – über viele Jahre – einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil genießen.



=1



=2

=1-2 Mit ihrer Energie- und Antriebsstrategie EfficientDynamics hat die BMW Group eine erste Richtung vorgegeben, wie man sich die Zukunft individueller Mobilität vorstellen kann. Bereits heute wird Schubenergie mit Hilfe eines intelligenten Energiemanagements zurückgewonnen und in die Fahrzeugbatterie gespeist. Doch die Elektrifizierung des Antriebsstrangs geht weiter: 2009 kommt ein dynamisches und effizientes Hybridfahrzeug von BMW auf die Straße. Im Rahmen ihrer Strategie hat die BMW Group angekündigt, darüber hinaus massiv in die Entwicklung völlig neuer Fahrzeugkonzepte mit weiteren neuen Antriebsarten zu investieren.



Zugang zu Technologien und Kunden. Wie gestalten wir die Zusammenarbeit mit Entwicklungspartnern und Lieferanten? Wie nutzen wir die unternehmerische Initiative von unabhängigen Händlern und Flottendienstleistern und behalten dennoch den direkten Kontakt zu unseren Kunden?

Wer Kooperationen und Netzwerke in der Automobilindustrie intelligent nutzt und sich gleichzeitig beim Kunden durch markenspezifische Stärken differenziert, wird künftig entscheidende Wettbewerbsvorteile erzielen. Hier liegt seit langem eine Stärke der BMW Group. So entstand in den vergangenen Jahren eine Reihe von Innovationen mit Mehrwert für unsere Kunden.

Die meisten Innovationen unserer Branche entstehen im Premiumsegment: Fortschritte für mehr Umweltfreundlichkeit, Technik für mehr aktive und passive Sicherheit, Lösungen für mehr Komfort und Unterhaltung. Ideen, die uns den Ruf des Innovationsführers verschafft haben.

Für ein Unternehmen wie die BMW Group ist es dabei entscheidend, aus den strategisch wichtigen Themen die notwendigen Schlüsseltechnologien zu identifizieren. Über die richtige Balance zwischen Eigenleistung, Lieferantenmanagement und Kooperationen sichern wir uns den Zugang zu diesen Technologien.

Die Frage künftiger Kooperation gilt auch für den Vertrieb: In unserer Branche sind Händler oder Flottenbetreiber wichtige Ansprechpartner für die Kunden. Doch es ist uns in Zukunft wichtig, dass wir gemeinsam mit diesen Partnern immer wieder den direkten Kundenkontakt für die BMW Group sicherstellen. So können wir die Bedürfnisse unserer Kunden während des gesamten Lebenszyklus ihres Fahrzeugs optimal abdecken und vor allem aus ihren Anforderungen für die Zukunft lernen.

Trotz zunehmenden Wettbewerbs werden strategische Kooperationen die Automobilbranche und ihr Umfeld prägen. Wir werden dabei sicherstellen: Ein BMW bleibt immer ein BMW. Ein MINI immer ein MINI. Und ein Rolls-Royce immer ein Rolls-Royce.



=1



=2

- =1** Dieses radargestützte System ist ein Beispiel aus dem Innovationsnetzwerk mit Lieferanten der BMW Group: Die Aktive Geschwindigkeitsregelung mit Stop-&-Go Funktion unterstützt den Fahrer beim Anfahren und Abbremsen in Fahrzeugkolonnen und hält stets einen angemessenen Sicherheitsabstand ein. Es ist für Geschwindigkeiten bis 180 Kilometer pro Stunde ausgelegt und kann das Fahrzeug automatisch bis zum Stillstand abbremsen.
- =2** BMW ConnectedDrive übernimmt die Rolle eines virtuellen Beifahrers. Das System verknüpft das Automobil mit seiner Außenwelt und dem Verkehrsgeschehen und soll in Zukunft durch intelligente Fahrzeug-Fahrzeug-Kommunikation mit Wireless-LAN ergänzt werden. So warnt es den Fahrer vor gefährlichen Situationen, wie Abbremsmanöver oder Staus in der Umgebung, mit Hilfe von Informationen aus anderen Fahrzeugen.



Profitabilität. Wie senken wir den Aufwand je produziertes Fahrzeug? Wie erzielen wir Skaleneffekte? Wie lässt sich die Abhängigkeit von Wechselkursen minimieren? Und wie schaffen wir Mehrwert für unsere Kunden und erzielen so einen adäquaten Preis für unsere Produkte?

Profitabilität und Ergebnisqualität stehen im Mittelpunkt unseres Handelns, Unabhängigkeit ist unser Ziel. Es gilt, das uns zur Verfügung gestellte Kapital so einzusetzen, dass das Ergebnis unserer Geschäftstätigkeit eine attraktive Geldanlage für unsere Aktionäre darstellt. Wer in einen Premiumhersteller investiert, erwartet einen entsprechenden Ertrag. Daher müssen wir uns auf Geschäftsfelder konzentrieren, die eine unserem Premiumanspruch angemessene Rendite versprechen. Dabei haben wir die langfristige Sicherung der Unabhängigkeit unseres Unternehmens im Blick.

Weniger Input, mehr Output – die Philosophie, die wir mit EfficientDynamics für unsere Produkte verfolgen, gilt in ähnlicher Form auch für das gesamte Unternehmen. Weniger Input auf der Kostenseite bedeutet, dass wir alle Kostenstrukturen auf den Prüfstand stellen und hier einen Produktivitätszuwachs von mindestens fünf Prozent pro Jahr erreichen wollen. Mit einem umfangreichen Programm werden wir uns bis 2012 Effizienzpotenziale von insgesamt rund sechs Milliarden Euro erschließen. Wir werden massiv in Zukunftstechnologien investieren, aber gleichzeitig die Kosten, Investitionen und damit den Kapitaleinsatz pro Einheit senken. Wachstum bleibt also der Motor für unseren Erfolg.

Über dieses Wachstum hinaus wollen wir Skaleneffekte durch Kooperationen bei Komponenten, Antrieben und Modulen erzielen. Es war schon immer eine unserer Stärken, themenbezogene Kooperationen und Netzwerke kostensenkend zu nutzen. Im Jahr 2007 haben wir dies insbesondere auf den Feldern Motorenentwicklung und Hybridtechnologie vorangetrieben.

Ein Umstand ist für unsere Profitabilitätsziele besonders relevant: Unsere Automobile und Motorräder sind weltweit gefragt, die USA sind für unsere Automobile seit Jahren der größte Einzelmarkt. Deshalb sind wir in hohem Maße von der Entwicklung der Wechselkurse insbesondere zwischen US-Dollar und Euro abhängig. Um diesen Einfluss zu verringern, werden wir künftig unser Einkaufsvolumen im US-Dollarraum und auch die Zahl der dort produzierten Einheiten erhöhen. So werden wir die Produktionskapazitäten in unserem US-Werk Spartanburg auf 240.000 Einheiten erweitern und werden dort künftig auch den Nachfolger des aktuellen BMW X3 produzieren. Unser Lieferantennetzwerk und unsere globale Einkaufsstruktur werden ebenfalls stärker zum Natural Hedging beitragen.

Mehr Output auf der Leistungsseite bedeutet für uns, weiter auf die konsequente Premiumpositionierung zu setzen. Premium ist das, was wir am besten können. Hier liegen unsere Stärken, hier erzielen wir die besten Resultate – im Sinne unserer Kunden, Mitarbeiter und Aktionäre. Zusätzliche Ergebnispotenziale werden wir durch den Ausbau bestehender und die Erschließung neuer, ergänzender Handlungsfelder nutzen.



=1



=2



=3

=1-3 Mit BMW, MINI und Rolls-Royce führt die BMW Group drei der wohl wertvollsten Automobilmarken der Welt – Ergebnis einer konsequenten Premiumpositionierung des Unternehmens.

Zukunftsbild

Der Horizont unserer Strategie Number ONE reicht bis ins Jahr 2020. Für die ersten fünf Jahre haben wir uns ein Etappenziel gesetzt. Bis 2012 wollen wir unseren Automobilabsatz auf 1,8 Millionen Einheiten erhöhen. Der Motorradabsatz soll im gleichen Zeitraum um 50 Prozent auf 150.000 Einheiten pro Jahr steigen. Ab 2012 wollen wir mit dem eingesetzten Kapital 26 Prozent Rendite pro Jahr erwirtschaften, dies entspricht einer Umsatzrendite zwischen acht und zehn Prozent.

