

Geschäftsbericht 2004

Weichen stellen,
Vorsprung ausbauen.



Rolls-Royce
Motor Cars Limited

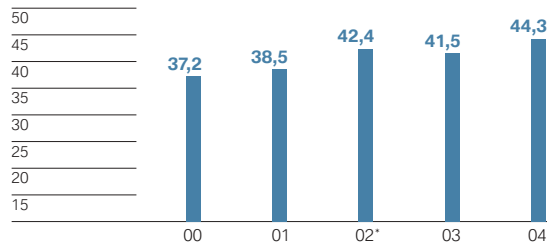


BMW Group

BMW Group in Zahlen	2
Bericht des Aufsichtsrats	4
Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG	40
Risikomanagement	44
Die BMW Aktie im Jahr 2004	48
Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Konzernbilanz und Teilkonzernbilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107
Corporate Governance	108
Mitglieder des Aufsichtsrats	108
Mitglieder des Vorstands	111
Corporate Governance bei der BMW Group	112
Prinzipien der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat	113
Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG	115
Weitere Informationen	116
BMW AG Anteilsbesitz	116
BMW Group 10-Jahres-Vergleich	118
BMW Group Standorte	120
Glossar	122
Index	126
Kontakte	128
Finanzkalender	129

BMW Group Umsatz

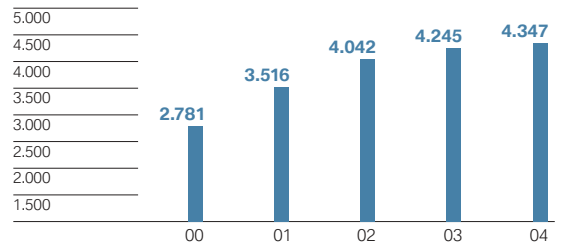
in Mrd. Euro



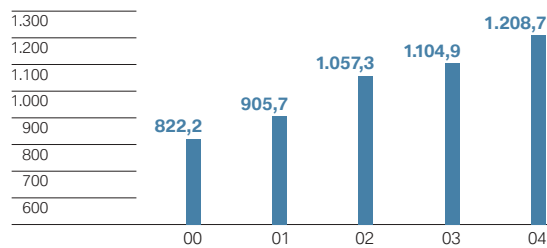
* angepasst nach Harmonisierung der internen und externen Rechnungslegung

BMW Group Investitionen

in Mio. Euro

**BMW Group Auslieferungen Automobile***

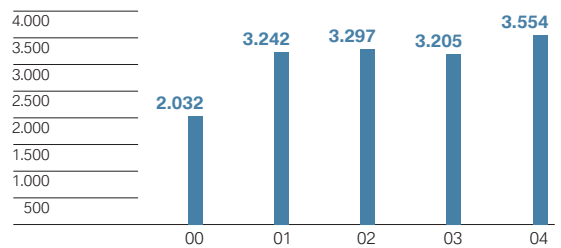
in Tsd.



* bereinigt um Rover/Land Rover

BMW Group Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit

in Mio. Euro



BMW Group in Zahlen

	2000	2001	2002	2003	2004	Veränderung in %
Fahrzeug-Produktion						
BMW	834.519	904.335	930.221	944.072	1.059.978	12,3
MINI	–	42.395	160.037	174.366	189.492	8,7
Rolls-Royce	–	–	–	502	875	74,3
Motorräder ¹⁾	74.397	90.478	93.010	89.745	93.836	4,6
Fahrzeug-Auslieferungen						
BMW	822.181	880.677	913.225	928.151	1.023.583	10,3
MINI	–	24.980	144.119	176.465	184.357	4,5
Rolls-Royce	–	–	–	300	792	164,0
Motorräder ²⁾	74.614	84.713	92.599	92.962	92.266	–0,7
Mitarbeiter am Jahresende ³⁾	93.624	97.275	101.395	104.342 ⁴⁾	105.972	1,6

in Mio. Euro	2000	2001	2002	2003	2004	Veränderung in %
Umsatz	37.226	38.463	42.411 ⁵⁾	41.525	44.335	6,8
Investitionen	2.781	3.516	4.042	4.245	4.347	2,4
Abschreibungen	2.435	2.159	2.143	2.370	2.672	12,7
Cashflow	3.779	4.202	4.374	4.490	5.167	15,1
Ergebnis der gewöhnlichen						
Geschäftstätigkeit	2.032	3.242	3.297	3.205	3.554	10,9
Jahresüberschuss	1.209	1.866	2.020	1.947	2.222	14,1

1) ohne C1, Gesamtproduktion C1 bis 2002: 33.489 Einheiten

2) ohne C1, Auslieferungen bis 2003: 32.859 Einheiten

3) Werte ohne ruhende Arbeitsverhältnisse, ohne Mitarbeiter in Altersteilzeit und Freizeitphase, ohne Geringverdiener

4) Bereinigt um Ausgliederungen betrug der Personalstand am 31.12.2003 104.250 Mitarbeiter.

5) angepasst nach Harmonisierung der internen und externen Rechnungslegung

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2004, dem bisher erfolgreichsten Jahr für die BMW Group, die Geschäftsführung durch den Vorstand überwacht und den Vorstand zugleich beratend unterstützt. Der Vorstand hat den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend unterrichtet. Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen hat der Aufsichtsrat eingehend mit dem Vorstand erörtert.

In fünf gemeinsamen Sitzungen und anhand schriftlicher und mündlicher Berichte des Vorstands hat sich der Aufsichtsrat ausführlich mit der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens, dem Geschäftsverlauf, der Geschäftspolitik sowie der Risikolage und dem Risikomanagement befasst und darüber mit dem Vorstand beraten.

Während des gesamten Jahres war der Aufsichtsratsvorsitzende durch den Vorstandsvorsitzenden in wesentliche geschäftspolitische und strategische Themen eingebunden.

Mit großer Aufmerksamkeit hat der Aufsichtsrat im Jahr 2004 die Fortsetzung der Produkt- und Marktoffensive begleitet und unterstützt. Der Aufsichtsrat begrüßt die Ausweitung der Produktpalette in weitere für das Unternehmen relevante Premium-Segmente der internationalen Automobilmärkte. Mit neuen Modellen wie dem Sports Activity Vehicle BMW X3, dem BMW 1er, dem BMW 6er Cabrio und dem MINI Cabrio hat sich das Unternehmen erfolgreich neue Kundengruppen erschlossen und damit



Joachim Milberg, Vorsitzender des Aufsichtsrats

die Basis für weiteres Wachstum beim Automobilabsatz gelegt. Auch der dritten Premiummarke, Rolls-Royce, die im ersten vollen Produktionsjahr einen deutlichen Absatzzuwachs gegenüber dem Vorjahr verzeichnete, hat sich der Aufsichtsrat gewidmet. Der Aufsichtsrat bestärkt den Vorstand darin, die Konzentration auf die Premium-Segmente fortzusetzen und so die Grundlage für das weitere Wachstum des Unternehmens zu schaffen.

Der Aufsichtsrat hat sich zudem ausführlich über den Stand der Aktivitäten des Unternehmens in China informiert. Die Eröffnung des Werks in Shenyang im Rahmen des Joint Ventures mit dem chinesischen Partner Brilliance China Automotive Holdings Ltd. ist ein weiterer wichtiger Schritt in der Asienstrategie der BMW Group. Zugleich haben sich mit der Erweiterung der Europäischen Union neue Perspektiven für die BMW Group in Osteuropa ergeben.

In seinen Sitzungen hat sich der Aufsichtsrat auch mit der Wechselkursentwicklung des Euro gegenüber dem US-Dollar und anderen wichtigen Währungen befasst. Zudem hat sich der Aufsichtsrat eingehend über die Situation auf den internationalen Rohstoffmärkten informiert und mit dem Vorstand die Auswirkungen auf das Geschäft der BMW Group und ihrer Zulieferer diskutiert.

Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat in seinen Sitzungen regelmäßig über die Entwicklung der Geschäfts- und Finanzlage, über die Personal-

situation sowie über Fragen der Unternehmensstrategie. Die erfreuliche Geschäftsentwicklung im Segment Finanzdienstleistungen wurde ebenfalls im Aufsichtsrat erörtert.

Intensiv befasst hat sich der Aufsichtsrat zudem mit der Geschäftsentwicklung im Segment Motorräder, die von einem schwierigen konjunkturellen Umfeld und anhaltender Kaufzurückhaltung geprägt ist.