Unsere strategische Zielsetzung lautet: „Die BMW Group ist der führende Anbieter von Premium-Produkten und Premium-Dienstleistungen für individuelle Mobilität.“

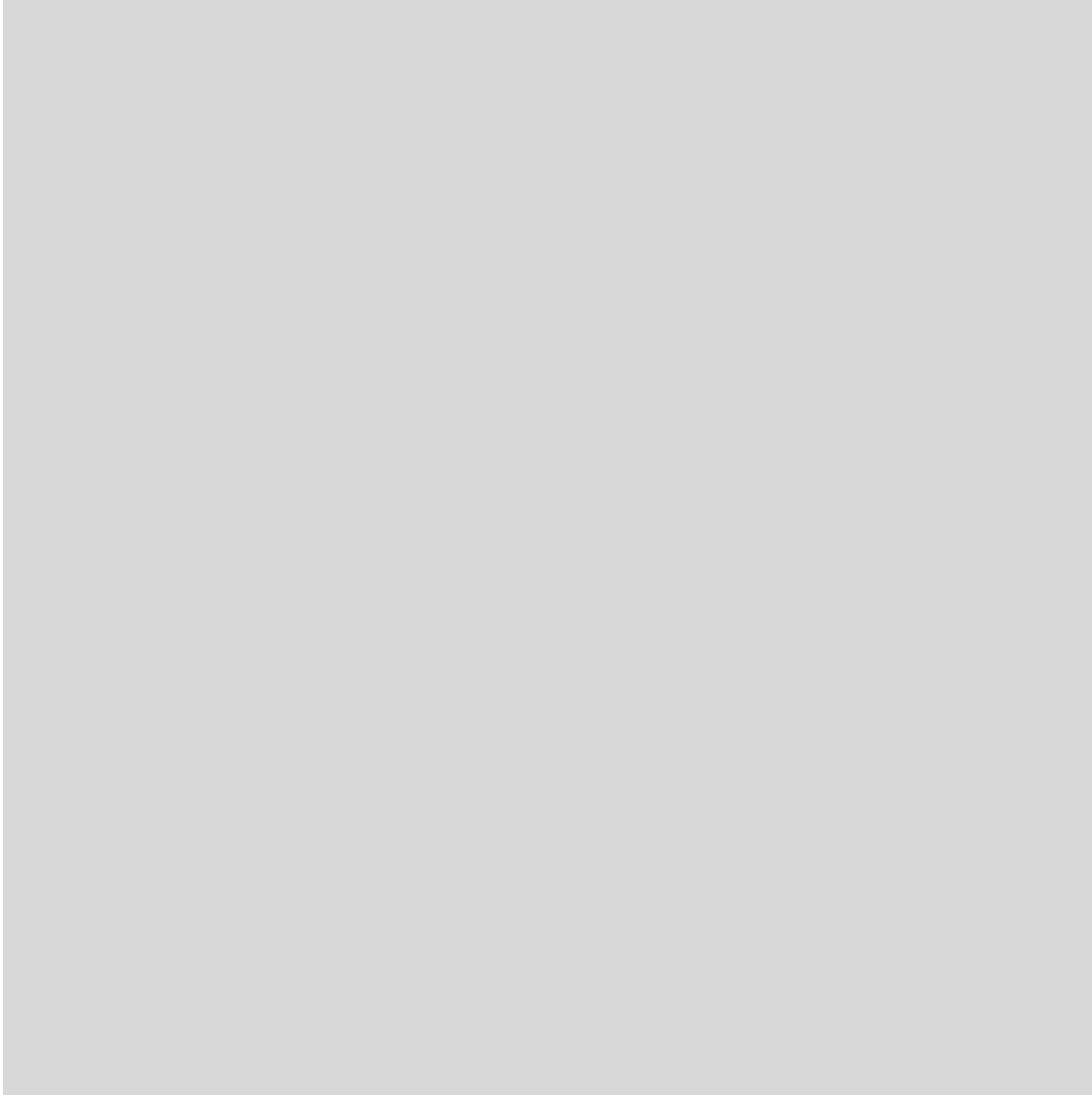
Wir wechseln damit von der Herstellerperspektive zur Anbieterperspektive, in der Kundenorientierung und Dienstleistungsverständnis in den Mittelpunkt gerückt werden. Gleichzeitig gehen wir unseren Weg konsequent weiter, Premium bleibt unser Fokus – bei Automobilen und Motorrädern ebenso wie in unserem Dienstleistungsangebot. Wir bauen damit auf unsere Stärken und konzentrieren uns auf die Kernkompetenz in einem klar definierten Segment.

Unsere möglichen Handlungsfelder der Zukunft sehen wir auf dem gesamten Gebiet der individuellen Mobilität.

Strategische Zielsetzung

**Das Ziel, der
führende Anbieter
von Premium-
Produkten und
Premium-
Dienstleistungen
für individuelle
Mobilität zu sein.**

**Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft
80788 München
Telefon +49 89 382-0
Telefax +49 89 382-108 81**



Das Jahr 2007.



Das Jahr 2007.

Zukunft erobern.

- 04 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden.**
- 08 Reportage: Eine Frage der Konsequenz.**
- 26 Das Jahr 2007.**

Norbert Reithofer
Vorsitzender des Vorstands



Sehr geehrte Damen und Herren,

Jahresziele 2007 erreicht

das Jahr 2007 war für die BMW Group ein ebenso erfolgreiches wie ereignisreiches Jahr. Wir haben erreicht, was wir uns zu Jahresbeginn vorgenommen und Ihnen, unseren Aktionären, versprochen hatten. Mehr noch: Über 1,5 Millionen Kunden haben sich weltweit für ein Automobil der BMW Group entschieden, weitere 102.000 Menschen haben im Jahr 2007 ein BMW Motorrad erworben. Unser Umsatz liegt mit 56 Milliarden Euro ebenfalls auf einem neuen Rekordniveau. Und auch beim Ergebnis haben wir unsere Stärke unter Beweis gestellt – in einem sehr schwierigen Umfeld, geprägt von der Schwäche des US-Dollars, steigenden Rohstoffpreisen und einem sehr intensiven Wettbewerb. All das haben wir nur geschafft, weil jeder im Unternehmen mit höchstem persönlichem Einsatz daran gearbeitet hat, unsere ehrgeizigen Ziele zu erreichen. Dafür möchte ich mich, auch im Namen meiner Vorstandskollegen, bei allen Mitarbeitern ganz herzlich bedanken.

Vertrauen der Kunden verdienen

Mein Dank gilt auch unserer Handelsorganisation und unseren Geschäftspartnern, die im vergangenen Jahr erneut einen wichtigen Beitrag zum Erfolg unseres Unternehmens geleistet haben. Vor allem aber möchte ich mich bei unseren Kunden bedanken. Sie haben uns im vergangenen Jahr ihr Vertrauen geschenkt. Ein Vertrauen, das wir nicht enttäuschen wollen – und das wir uns auch in Zukunft immer wieder neu verdienen müssen. Dies ist die zentrale Anforderung, die wir uns selbst ins Pflichtenheft geschrieben haben, als wir unsere neue Strategie Number ONE entwickelten.

**Strategie Number ONE
entwickelt**

Number ONE ist unser Weg in die Zukunft. Mit dieser Strategie stellen wir uns als Unternehmen und als Teil der Gesellschaft den Herausforderungen, vor denen wir alle gemeinsam stehen. Die für einen Automobilanbieter wohl wichtigste Aufgabe ist dabei sicherlich, die Emissionen der Fahrzeuge zu reduzieren. Denn dies ist die Voraussetzung dafür, dass individuelle Mobilität auch in Zukunft noch möglich ist.

**Klarer Wettbewerbsvorteil
mit EfficientDynamics**

Mit unserem Maßnahmenpaket EfficientDynamics haben wir im Jahr 2007 bewiesen, dass wir schon heute Lösungen bieten können und auf einem guten Weg sind. Ein Weg, der inzwischen auch von unabhängiger Seite bestätigt wird. Das „Grüne Lenkrad“, das wir für EfficientDynamics erhielten, ist nur eines von vielen Beispielen dafür. Mehr Leistung bei weniger Verbrauch – so lässt sich EfficientDynamics auf den Punkt bringen. Ein Grundsatz, der sich schon heute ganz konkret auswirkt: Rund 40 Prozent der Neufahrzeuge der BMW Group in Europa liegen zum Modelljahr 2008 bei maximal 140 g CO₂/km. Dies entspricht einem Treibstoffverbrauch von weniger als 5,1 l/km Diesel oder 5,8 l/km Benzin. Mit EfficientDynamics verfügen wir über ein in der Branche einzigartiges Maßnahmenpaket – und damit über einen klaren Wettbewerbsvorteil.

Ebenso konsequent, wie wir uns der Verringerung der CO₂-Emissionen stellen, gehen wir auch die anderen Herausforderungen an. Ob Klimawandel, Globalisierung oder die Auswirkungen der demografischen Entwicklung in verschiedenen Teilen der Welt – wir wollen Antworten finden auf die Fragen, denen wir uns alle stellen müssen. Denn wir wissen: Wer diese Aufgaben am besten löst, hat auch im Wettbewerb der Zukunft die Nase vorn.

Herausforderungen zu Chancen machen

Konkret: Wer dem Klimawandel mit den richtigen Produkten begegnet, hat künftig die besten Chancen am Markt. Wer sich den Herausforderungen der Globalisierung stellt und sie als Chance nutzt, ist künftig unabhängiger von Währungseffekten und erschließt sich neue Märkte. Und wer demografische Strukturen nicht als gegeben hinnimmt, sondern flexibel darauf reagiert, hat auch künftig qualifizierte und leistungsfähige Mitarbeiter. So werden aus Herausforderungen Chancen, die zu Wettbewerbsvorteilen führen. Diese Chancen werden wir nutzen.

Seien Sie versichert: Die BMW Group wird sich auch in Zukunft erfolgreich im Wettbewerb behaupten und ihre führende Position in den Premiumsegmenten der internationalen Automobil- und Motorradmärkte weiter ausbauen. Auf den Punkt gebracht: Wir werden weiter in Führung bleiben. Unsere neue Strategie Number ONE wird uns dabei helfen – und der Einsatz und die Leistungsbereitschaft aller Mitarbeiter sind der Garant dafür.

Ihr



Norbert Reithofer
Vorsitzender des Vorstands

001

Eine Frage der Konsequenz.

Reportage

**Das Neue denken:
mehr Leistung
und Sicherheit
bei gleichzeitig
weniger Verbrauch
und Emissionen.**

**Führung beginnt
im Kopf.**

001

Eine Frage der Konsequenz.

Reportage

Wer auch morgen individuelle Mobilität ermöglichen will, muss sie heute ganz neu denken. Wie nachhaltige Mobilität aussehen kann, zeigen Ingenieure der BMW Group mit einem Mix unkonventioneller Ideen, die schon heute greifen, enorme Breitenwirkung entfalten und gleichzeitig weit in die Zukunft reichen. Ihre wichtigsten Werkzeuge dabei: Neugier, Know-how und jede Menge Fragen.



=1



=2

Sie wiegt ganze zwei Kilogramm und misst lediglich 18 Zentimeter Länge. Ihre einzige Aufgabe besteht darin, den Motor stets mit frischer Kühlfüssigkeit zu versorgen – kein Wunder, dass sie den meisten Autobesitzern ein Fahrzeugleben lang nicht einmal auffällt. Und dennoch steht sie für eine kleine Revolution. Die elektrische Wasserpumpe ist Teil einer umfassenden Energiestrategie, mit der die BMW Group das Verhältnis von Effizienz und Leistung völlig neu definiert. Diese Strategie umfasst ein Bündel technischer Innovationen, die den Kraftstoffverbrauch der Neufahrzeugflotte sofort senken; und mit innovativen Hybridlösungen und der Nutzung von regenerativ gewonnenem Wasserstoff weit in die Zukunft individueller Mobilität reichen. Ihr Name: EfficientDynamics. Die Philosophie: Mehr Leistung. Weniger Verbrauch. So übersetzt die BMW Group ihre Verantwortung für Klimaschutz und Ressourcenschonung in hochwirksame Innovationen.

An dieser lautlosen Effizienzrevolution arbeiten heute hunderte Ingenieure, Programmierer, Mechaniker und andere Spezialisten im weltweiten Entwicklungs- und Produktionsnetzwerk der BMW Group. In der Forschungs- und Technik GmbH tüfteln Forscher an Technologien, die eines Tages die Energie aus Autoabgasen nutzen werden. In Troy, Michigan, entwickeln sie in der „Global Hybrid Cooperation“ elektrische Antriebsaggregate, die alle bislang bekannten Wirkungsgrade von Hybridantrieben übertrumpfen. Im Münchner „Forschungs- und Innovationszentrum“ (FIZ), der mit 8.500 Entwicklern größten Denkfabrik des Konzerns, nehmen die Ingenieure gedanklich jedes neue Fahrzeugkonzept auseinander und überprüfen es auf energetische Einsparpotenziale. Auf diese Weise entstehen Effizienzmaßnahmen wie die Auto Start Stop Funktion, die Bremsenergieerückgewinnung oder die aktive Aerodynamik – alles EfficientDynamics Maßnahmen, die für sich genommen einen beachtlichen, in ihrer Summe aber einen enormen Unterschied machen.

=1

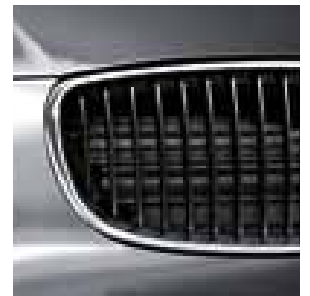
Optische 3-D-Datenerfassung an einem Windkanalmodell für die Verbesserung der Aerodynamik der Fahrzeuge.

=2

Überprüfung der aerodynamischen Maßnahmen am Fahrzeug.

=3

Die aktive Luftklappensteuerung regelt je nach Kühlbedarf des Motors automatisch die Luftzufuhr.



Viele dieser Technologien stehen für völlig neuartige Lösungen. Die Arbeit der Entwickler an leistungsstarken und zugleich sparsamen Fahrzeugkonzepten hingegen ist eine Erfolgsgeschichte mit langer Tradition.

So stellte die BMW Group 1975 als weltweit erster Hersteller die elektronische Benzineinspritzung L-Jetronic vor, mit der erstmals eine punktgenaue Steuerung der Kraftstoffzufuhr möglich war. Zusammen mit der revolutionären Valvetronic-Motorsteuerung, innovativen Leichtbaukarosserien, der Serieneinführung der Common-Rail-Technologie, des verbrauchsarmen Diesel-Turboladers und anderen BMW Innovationen gelten sie heute als technologische Meilensteine für geringeren Verbrauch im Automobilbau. Viele Schlüsseltechnologien, die die BMW Group entdeckt und zur Serienreife gebracht hat, fanden später ihren Weg auf den Massenmarkt. Die integrierte Schubabschaltung beispielsweise, die 1976 mit dem BMW 3.0si Weltpremiere feierte, ist heute so selbstverständlich wie das ABS oder der Katalysator. „Ingenieure der BMW Group“, sagt Dr. Johannes Liebl, „fungierten immer wieder als eine Art Eisbrecher für mehr Effizienz im Automobilbau.“

Liebl ist Maschinenbauingenieur und war 23 Jahre Motorenentwickler bei der BMW Group. Der 57-Jährige koordiniert heute die konzernweite EfficientDynamics Entwicklungsarbeit und damit eine ganze Flotte höchst wirksamer „Eisbrecher“. „In Zeiten des Klimawandels“, so der Ingenieur, „können wir mit EfficientDynamics eine umfassende Antwort auf Fragen der Ressourcenschonung, des Klimaschutzes und der Sicherung der individuellen Mobilität geben. Dabei entwickeln wir nicht nur mittel- und langfristige Ansätze, sondern Antworten, von denen Kunden und Klima bereits heute ab dem ersten Fahrkilometer profitieren.“ Das Ergebnis: Während ein BMW 320i im Jahr 1983 noch 9,6 Liter Benzin auf 100 km verbrauchte, benötigt der aktuelle BMW 320i nur 6,1 Liter, und das bei deutlich höherer Leistung, gestiegenem Komfort und verbesserter Fahrzeugsicherheit.

Möglich sind solche Antworten allerdings nur, weil die Entwickler der BMW Group heute auf eine konsequent neue Art Fragen stellen.

=1-3
Mitarbeiter der BMW Group
bereiten 1:2-Fahrzeugmodelle
für Windkanalversuche vor.



=1



=2



=3



=1



=2



=3

Wie kann man die Bewegungsenergie von Schubphasen nutzen? Wie kann der in die Motoren eingespritzte Kraftstoff noch besser genutzt werden? Oder: Was bedeutet es für den Energieverbrauch eines Fahrzeugs, wenn seine Scheinwerfer oder seine Klimaanlage eingeschaltet werden? An welchen Punkten im Fahrzeug schlummern weitere energetische Einsparpotenziale? Und wie misst man all das?

Vor allem die letzte Frage ist von enormer Tragweite. Denn auch wenn Konstrukteure heute alle denkbaren Formgebungen und Funktionen am Computer simulieren können: Bis vor kurzem war keine Software in der Lage, den gesamten Energiehaushalt eines Fahrzeugs zu kalkulieren. Genau darum aber ging es den Energieoptimierern der BMW Group. „Klassischerweise“, erklärt Dr. Liebl, „werden bei der Entwicklung eines Automobils alle Funktionen eines Fahrzeugs und ihr Energieverbrauch addiert. Aus der Summe ergibt sich die Leistung, die ein Motor erbringen muss. Die Aufgabe der Motorenentwickler ist es dann, diese Leistung bei möglichst geringem Verbrauch bereitzustellen.“ „End of pipe“ nennt man in der Industrie diese Konstruktionsphilosophie, bei der man am Ende zu korrigieren versucht, was zu Beginn versäumt wurde. Im Automobilbau jedoch stößt das „End of pipe“-Denken zusehends an Grenzen. Denn mit Klimaanlagen, Fahrdynamiksystemen und jedem Mehr an Komfort und Sicherheit wachsen schnell der Leistungsbedarf und letztendlich auch Kraftstoffverbrauch und Kohlendioxid ausstoß. Dabei setzt die Physik natürliche Grenzen: Die Effizienz von Motoren ist nicht unbegrenzt steigerungsfähig.

==1

Die Ingenieure der BMW Group entwickeln laufend Maßnahmen zur Effizienzverbesserung der Fahrzeuge.

==2-3

Die BMW Group präsentiert mit dem BMW Concept X6 ActiveHybrid erstmals ein Vollhybridfahrzeug.

Mit EfficientDynamics setzen die Entwickler der BMW Group daher deutlich früher und umfassender an. Wie die Konstrukteure einer Regattayacht, die jede Faser, jeden Quadratzentimeter ihres Boots auf Höchstleistung trimmen, analysieren sie heute zu Beginn der Fahrzeugentwicklung Verbrauch und Verbesserungspotenziale jeder einzelnen Komponente. Optimieren, was zu optimieren ist. Und kombinieren schließlich viele deutlich verbesserte Elemente zu weitaus effizienteren Fahrzeugen. Dabei unterstützt sie eine Simulationssoftware, die von der BMW Group vor fünf Jahren gemeinsam mit den Technischen Universitäten in Dresden und München weiterentwickelt wurde. „Dymola“ war die entscheidende Voraussetzung, um Effizienz im Fahrzeugbau ganz neu denken zu können. Diese Simulationssoftware bildet alle Energieströme im Fahrzeug ab. Mit Dymola lassen sich heute beachtliche Energiepotenziale erschließen – selbst in einem so unscheinbaren Bauteil wie der Kühlwasserpumpe.

Bei den üblichen mechanischen Wasserpumpen gehen nämlich bis zu 2.000 Watt Energie verloren – das entspricht der Antriebskraft eines kleinen Mopeds. Weil nahezu jedes Kraftfahrzeug weltweit mit einer mechanischen Wasserpumpe ausgestattet ist, treiben heute Millionen Automobile nebenbei sozusagen auch noch Millionen kleine Mopeds an.



=1



=2



=3

Hier setzten die Ingenieure der BMW Group an: Ihre elektrische Wasserpumpe springt ausschließlich dann an, wenn sie auch tatsächlich gebraucht wird. Und selbst dabei reicht ihr eine Energiemenge, die lediglich jener zweier starker Glühbirnen entspricht. Diese Technologie, von der BMW Group maßgeblich vorangetrieben und als weltweit einzigem Automobilhersteller eingesetzt, spart heute für sich genommen allein zwei Prozent Kraftstoff im Automobil.