Der Vorstand berichtete dem Aufsichtsrat zudem regelmäßig über den Fortschritt beim Bau des neuen BMW Werks sowie über die Vorbereitungen für den Produktionsanlauf in Leipzig.

Die zunehmenden Anforderungen betreffend Emissionen und Fahrzeugsicherheit und deren Auswirkung auf die Entwicklung der BMW Group wurden mit dem Vorstand eingehend erörtert. Auf das Potenzial alternativer Antriebe wurde besonders eingegangen. Ebenso wurden die Auswirkungen divergierender nationaler Anforderungen bei Standards für Emissionen und Fahrzeugsicherheit auf die Geschäftsentwicklung und die laufenden Entwicklungsprojekte behandelt.

Die Planung der längerfristigen Geschäftsausrichtung der BMW Group hat der Aufsichtsrat mit dem Vorstand eingehend beraten und in seiner Sitzung im Dezember gebilligt, ebenso die Jahresplanung für das Geschäftsjahr 2005.

In der Sitzung am 7. Dezember 2004 haben Aufsichtsrat und Vorstand die anstehenden Corporate-

Governance-Themen behandelt; beide Gremien haben die Entsprechenserklärung nach § 161 AktG zu der seit 4. Juli 2003 unverändert gültigen Fassung des Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben. Die Soll-Bestimmungen des Deutschen Corporate Governance Kodex werden wie bisher bis auf wenige Ausnahmen erfüllt (s. Seite 115).

Das Präsidium des Aufsichtsrats befasste sich in seinen regelmäßigen Sitzungen mit der Geschäftslage sowie mit der längerfristigen Geschäftsentwicklung und der Jahresplanung der BMW Group. Das Präsidium beriet ferner anstehende Corporate-Governance-Themen wie die Effizienzprüfung und die mit der Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat verbundenen Fragen. Diese Themen wurden in drei Sitzungen behandelt. Außerdem fanden zwei Sitzungen des Präsidiums in seiner Funktion als Bilanzausschuss und vier Sitzungen in seiner Funktion als Personalausschuss statt. Der gesetzliche Vermittlungsausschuss (§ 27 Abs. 3 MitbestG) brauchte im Geschäftsjahr 2004 nicht zusammenzutreten.

Der Jahresabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft und der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2004 sowie der mit dem Lagebericht zusammengefasste Konzernlagebericht wurden durch die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, geprüft und mit

dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Bilanzausschuss hat sich am 28. Februar 2005 intensiv mit den genannten Unterlagen befasst. Auch der Aufsichtsrat hat diese Vorlagen des Vorstands geprüft und mit dem Vorstand beraten. Die Prüfungsberichte der KPMG lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats vor. Der Abschlussprüfer nahm sowohl an der Sitzung des Bilanzausschusses als auch an der Bilanzaufsichtsratssitzung am 10. März 2005 teil und berichtete über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung.

Der Aufsichtsrat hat dem Ergebnis der Abschlussprüfung zugestimmt und den vom Vorstand für das Geschäftsjahr 2004 aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft gebilligt. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt.

Den Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns hat der Aufsichtsrat geprüft. Der Aufsichtsrat schließt sich dem Vorschlag des Vorstands an. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung des Aufsichtsrats sind keine Einwendungen zu erheben.

Der Aufsichtsrat dankte dem Vorstand und den Mitarbeitern für ihre Leistungen, die erneut zu einem außerordentlich erfolgreichen Geschäftsjahr führten.

Im Geschäftsjahr 2004 haben sich im Aufsichtsrat folgende personelle Änderungen ergeben.

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 13. Mai 2004 schieden die Arbeitnehmervertreter Dr. phil. Karin Benz-Overhage, Hans Glas, Ernst Rehmeier sowie die Aktionärsvertreter Prof. Dr. Bernd Fahrholz und Dr.-Ing. Dieter Soltmann aus dem Aufsichtsrat aus. Der Aufsichtsrat dankte den ausgeschiedenen Mitgliedern für die langjährige, vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Volker Doppelfeld stellte sich mit Rücksicht auf die bestehende Altersgrenze im Aufsichtsrat und aus Gründen der Kontinuität in der Führung des Gremiums nicht zur Wiederwahl als Vorsitzender des Aufsichtsrats zur Verfügung, er bleibt aber weiterhin Mitglied des Aufsichtsrats.