Segment für Segment, Komponente für Komponente durchkämmen die Ingenieure auf diese Weise sämtliche Modelle nach Einsparmöglichkeiten. Entwickelten kleine Revolutionen wie die hocheffiziente Bremsenergierückgewinnung und die strahlgeführte Benzin-Direkteinspritzung, durch die Verbrauchswerte realisiert werden, die bisher den Dieselmotoren vorbehalten waren. Optimierten kleine Dinge wie z. B. Luftklappen, die sich je nach Kühlbedarf des Motors selbstständig öffnen oder schließen. Konstruierten einen abkoppelbaren Klimakompressor, der nur dann in Aktion tritt, wenn er auch wirklich kühlen muss. Reduzierten radikal den Rollwiderstand von Reifen und ersetzten die konventionelle hydraulische Lenkung durch eine deutlich sparsamere elektrische. All diese Maßnahmen sind mittlerweile serienmäßiger Bestandteil von fast allen Modellen der Marken BMW und MINI. Viele von ihnen wirken so einleuchtend, dass man sich fragen könnte, warum sie nicht schon viel früher eingesetzt wurden. Die Erklärung: Hinter scheinbar einfachen Lösungen verbergen sich häufig äußerst komplexe Technologien. Wie komplex, zeigt das Beispiel ASSF.

==1

Rollwiderstandsreduzierte Reifen sind durch die geringere Verformung im Bereich der Laufflächen und an den Flanken besonders kraftstoffsparend.

==2-3

Vorbereitung für Umströmungs- und Durchströmungsmessungen des Motorraums für den Windkanal.

ASSF steht für „Auto Start Stop Funktion“ und die radikalste Maßnahme, einen Motorverbrauch zu drosseln: indem man ihn abstellt, sobald er nicht mehr gebraucht wird. Automatische Motorstoppfunktionen waren daher bereits vor Jahren bei einigen wenigen Automobilherstellern ausprobiert und schnell wieder vom Markt genommen worden: Zu umständlich, zu unzuverlässig und daher erfolglos. Aus Simulation und Testbetrieb wussten die Ingenieure der BMW Group aber, dass sich bei modernen Einspritzmotoren ein Abschalten und wieder Starten des Antriebs bereits nach wenigen Sekunden Standzeit lohnen. Ein Ampelstopp jedoch dauert im Durchschnitt rund 20 Sekunden. „Damit war uns klar, dass hier ein enormes Einsparpotenzial schlummerte“, erinnert sich ein Entwickler, „was uns zu Anfang nicht klar war: Wie aufwändig es sein würde, dieses Potenzial erfolgreich zu nutzen.“



=1



=2

Als eine zentrale Fahrzeugfunktion musste das An- und Ausschalten des Motors nämlich mit Fensterheber, Klimaanlage, elektronischer Wegfahrsperre und insgesamt 17 weiteren Steuereinheiten an Bord abgestimmt werden. Es musste beispielsweise sichergestellt werden, dass der Motor nicht abschaltet, wenn es draußen zu kalt oder zu warm ist oder ganz allgemein der Batterieladestatus zu schwach ist, um den Motor nach einem Halt problemlos neu starten zu können. Rund um ASSF gruppierte sich so ein kleines Orchester an Sensoren, die den Einsatz des Systems synchronisieren.

Was auf den ersten Blick wie eine einfache Motorfunktion anmutet, umfasst daher in Wirklichkeit ein hochintelligentes, den gesamten Fahrzeugorganismus betreffendes System. Heute gilt die Funktion als besonders wirkungsvolle energetische Einzelmaßnahme im EfficientDynamics Paket, die für den Kunden von hohem Nutzen und gleichzeitig absolut unauffällig ist. Im standardisierten europäischen Fahrzyklus spart sie rund drei Prozent Kraftstoff. Derzeit arbeiten die Entwickler der BMW Group mit Hochdruck daran, das bislang nur für Handschaltgetriebe verfügbare System baldmöglichst auch in die Automatikmodelle des Konzerns einzuführen.

Damit sind ihre Phantasie und ihr Forschergeist jedoch noch lange nicht erschöpft. Unter anderem forschen die EfficientDynamics Ingenieure an Technologien, um eine bislang völlig brachliegende Energiequelle anzuzapfen: Wärme. Technisch bedingt wird nämlich im Motorblock nur ein gutes Drittel des Kraftstoffs in Antriebsenergie umgesetzt; fast zwei Drittel verpuffen in Form von Abwärme im Motorraum und durch den Auspuff.

=1-2

Aufbau der Technik für Messungen und Analyse aller Energieflüsse im Fahrzeug.

=3

Die Auto Start Stop Funktion hilft, durch Abschalten des Motors bei Stillstand den Kraftstoffverbrauch deutlich zu senken.

Wie aber wäre es, so fragten sich die Automobilingenieure, wenn man diese Energie einfinge? Was, wenn man aus der Wärme Energie gewinnen würde? Die Technologie dafür dreht bereits heute auf den Prüfständen im Münchner Forschungszentrum ihre Runden. Ganz einfach gesagt wird das Prinzip Dampfmaschine auf das Auto übertragen: Flüssigkeit wird in zwei Kreisläufen zu Dampf erhitzt, der einen Motor, den sogenannten Turbosteamer, antreibt. Die Energie aus dem Abgas lässt sich einerseits für die Unterstützung des Antriebs einsetzen, andererseits steckt im Abgas ausreichend Energie, um Klimaanlage, Bordcomputer, Navigationssystem sowie sämtliche elektronische Verbraucher an Bord mehr als ausreichend zu versorgen.



Und genau so, wie ihre Ingenieure heute jedes Fahrzeug lückenlos analysieren, ist auch die Energiestrategie des Unternehmens ganzheitlich angelegt. Sie umfasst mit BMW, MINI und Rolls-Royce alle drei Automobilmarken des Konzerns, reicht mit Hybrid- und Wasserstoffantrieben weit in die Zukunft nachhaltiger Mobilität – und sorgt dennoch heute bereits für radikal verbesserte Verbrauchswerte. Die im Jahr 2007 vorgestellte High Precision Injection beispielsweise ist die weltweit erste großserientaugliche strahlgeführte Benzin-Direkteinspritzung, die den verbrauchsgünstigen Magerbetrieb über einen besonders weiten Drehzahlbereich hinweg ermöglicht. Dies führt auch im Alltagsverkehr zu deutlich spür- und messbaren Verbrauchseinsparungen. Zusammen mit „klassischen“ Fahrzeugoptimierungen wie ausgefeilter Aerodynamik und intelligenten Leichtbaukonzepten und den Energiemanagementmaßnahmen erreichen seit Herbst 2007 rund 40 Prozent des Absatzes der BMW Group in Europa einen CO₂-Ausstoß von maximal 140 g/km. Das entspricht einem Verbrauch von umgerechnet 5,8 Liter Benzin bzw. 5,1 Liter Diesel auf 100 km.

Wie sich die in der Öffentlichkeit vieldiskutierte Hybridtechnologie deutlich wirksamer nutzen ließe, erproben Ingenieure der BMW Group gerade in einer außergewöhnlichen Entwicklungskooperation. Klassische Hybride, wie sie derzeit auf den Straßen unterwegs sind, entfalten ihr Sparpotenzial nämlich vor allem im Stadtverkehr. Bei konstanten und höheren Geschwindigkeiten aber werden ihre dort erzielten Effizienzgewinne durch einen erheblichen Anstieg des Kraftstoffverbrauchs größtenteils wieder zunichte gemacht. Ganz anders bei der Two-Mode-Hybridtechnologie, die wichtiger Bestandteil der zweiten, mittelfristig angelegten Stufe der EfficientDynamics Strategie ist: „Two-Mode-Hybride unterstützen den Verbrennungsantrieb nicht nur bei niedrigen, sondern auch bei mittleren und hohen Geschwindigkeiten“, erklärt Rainer Rump. Als Leiter der Entwicklungskooperation gehört er zu den rund 100 Entwicklungsingenieuren der BMW Group, die seit gut zwei Jahren im „Hybrid Development Center“ in Troy arbeiten. In dem Detroit Vorort im US-Bundesstaat Michigan hat sich die BMW Group mit Daimler, Chrysler und General Motors zur „Global Hybrid Cooperation“ zusammengeschlossen. Eine solche Kooperation von vier großen Produzenten, die gemeinsam zum Technologiesprung ansetzen, hat es in der Automobilgeschichte nie zuvor gegeben. Beeindruckend sind allerdings auch die Effizienzsteigerungen, die der Two-Mode-Antrieb verspricht: Wenn Ende 2009 das erste BMW Modell mit einem Two-Mode-Hybridantrieb auf den Markt kommt, wird es bis zu 20 Prozent weniger Kraftstoff verbrauchen als ein vergleichbares Modell nur mit Verbrennungsmotor. „Wir haben uns in diesem Fall

==1

Benzinmotoren erreichen durch die strahlgeführte Benzin-Direkteinspritzung (High Precision Injection) Verbrauchswerte, die bislang nur Dieselmotoren vorbehalten waren.

==2-3

Der BMW Hydrogen 7 ist die weltweit erste Premiumlimousine mit Wasserstoffverbrennungsmotor.



==1

sehr bewusst für eine Entwicklungskooperation entschieden, um das Potenzial der Two-Mode-Hybridtechnologie möglichst zügig und möglichst kostengünstig auf den Markt zu bringen“, erklärt Rump. „Selbstverständlich herrschte zu Beginn bei allen Beteiligten gewisse Skepsis, ob eine so enge Zusammenarbeit zwischen Wettbewerbern überhaupt funktionieren kann. Die Ergebnisse allerdings übertrafen all unsere Erwartungen.“ Während im Zentralbereich des Hybrid Development Center Ingenieure aller vier Produzenten gemeinsam die Komponenten für dieses Hybridsystem entwickeln, arbeiten die Entwickler der BMW Group in einer eigenen Sicherheitszone an der markenspezifischen Applikation der Hybridantriebe. Damit ist sichergestellt, dass auch ein BMW mit Hybridantrieb unverkennbar ein BMW bleibt. Ziel der Entwickler ist ein umfassendes Baukastensystem, aus dem die BMW Group ihren Kunden künftig für jedes Modell die maßgeschneidert beste Hybridlösung anbieten kann.

Erklärtes Ziel der BMW Group ist es jedoch, langfristig den Kohlendioxidausstoß um 100 Prozent zu senken. Das klingt visionär, ist auf europäischen und US-amerikanischen Straßen aber heute bereits Realität. Mit dem BMW Hydrogen 7 sind 100 Exemplare der weltweit ersten seriengefertigten und mit Wasserstoff betriebenen Luxuslimousine seit Frühjahr 2007 auf den Straßen unterwegs. Ihre Fahrer haben mittlerweile mehr als 2,7 Millionen Kilometer mit der Hydrogen 7 Flotte zurückgelegt und Forschern wie Wolfgang Strobl wertvolle Erkenntnisse geliefert. „Wasserstoff ist ein in vielerlei Hinsicht idealer Kraftstoff“, erläutert der Verantwortliche für EfficientDynamics in der BMW Group Forschung und Technik GmbH, „er verbrennt rückstandsfrei, verfügt über einen hohen Wirkungsgrad und lässt sich in großen Mengen CO₂-neutral und kostengünstig erzeugen.“ Mit solarthermischen Kraftwerken, die beispielsweise in Kalifornien bereits seit 20 Jahren Strom für die Millionenmetropole Los Angeles produzieren, ist die entsprechende Technologie vorhanden und erfolgreich erprobt. Was aussteht, ist der Startschuss für den Aufbau der entsprechenden Kapazitäten und der Infrastruktur.

Strobl und seine Forscherkollegen nutzen die Zwischenzeit unter anderem, um an einer Verbesserung der Tanktechnik zu arbeiten. Denn Wasserstoff ist zwar ein denkbar umweltfreundlicher, aber auch sehr flüchtiger Energieträger. Gespeichert wird der Wasserstoff bei minus 250 Grad Celsius in tiefkalt flüssiger Form in einem Tank, der einer Thermoskanne ähnelt. 70 hauchdünne Lagen



=2



=3

Aluminiumfolie und ein Ultrahochvakuum sorgen im Tank des BMW Hydrogen 7 für minimale Kälteverluste – ein Schneeball würde in diesem Isolationswunder 13 Jahre benötigen, bevor er vollständig geschmolzen wäre. Andere Forschungsfelder sind innovative Stromversorgungskonzepte an Bord und die weitere Leistungsverdichtung des Wasserstoffmotors. „Diesel- und Ottomotoren haben auch nach über 100 Jahren Entwicklungszeit einen Wirkungsgrad von etwa 40 Prozent erreicht“, erklärt Wolfgang Strobl, „mit Wasserstoff als Kraftstoff hingegen ist bereits heute eine höhere Energieausnutzung möglich.“ Schon jetzt beschleunigt der 191-kW-Antrieb des Hydrogen 7, der wahlweise mit Wasserstoff oder mit herkömmlichem Benzin arbeitet, in nur 9,5 Sekunden von null auf 100 km/h. Und beweist auf diese Weise, wie kraftvoll nachhaltige Mobilität sein kann.

Die EfficientDynamics Strategie steht für einen echten Paradigmenwechsel im Automobilbau. Denn bislang waren energieeffiziente Modelle am Markt meist mit kostspieliger Sonderausstattung und Abstrichen bei Komfort, Leistung und Sicherheit verbunden und daher wenig erfolgreich. Ganz anders die Philosophie der BMW Group: EfficientDynamics Innovationen zählen in neuen Modellen zur serienmäßigen Grundausstattung und entfalten ihre Wirkung mit jedem verkauften Fahrzeug. Wer verantwortungsvoll unterwegs sein will, braucht damit auf Dynamik nicht mehr zu verzichten. Ohnehin nehmen die meisten Kunden der BMW Group von den energietechnischen Innovationen, die in ihren Fahrzeugen stecken, erfreulich wenig wahr. Spürbar sind sie lediglich anhand zweier Faktoren: Die Fahrdynamik steigt. Der Verbrauch aber sinkt.

Auf diese Weise wirkt die EfficientDynamics Strategie gleichzeitig in der Tiefe der Fahrzeugtechnologie wie auch in der Breite des Markts. Allein im Jahr 2007 verkaufte die BMW Group bereits mehr als 450.000 Fahrzeuge mit EfficientDynamics an Bord. Im Vergleich der European Federation for Transport and Environment (T & E) unter den 14 absatzstärksten Premiumanbietern belegt die BMW Group schon heute den Spitzenplatz bei der Reduzierung der CO₂-Werte.

Noch deutlicher werden die Autoren des unabhängigen US-amerikanischen „Environmental Defense Reports“: Kein anderer Hersteller habe in den vergangenen Jahren mehr für die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen getan als die BMW Group. In ihrer Leistungsklasse sind die Fahrzeuge der BMW Group bei Verbrauch und Emissionen schon heute die weitaus effizientesten.

Und dabei gewinnt EfficientDynamics gerade erst an Fahrt. „Die besten Ideen“, glaubt Ingenieur Liebl, „sind uns vermutlich noch gar nicht eingefallen.“

=1-2

Mit dem Maßnahmenpaket EfficientDynamics hat die BMW Group den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen ihrer Fahrzeuge signifikant gesenkt.



=1



=2

002

Das Jahr 2007.

**Den Wirkungs-
grad ausdehnen.
Die Effizienz
entscheidend
erhöhen. Immer
besser und
gleichzeitig
schneller werden.
An Souveränität
gewinnen.**

002

Das Jahr 2007.

Januar	30 Weltpremieren in Detroit
Februar	31 Forschungszentrum Künstliche Intelligenz
März	32 Internationaler Automobilsalon Genf 33 Zehn Jahre Interkulturelles Lernen 33 BMW goes India
April	34 Übernahme DEKRA SüdLeasing abgeschlossen 34 MINI wird Millionär 34 Spitzenreiter bei nachhaltigem Wirtschaften 34 Weltpremiere BMW Concept CS in Shanghai
Mai	34 International Engine of the Year Award 35 Mille Miglia 2007 35 Staatsoper für alle
Juni	35 Designteam des Jahres 36 MINI United Festival in Zandvoort
Juli	37 BMW Group übernimmt Husqvarna Motorcycles 37 90 Jahre BMW
August	37 MINI erhält Bestnote beim Frontalcrashtest
September	38 Internationale Automobil Ausstellung Frankfurt 40 BMW Group stellt Weichen für die Zukunft 40 Weltpremiere BMW HP2 Sport 40 Rolls-Royce kündigt neues Coupé an
Oktober	41 BMW Welt wird eröffnet 42 Weltpremiere auf der Tokyo Motor Show 42 Rolls-Royce Manufaktur wird erweitert
November	43 Neue BMW Motorräder auf der EICMA 2007 43 Grünes Lenkrad für BMW EfficientDynamics
Dezember	43 Scientific Award 2007 verliehen

Januar**07/01**

Weltpremieren in Detroit. Auf der North American International Auto Show in Detroit wird das BMW 3er Cabrio erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Klassische Linienführung kombiniert mit den Komforteigenschaften des neuen versenkbaren Hardtops – mit der inzwischen vierten Modellgeneration beginnt ein neues Kapitel in der Erfolgsgeschichte des offenen Viersitzers. Zudem zeigt die BMW Group in Detroit auch den neuen BMW X5 sowie den BMW Hydrogen 7, die erste Wasserstofflimousine für den Alltagsverkehr.

**07/01**

Mit dem MINI Cabrio Sidewalk bietet auch die Marke MINI dem Publikum in Detroit eine Weltpremiere. Zudem ist auch die zweite, rundum neue Generation des MINI erstmals auf dem amerikanischen Kontinent zu sehen.

07/01

Mit der feierlichen Enthüllung des Phantom Drophead Coupé konnte Ian Robertson, Chairman and Chief Executive von Rolls-Royce Motor Cars, auch einen neuen Absatzrekord melden. Zum dritten Mal in Folge bestätigt der Phantom damit seine führende Position in der Superluxusklasse. Das Drophead Coupé erweitert die Modellpalette der Marke Rolls-Royce und wird – wie auch der Phantom – in der Manufaktur in Goodwood gefertigt.

**Februar****22/02**

BMW Group Forschung und Technik beteiligt sich am Deutschen Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz. Schwerpunkte der Zusammenarbeit sind beispielsweise das Internet der Zukunft und seine Bedeutung für die mobile Nutzung oder die Unterstützung der Mobilität in einer alternden Gesellschaft. Mit der langfristigen Kooperation dehnt die Forschungstochter der BMW Group ihr weltweites Technologie- und Partnernetzwerk weiter aus.

März**06/03**

Internationaler Automobilsalon in Genf – Weltpremieren und Visionen. Neben dem neuen BMW 1er werden auch der neue BMW 5er sowie der M5 Touring erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Erstmals gezeigt wird auch die Konzeptstudie des BMW M3. Darüber hinaus präsentiert das Unternehmen zahlreiche technische Innovationen. Vor allem das Maßnahmenpaket EfficientDynamics trifft auf hohes Besucherinteresse.



06/03

Die Marke MINI sorgt auf dem Genfer Automobilsalon für weitere Weltpremierer: mit dem neuen MINI One und dem neuen MINI Cooper D, dem sparsamsten aller jemals gebauten MINI Fahrzeuge.

**26/03**

Zehn Jahre BMW Group Award für Interkulturelles Lernen. Vor mehr als 300 Gästen übergibt Personalvorstand Ernst Baumann den Preisträgern der Ausschreibung 2006 ihre Auszeichnungen. Das Jubiläum der international anerkannten Veranstaltung steht gleichzeitig für mehr als 40 ausgezeichnete Projekte und wissenschaftliche Arbeiten sowie einige hundert weitere, ebenfalls preiswürdige Arbeiten.