Volker Doppelfeld ist seit 1998 Mitglied des Aufsichtsrats, war 1998 stellvertretender Vorsitzender und dann fünf Jahre Vorsitzender des Gremiums. In diese Zeit fällt auch die erfolgreiche Neuausrichtung des Unternehmens, die er in seiner Funktion als Vorsitzender des Aufsichtsrats mit prägte. Der Aufsichtsrat dankt Volker Doppelfeld für die geleistete Arbeit.

Von der Delegiertenversammlung der Arbeitnehmer am 2. März 2004 wurden Bertin Eichler, geschäftsführendes Vorstandsmitglied der IG Metall, Werner Eisgruber, Mitglied des Betriebsrats Standort Dingolfing, und Anton Ruf, Leiter Technische Integration, neu in den Aufsichtsrat gewählt. Von der Hauptversammlung am 13. Mai 2004 wurden Franz

Haniel, Geschäftsführer der Giesecke & Devrient GmbH, und Wolfgang Mayrhuber, Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Lufthansa AG, als Vertreter der Aktionäre neu in den Aufsichtsrat gewählt.

Im Anschluss an die Hauptversammlung am 13. Mai 2004 wählte der Aufsichtsrat in der konstituierenden Aufsichtsratssitzung Prof. Dr.-Ing. Dr. h.c. Dr.-Ing. E.h. Joachim Milberg zu seinem Vorsitzenden. Der Aufsichtsrat wählte zudem Manfred Schoch zu seinem 1. stellvertretenden Vorsitzenden und Stefan Quandt, Konrad Gottinger und Dr. Hans-Dietrich Winkhaus zu weiteren stellvertretenden Vorsitzenden. Das neu gewählte Präsidium nimmt zugleich die Aufgaben des Bilanz- und des Personalausschusses wahr, die ebenfalls in der Sitzung vom 13. Mai 2004 gebildet wurden.

München, 10. März 2005
Der Aufsichtsrat



Joachim Milberg
Vorsitzender

Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG	40
Risikomanagement	44
Die BMW Aktie im Jahr 2004	48

Konzernlagebericht. Im Zuge der Produkt- und Marktoffensive hat die BMW Group im Jahr 2004 sowohl beim Automobilabsatz als auch bei Umsatz und Ertrag neue Höchstwerte erreicht. Das Unternehmen baute seine Produktpalette weiter aus und erschloss sich weitere wichtige Absatzmärkte und Zielgruppen.

Das Geschäftsjahr im Überblick: Höchstwerte bei Absatz, Umsatz und Ertrag

Im Jahr 2004 setzte die BMW Group ihren Erfolgskurs der vergangenen Jahre fort. Trotz eines schwierigen weltwirtschaftlichen Umfelds erreichte das Unternehmen neue Höchstwerte beim Absatz von Automobilen sowie bei Umsatz und Ertrag. Damit war das Jahr 2004 das bisher erfolgreichste Geschäftsjahr in der Unternehmensgeschichte.

Getragen vom kräftigen Wachstum im Automobilabsatz stieg auch das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Konzerns deutlich an und übertraf mit 3.554 Mio. Euro den Vorjahreswert um 10,9%. Die Umsatzrendite vor Steuern lag im Jahr 2004 bei 8,0%, nach 7,7% im Vorjahr.

Im Segment Automobile betrug das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit im Berichtszeitraum 3.159 Mio. Euro, das entspricht einer Steigerung von 14,4 % im Vergleich zum Vorjahr.

Umfangreiche Vorleistungen zur Einführung neuer Modelle sowie ein weiterhin schwaches Marktumfeld prägten im Jahr 2004 die Ergebnisentwicklung im Segment Motorräder. Mit 31 Mio. Euro lag das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäfts-

tätigkeit um 38,0 % unter dem Wert aus dem Jahr 2003.