**29/03**

BMW goes India. Die Eröffnung des BMW Werks im indischen Chennai ist der zweite Schritt in den Wachstumsmarkt Indien. Den ersten vollzog die BMW Group bereits am 1. Januar 2007 mit der Gründung einer Vertriebsgesellschaft in Delhi. In dem neuen Werk werden Fahrzeuge der BMW 3er und 5er Reihe für den indischen Markt produziert.

April**02/04**

Übernahme der DEKRA SüdLeasing abgeschlossen. Anfang April wird die Übernahme der Dekra SüdLeasing Services GmbH (jetzt: BMW Fuhrparkmanagement Beteiligungs GmbH) und deren Tochtergesellschaften durch die BMW Group vollzogen. Vorausgegangen war die Zustimmung der EU-Kommission Ende März.

05/04

MINI wird Millionär. Der einmillionste MINI rollt sechs Jahre nach dem Start der Serienfertigung in Oxford vom Band. Der MINI Cooper S ist nach einem individuellen Kundenwunsch gefertigt. „Kunde“ ist die BMW Group Mobile Tradition, für den die Designer unter anderem eine besondere Dachgrafik aus einer Million kleiner MINI entworfen haben.

**12/04**

Spitzenreiter bei nachhaltigem Wirtschaften. Laut einer Untersuchung unter 28 deutschen Konzernen ist die BMW Group Spitzenreiter beim effizienten Einsatz finanzieller, ökologischer und sozialer Ressourcen. Verglichen mit der deutschen Volkswirtschaft wirtschaftet die BMW Group in Sachen Nachhaltigkeit fünf Mal besser. Durchgeführt wurde die Studie vom Berliner Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung (IZT). Bewertet wurden dabei ökonomische, ökologische und soziale Indikatoren wie der Kapitaleinsatz, der Wasserverbrauch, die Abfallmenge oder die Zahl der Arbeitsunfälle.

**20/04**

Weltpremiere des BMW Concept CS auf der Auto Shanghai 2007. Auf der Auto Shanghai 2007 richtet die BMW Group den Blick auf ein neues Fahrzeugsegment. Die Konzeptstudie BMW Concept CS vereint die Exklusivität eines Gran Turismo des Luxussegments mit der Faszination eines Hochleistungsportwagens.

Mai**09/05**

„International Engine of the Year Award“ geht an BMW. Der BMW 3,0-Liter-Twin-Turbo-Reihensechszylinder-Benzinmotor wird beim weltweit bedeutendsten Motorenwettbewerb als „International Engine of the Year“ ausgezeichnet. Eingesetzt wird dieser Motor in allen Karosserievarianten der BMW 3er Reihe. Insgesamt gewinnt die BMW Group sieben der zwölf Kategorien des Wettbewerbs.



16/05

BMW auf der Mille Miglia 2007. Vor 80 Jahren startete die Mille Miglia zum ersten Mal, seit 25 Jahren findet sie als Gleichmäßigkeitsrennen statt. Zum Jubiläum schickt die BMW Group Mobile Tradition neun ihrer schönsten automobilen Klassiker nach Norditalien. Insgesamt treten 19 Teams in einem BMW an. Gemeinsam mit über 300 weiteren klassischen Rennsportfahrzeugen gehen sie auf die legendäre Fahrt über die 1.000 Meilen von Brescia über Ferrara nach Rom und wieder zurück.

**19/05**

Staatsoper für alle. Jules Massenets Oper „Manon“ wird live aus der ausverkauften Staatsoper unter den Linden auf eine Großleinwand auf dem Bebelplatz übertragen. Ermöglicht wird dies durch eine Kooperation zwischen der Staatsoper unter den Linden und der BMW Group. Auch in den kommenden Jahren wird dem Berliner Publikum kostenloser Operngenuß unter freiem Himmel geboten – ein neuer Höhepunkt im Kulturkalender Berlins.

Juni

25/06

BMW Group Design ist das „Designteam des Jahres“. Der red dot award für das Designteam des Jahres geht 2007 an die BMW Group. Designchef Chris Bangle nimmt die Auszeichnung in Essen stellvertretend für alle Mitarbeiter entgegen. Zudem erhält die BMW Group acht weitere Auszeichnungen für herausragende Produktgestaltung: Zwei Automobile und drei Motorräder der BMW Group sowie drei weitere Produkte, die von BMW Group DesignworksUSA gestaltet wurden, bekommen ebenfalls einen red dot.



22/06

MINI United Festival in Zandvoort. Mehr als 8.000 Besucher aus 50 Ländern kommen zum MINI United Festival in den holländischen Badeort Zandvoort an der Nordseeküste. Unter dem Motto „Friends. Festival. Challenge.“ genießt die MINI Fangemeinde drei Tage lang eine einzigartige Mischung aus Rennsportatmosphäre, Party und Lifestyle. Viele Besucher hatten lange Strecken bewältigt, um Teil von MINI United 2007 zu werden. Die mit 4.200 Kilometern wohl weiteste Anreise hatte Yuliya Tkachenk auf sich genommen. Schon sieben Tage vor Beginn des Festivals war sie im russischen Krasnodar gestartet, um mit ihrem MINI in Zandvoort dabei zu sein.



Juli**19/07**

BMW Group übernimmt Husqvarna Motorcycles. Die Übernahme von Husqvarna Motorcycles ist ein konsequenter Schritt zur Fortsetzung der Aktivitäten im Bereich leichter und sportlicher Motorräder. Husqvarna Motorcycles gehört wie BMW Motorrad zu den traditionsreichsten Motorradunternehmen der Welt.

**21/07**

90 Jahre BMW – Markenzeichen der Innovation. Auf den Tag genau vor 90 Jahren werden die Bayerischen Motoren Werke in das Handelsregister eingetragen und zwei Tage später sind auf den Produkten des Unternehmens die Buchstaben BMW zu lesen.

**August****01/08**

MINI erhält Bestnote beim Frontalcrashtest. Mit der Höchstwertung von fünf Sternen ist der neue MINI aus dem Euro NCAP Crashtest hervorgegangen – und bekommt dieses Urteil auch vom Allgemeinen Deutschen Automobilclub (ADAC) erneut bestätigt. Grundlage für die Bestnote in dem anspruchsvollen Testverfahren ist die auf hohe passive Sicherheit ausgelegte Konstruktion des neuen MINI, die in allen MINI Varianten zur Verfügung steht.

September**13/09**

Neue Modelle auf der Internationalen Automobil Ausstellung Frankfurt. Das neue BMW 1er Coupé feiert Weltpremiere auf der Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) in Frankfurt. Es verbindet Fahrvergnügen und vorbildliche Effizienz. Ebenfalls erstmals der Weltöffentlichkeit präsentiert werden die neuen Modelle der BMW 6er Reihe, die mit Innovationen im Antriebsbereich und gezielten Modifikationen am Design aufwarten. Das neu konstruierte BMW M3 Coupé ist eine weitere Weltpremiere. Mit dem BMW Concept X6 stellt die BMW Group erstmals ein Coupé im Segment der Sports Activity Vehicles vor. Das erste Automobil der BMW Group mit Hybridantrieb ist das BMW Concept X6 ActiveHybrid.



13/09

Als dritte Modellvariante feiert der MINI Clubman in Frankfurt seine Weltpremiere. Der MINI Clubman bietet mehr Funktionalität und hat ein Steilheck mit zwei sich zu den Seiten öffnenden Türen sowie eine zusätzliche, sich gegenläufig öffnende „Clubdoor“ an der rechten Fahrzeugseite. Der neue MINI John Cooper Works CHALLENGE wurde in erster Linie für die Clubsport-Serie MINI Challenge entwickelt.



27/09

BMW Group stellt Weichen für die Zukunft. Mit der strategischen Neuausrichtung richtet sich die BMW Group konsequent auf Profitabilität und langfristige Wertsteigerung aus. Die strategische Zielsetzung ist klar definiert: Die BMW Group ist der weltweit führende Anbieter von Premium-Produkten und Premium-Dienstleistungen für individuelle Mobilität. Im Zuge der Neuausrichtung schafft die BMW Group zum 1. Oktober auch zwei neue Ressorts im Vorstand: für Konzern- und Markenentwicklung sowie für Einkauf und Lieferantennetzwerk.

**28/09**

BMW HP2 Sport feiert Weltpremiere in Paris. Auf der Mondial du Deux Roues feiert die neue BMW HP2 Sport ihre Weltpremiere. Der bisher sportlichste, stärkste und zugleich leichteste Serienboxer der HP Modellreihe wurde für den ambitionierten Sportfahrer konzipiert. Er fasziniert durch zahlreiche exklusive Details, die bislang nur im Rennsport Verwendung fanden und zum Teil erstmals Einzug in den Serienfahrzeugbau halten.

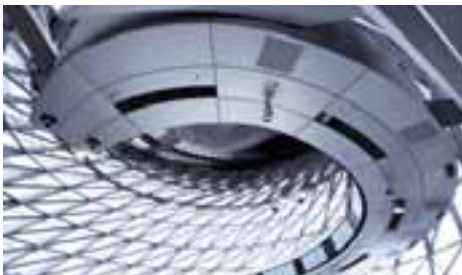
**28/09**

Rolls-Royce kündigt neues Coupé an. Rolls-Royce Motor Cars bestätigt die Markteinführung einer Coupé Variante des Phantom für 2008. Dieses Modell wird ein eleganter Zweitürer, ist abgeleitet vom Phantom Drophead Coupé und bietet außergewöhnliche Fahreigenschaften.



Oktober**17/10**

BMW Welt wird eröffnet. In unmittelbarer Nachbarschaft zur BMW Group Zentrale, dem BMW Museum und dem Stammwerk des Unternehmens wird die BMW Welt eröffnet. Das architektonisch markante Gebäude, mit dem der Architekt an die Grenzen des technisch Machbaren geht, ist das neue Zuhause der Marke BMW. Kernstück ist die individuelle und persönlich gestaltete Automobilauslieferung, in der pro Jahr bis zu 45.000 BMW Automobile an ihre neuen Besitzer übergeben werden können. Gäste erwartet ein umfangreiches Angebot, um die Marke BMW und das Unternehmen ganzheitlich zu erleben. Darüber hinaus ist die BMW Welt ein Ort für eine Vielzahl verschiedener Veranstaltungen, sei es kultureller, gesellschaftlicher oder geschäftlicher Art.



22/10

Weltpremiere auf der Tokyo Motor Show. Die BMW M3 Limousine wird auf der 40. Tokyo Motor Show erstmals der Weltöffentlichkeit präsentiert. Sie ist nach dem Coupé die zweite Karosserievariante des BMW M3.

**23/10**

Rolls-Royce Manufaktur wird erweitert. Rolls-Royce Motor Cars verkündet die Ausweitung der Produktionskapazitäten in der Manufaktur in Goodwood. Damit reagiert das Unternehmen auf die hohe Nachfrage nach Rolls-Royce Automobilen und bereitet sich auf die angekündigte Erweiterung der Modellpalette vor.

November**06/11**

Neue BMW Motorräder auf der EICMA 2007. Die Modellüberarbeitung der erfolgreichsten Motorräder der BMW Group – der BMW R 1200 GS und der BMW R 1200 GS Adventure – sind nur zwei der fünf Weltpremieren auf der 65. Internationalen Motorradshow EICMA. Ebenfalls präsentiert wird die neue BMW F 800 GS, die über exzellente Offroadeigenschaften und Langstreckenqualitäten verfügt. Neu ist auch die BMW F 650 GS: eine einsteigerfreundliche Allroundvariante. Als fünfte Neuheit feiert die exklusiv für den Enduro Sport entwickelte BMW G 450 X Weltpremiere.

**08/11**

Grünes Lenkrad für BMW EfficientDynamics. Die BMW Group erhält das Grüne Lenkrad der Bild am Sonntag, das im Jahr 2007 erstmals verliehen wurde. Ausgezeichnet wird das Maßnahmenpaket EfficientDynamics, das serienmäßig vom BMW 1er bis zum BMW X5 zum Einsatz kommt und auch in vielen MINI Modellen zu finden ist.

**Dezember****06/12**

Scientific Award 2007 verliehen. Im Deutschen Museum in München wird bei einem Festakt der Scientific Award der BMW Group verliehen. Der unter dem Motto „Passion for Innovation“ stehende Award zählt zu den renommiertesten und höchstdotierten Preisen für Nachwuchswissenschaftler. Ausgezeichnet werden herausragende Diplom-, Magister-, Bachelor- und Masterarbeiten sowie Dissertationen aus 24 Fachbereichen. Mit dem seit 1991 im zweijährigen Turnus verliehenen Scientific Award unterstreicht die BMW Group die herausragende Bedeutung von Innovationen und fördert junge Menschen, die mit zukunftsweisenden Forschungsergebnissen die Gesellschaft voranbringen.

Zum Jahresende 2007 umfasst die Produktpalette der BMW Group 26 Modelle, die maximal 140 Gramm CO₂ pro Kilometer emittieren – zählt man den Hydrogen 7 dazu, sind es sogar 27 Modelle.

Europaweit will das Unternehmen im Jahr 2008 mehr als 800.000 Automobile, die mit EfficientDynamics Maßnahmen ausgestattet sind, auf die Straße bringen. Gleichzeitig arbeitet die BMW Group auch in Zukunft weiter mit Hochdruck an innovativen Antriebslösungen. So entstehen aus Innovationen wertvolle Wettbewerbsvorteile – und aus Herausforderungen werden Chancen.

Verbrauchsdaten

Werte ermittelt nach Neuem Europäischem Fahrzyklus (EU-Richtlinie: 80/1268/EWG in der jeweils gültigen Fassung).
Gültig für Fahrzeuge mit europäischer Länderspezifizierung.

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	7,5 (8,3)	4,8 (5,3)	5,8 (6,4)	139 (152)	330d Touring	8,3 (9,1)	5,0 (5,3)	6,2 (6,7)	163 (176)
118i 3-türig	7,9 (8,2)	4,7 (5,0)	5,9 (6,2)	140 (148)	330xd Touring	9,2 (9,8)	5,6 (5,8)	6,9 (7,3)	181 (193)
120i 3-türig	8,7 (8,4)	5,1 (5,1)	6,4 (6,3)	152 (150)	335d Touring ²¹	9,2	5,4	6,8	178
130i 3-türig	12,2 (12,3)	6,0 (6,0)	8,3 (8,3)	197 (198)					
118d 3-türig	5,4 (6,9)	4,0 (4,5)	4,5 (5,4)	119 (144)	320i Coupé	8,7 (8,9)	4,9 (5,1)	6,3 (6,5)	151 (156)
120d 3-türig	6,1 (7,2)	4,1 (4,4)	4,8 (5,4)	128 (144)	325i Coupé	9,8 (9,7)	5,5 (5,6)	7,1 (7,1)	170 (170)
123d 3-türig	6,5 (7,3)	4,4 (4,6)	5,2 (5,6)	138 (148)	325xi Coupé	10,9 (10,8)	6,1 (6,2)	7,9 (7,9)	189 (189)
116i 5-türig	7,5 (8,3)	4,8 (5,3)	5,8 (6,4)	139 (152)	330i Coupé	9,9 (9,9)	5,6 (5,6)	7,2 (7,2)	173 (173)
118i 5-türig	7,9 (8,2)	4,7 (5,0)	5,9 (6,2)	140 (148)	330xi Coupé	11,0 (11,0)	6,2 (6,2)	8,0 (8,0)	193 (193)
120i 5-türig	8,7 (8,4)	5,1 (5,1)	6,4 (6,3)	152 (150)	335i Coupé	13,2 (13,1)	6,7 (6,9)	9,1 (9,2)	218 (221)
130i 5-türig	12,2 (12,3)	6,0 (6,0)	8,3 (8,3)	197 (198)	335xi Coupé	14,1 (13,8)	7,1 (7,3)	9,7 (9,7)	232 (232)
118d 5-türig	5,4 (6,9)	4,0 (4,5)	4,5 (5,4)	119 (144)	320d Coupé	6,0 (7,2)	4,1 (4,5)	4,8 (5,5)	128 (145)
120d 5-türig	6,1 (7,2)	4,1 (4,4)	4,8 (5,4)	128 (144)	325d Coupé	7,8 (8,3)	4,8 (5,3)	5,9 (6,4)	155 (169)
123d 5-türig	6,5 (7,3)	4,4 (4,6)	5,2 (5,6)	138 (148)	330d Coupé	8,2 (9,0)	4,9 (5,2)	6,1 (6,6)	160 (175)
125i Coupé	11,4 (11,4)	5,9 (5,9)	7,9 (7,9)	190 (190)	330xd Coupé	9,1 (9,7)	5,5 (5,7)	6,8 (7,2)	178 (190)
135i Coupé	13,0 (13,2)	7,0 (6,9)	9,2 (9,2)	220 (221)	335d Coupé ²¹	9,1	5,3	6,7	177
120d Coupé	6,1 (7,2)	4,1 (4,4)	4,8 (5,4)	128 (144)	M3 Coupé ³¹	17,9	9,2	12,4	295
123d Coupé	6,5 (7,3)	4,4 (4,6)	5,2 (5,6)	138 (148)					
118i Cabrio	8,5 (8,7)	5,0 (5,4)	6,3 (6,6)	149 (158)	320i Cabrio	9,0 (9,4)	5,2 (5,4)	6,6 (6,9)	157 (165)
120i Cabrio	8,9 (9,1)	5,2 (5,5)	6,6 (6,8)	158 (163)	325i Cabrio	10,4 (10,6)	5,9 (6,1)	7,6 (7,8)	181 (187)
125i Cabrio	11,7 (11,6)	6,0 (6,1)	8,1 (8,1)	195 (195)	330i Cabrio	10,5 (10,6)	6,0 (6,1)	7,7 (7,8)	185 (187)
135i Cabrio	13,3 (13,5)	7,1 (7,0)	9,4 (9,4)	224 (225)	335i Cabrio	13,6 (13,4)	7,1 (7,2)	9,5 (9,5)	226 (226)
120d Cabrio	6,4 (7,4)	4,3 (4,5)	5,1 (5,6)	134 (148)	320d Cabrio	6,9 (7,5)	4,3 (4,8)	5,3 (5,8)	140 (153)
					325d Cabrio	8,1 (8,6)	5,1 (5,6)	6,2 (6,7)	164 (176)
318i Limousine	7,9 (8,5)	4,8 (5,2)	5,9 (6,4)	142 (152)	330d Cabrio	8,6 (9,3)	5,3 (5,5)	6,5 (6,9)	170 (181)
320i Limousine	8,4 (8,9)	4,8 (5,1)	6,1 (6,5)	146 (156)	M3 Cabrio ³¹	18,7 (17,3)	9,6 (9,4)	12,9 (12,3)	309 (293)
325i Limousine	9,8 (9,7)	5,5 (5,6)	7,1 (7,1)	170 (170)					
325xi Limousine	10,9 (10,8)	6,1 (6,2)	7,9 (7,9)	189 (189)	520i Limousine	9,2 (9,4)	5,4 (5,4)	6,7 (6,9)	162 (164)
330i Limousine	9,9 (9,9)	5,6 (5,6)	7,2 (7,2)	173 (173)	523i Limousine	10,1 (10,3)	5,7 (5,9)	7,3 (7,5)	174 (178)
330xi Limousine	11,0 (11,0)	6,2 (6,2)	8,0 (8,0)	193 (193)	525i Limousine	10,3 (10,4)	5,7 (5,8)	7,4 (7,5)	176 (178)
335i Limousine	13,2 (13,1)	6,7 (6,9)	9,1 (9,2)	218 (221)	525xi Limousine	11,3 (11,2)	6,2 (6,3)	8,1 (8,1)	193 (193)
335xi Limousine	14,1 (13,8)	7,1 (7,3)	9,7 (9,7)	232 (232)	530i Limousine	10,9 (10,8)	5,8 (5,6)	7,7 (7,5)	182 (178)
318d Limousine ¹¹	5,7	4,1	4,7	123	530xi Limousine	11,5 (11,6)	6,2 (6,0)	8,2 (8,1)	194 (193)
320d Limousine	6,0 (7,1)	4,1 (4,4)	4,8 (5,4)	128 (144)	540i Limousine	15,8 (14,4)	7,4 (6,9)	10,5 (9,7)	250 (232)
325d Limousine	7,8 (8,3)	4,8 (5,3)	5,9 (6,4)	155 (169)	550i Limousine	16,6 (15,5)	7,6 (7,2)	10,9 (10,3)	260 (246)
330d Limousine	8,2 (9,0)	4,9 (5,2)	6,1 (6,6)	160 (175)	520d Limousine	6,5 (7,5)	4,3 (4,6)	5,1 (5,6)	136 (149)
330xd Limousine	9,1 (9,7)	5,5 (5,7)	6,8 (7,2)	178 (190)	525d Limousine	8,2 (8,5)	5,0 (5,3)	6,2 (6,5)	165 (172)
335d Limousine ²¹	9,1	5,3	6,7	177	525xd Limousine	8,8 (9,1)	5,4 (5,6)	6,7 (6,9)	179 (183)
M3 Limousine ³¹	17,9 (17,0)	9,2 (9,0)	12,4 (11,9)	295 (285)	530d Limousine	8,6 (9,1)	5,1 (5,2)	6,4 (6,6)	170 (176)
					530xd Limousine	9,2 (9,6)	5,5 (5,5)	6,9 (7,0)	183 (186)
318i Touring	8,0 (8,6)	4,9 (5,3)	6,0 (6,5)	144 (156)	535d Limousine ²¹	9,0	5,4	6,7	178
320i Touring	8,5 (9,1)	4,9 (5,3)	6,2 (6,7)	148 (160)	M5 ¹¹	22,7	10,2	14,8	357
325i Touring	9,9 (9,8)	5,6 (5,7)	7,2 (7,2)	173 (173)					
325xi Touring	11,0 (10,9)	6,2 (6,3)	8,0 (8,0)	193 (191)	520i Touring	9,4 (9,5)	5,6 (5,5)	6,9 (7,0)	166 (167)
330i Touring	10,0 (10,1)	5,7 (5,8)	7,3 (7,4)	175 (178)	523i Touring	10,6 (10,6)	6,0 (6,0)	7,7 (7,7)	183 (184)
330xi Touring	11,1 (11,1)	6,3 (6,3)	8,1 (8,1)	194 (194)	525i Touring	10,8 (10,7)	5,9 (6,0)	7,7 (7,7)	183 (184)
335i Touring	13,4 (13,2)	6,9 (7,0)	9,3 (9,3)	222 (223)	525xi Touring	11,8 (11,7)	6,4 (6,5)	8,4 (8,4)	201 (201)
335xi Touring	14,2 (13,9)	7,2 (7,4)	9,8 (9,8)	235 (235)	530i Touring	11,1 (11,0)	6,0 (5,8)	7,9 (7,7)	187 (184)
318d Touring ¹¹	5,8	4,2	4,8	125	530xi Touring	12,0 (12,1)	6,4 (6,3)	8,5 (8,4)	203 (201)
320d Touring	6,1 (7,3)	4,2 (4,6)	4,9 (5,6)	131 (146)	550i Touring	17,0 (16,1)	7,8 (7,5)	11,2 (10,7)	267 (254)
325d Touring	7,9 (8,4)	4,9 (5,4)	6,0 (6,5)	158 (172)	520d Touring	6,7 (7,7)	4,5 (4,7)	5,3 (5,8)	140 (154)

Modell	Innerorts (l/100 km)	Außerorts (l/100 km)	Kombiniert (l/100 km)	CO ₂ -Emissionen [g/km]
BMW				
525d Touring	8,4 (8,6)	5,2 (5,4)	6,4 (6,6)	171 (176)
525xd Touring	9,1 (9,2)	5,6 (5,7)	6,9 (7,0)	184 (187)
530d Touring	8,8 (9,3)	5,3 (5,3)	6,6 (6,8)	176 (180)
530xd 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 ^{1]}	22,4	10,6	15,0	361
<hr/>				
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 ^{1]}	21,4	10,2	14,3	342
M6 Cabrio ^{1]}	22,0	10,6	14,7	352
<hr/>				
730i ^{2]}	14,6	7,5	10,1	241
730Li ^{2]}	14,6	7,5	10,1	242
740i ^{2]}	16,3	8,2	11,2	267
740Li ^{2]}	16,3	8,2	11,2	268
750i ^{2]}	16,9	8,3	11,4	271
750Li ^{2]}	16,9	8,3	11,4	272
760i ^{2]}	20,7	9,5	13,6	327
760Li ^{2]}	20,7	9,5	13,6	327
730d ^{2]}	10,9	6,2	7,9	210
730Ld ^{2]}	11,0	6,3	8,0	212
745d ^{2]}	12,8	6,8	9,0	239
<hr/>				
X3 2.0i ^{1]}	12,6	6,9	9,0	215
X3 2.5si	12,8 (13,1)	7,3 (7,4)	9,3 (9,5)	224 (228)
X3 3.0si	13,4 (13,3)	7,3 (7,6)	9,5 (9,7)	229 (233)
X3 2.0d	8,2 (8,3)	5,5 (5,8)	6,5 (6,7)	172 (178)
X3 3.0d	9,7 (9,9)	6,0 (6,4)	7,4 (7,7)	196 (206)
X3 3.0sd ^{2]}	9,7	6,7	7,8	208
<hr/>				
X5 3.0si ^{2]}	13,7	8,2	10,2	244
X5 4.8i ^{2]}	16,9	9,2	12,0	286
X5 3.0d ^{2]}	10,2	6,9	8,1	214
X5 3.0sd ^{2]}	10,3	7,0	8,2	216
<hr/>				
X6 xDrive35i ^{2]}	14,9	8,6	10,9	262
X6 xDrive30d ^{2]} (ab 05/08)	10,4	7,0	8,2	217
X6 xDrive35d ^{2]}	10,5	7,1	8,3	220
X6 xDrive50i ^{2]} (ab 05/08)	17,6	9,5	12,5	299
<hr/>				
Z4 2.0i ^{1]}	10,6	5,5	7,4	176
Z4 2.5i	11,8 (12,0)	6,1 (6,3)	8,2 (8,4)	197 (202)
Z4 2.5si	11,9 (12,4)	6,2 (6,6)	8,3 (8,7)	199 (207)
Z4 3.0si	12,4 (12,7)	6,2 (6,5)	8,5 (8,8)	204 (211)
Z4 3.0si Coupé	12,8 (12,7)	6,3 (6,5)	8,7 (8,8)	207 (209)
Z4 M Roadster ^{1]}	18,2	8,6	12,1	292
Z4 M Coupé ^{1]}	18,2	8,6	12,1	292

Modell	Innerorts (l/100 km)	Außerorts (l/100 km)	Kombiniert (l/100 km)	CO ₂ -Emissionen [g/km]
MINI				
MINI One	6,8 (9,0)	4,4 (5,0)	5,3 (6,5)	128 (155)
MINI One Cabrio ^{1]}	9,8	5,4	7,0	168
MINI Cooper	6,9 (9,1)	4,5 (5,0)	5,4 (6,5)	129 (156)
MINI Cooper Cabrio	10,0 (10,7)	5,7 (5,8)	7,3 (7,6)	174 (182)
MINI Cooper D	4,7 (6,5)	3,5 (4,2)	3,9 (5,0)	104 (134)
MINI Cooper S	7,9 (9,7)	5,2 (5,3)	6,2 (6,9)	149 (165)
MINI Cooper S Cabrio	11,3 (12,7)	6,6 (6,4)	8,3 (8,7)	199 (208)
MINI Cooper Clubman	7,1 (9,2)	4,5 (5,1)	5,5 (6,6)	132 (159)
MINI Cooper D Clubman	4,9 (6,6)	3,6 (4,2)	4,1 (5,1)	109 (136)
MINI Cooper S Clubman	8,0 (9,8)	5,3 (5,4)	6,3 (7,0)	150 (168)
<hr/>				
Rolls-Royce				
Rolls-Royce Phantom ^{2]}	23,2	11,3	15,7	377
Rolls-Royce Phantom				
verlängerter Radstand ^{2]}	23,3	11,4	15,8	380
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] Werte in Klammern gelten für 7-Gang M Doppelkupplungsgetriebe mit Drivelogic

Weitere Informationen und ständig aktualisierte Daten zu den Fahrzeugen erhalten Sie im Internet unter den Adressen www.bmw.com, www.mini.com und www.rolls-roycemotorcars.com.

Stand März 2008



Die Herstellung und das Papier des Geschäftsberichts 2007 der BMW Group sind zertifiziert nach den Kriterien des Forest Stewardship Councils (FSC). Der FSC schreibt strenge Kriterien bei der Waldbewirtschaftung vor und vermeidet damit unkontrollierte Abholzung, Verletzung der Menschenrechte und Belastung der Umwelt. Da die Produkte mit FSC-Siegel verschiedene Stufen des Handels und der Verarbeitung durchlaufen, werden auch Verarbeitungsbetriebe von Papier, z.B. Druckereien, nach den Regeln des FSC zertifiziert.

Herausgeber

Bayerische Motoren Werke

Aktiengesellschaft

80788 München

Telefon +49 89 382-0