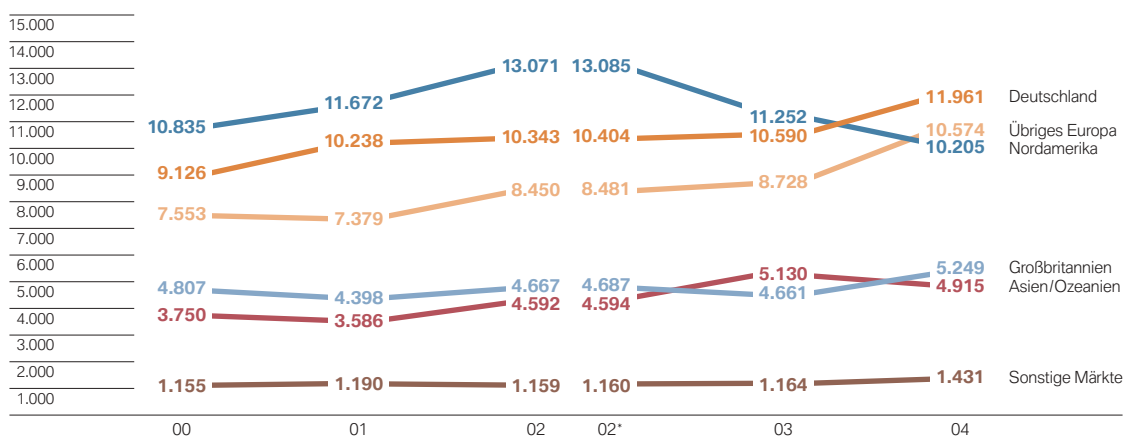
Der ausgeprägte Wachstumskurs des Segments Finanzdienstleistungen war begleitet von einer sehr erfreulichen Ergebnisentwicklung. Mit 515 Mio. Euro übertraf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit den Vorjahreswert um 13,9%.

Der Jahresüberschuss des Konzerns erreichte mit 2.222 Mio. Euro im Jahr 2004 ebenfalls einen neuen Höchststand und übertraf den Vergleichswert aus dem Vorjahr um 14,1%.

Dividendenerhöhung vorgeschlagen

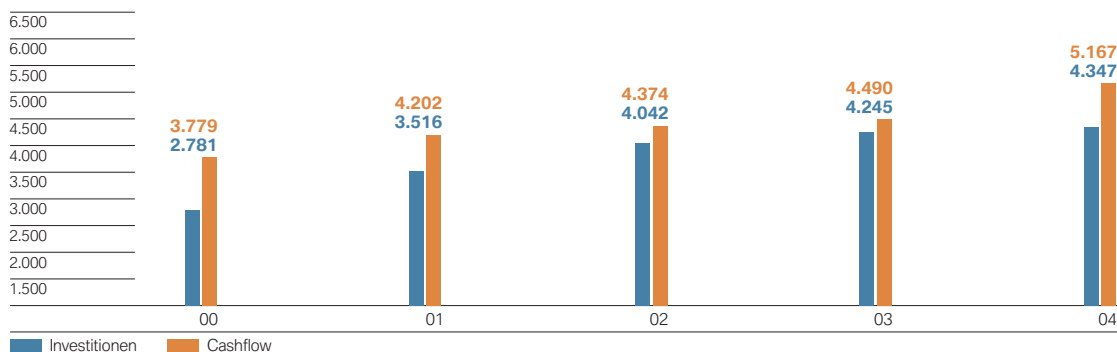
Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn der BMW AG in Höhe von 419 Mio. Euro zur Ausschüttung einer Dividende von 0,62 Euro je Stammaktie (2003: 0,58 Euro) und 0,64 Euro je Vorzugsaktie (2003: 0,60 Euro) im Nennwert von jeweils 1 Euro zu verwenden. Das dividendenberechtigte Grundkapital beträgt 673,5 Mio. Euro (622,2 Mio. Stammaktien und 51,3 Mio. Vorzugsaktien zu je 1 Euro Nennwert).

BMW Group Umsatzerlöse nach Regionen
in Mio. Euro



*angepasst nach Harmonisierung der internen und externen Rechnungslegung

BMW Group Investitionen und Cashflow in Mio. Euro



Umsatz trotz Währungseffekten gestiegen

Mit insgesamt 44.335 Mio. Euro übertraf der Konzernumsatz im Geschäftsjahr 2004 den Vorjahreswert um 6,8% und markierte damit einen neuen Spitzenwert. Weiterhin dämpft der gegenüber dem Euro schwache US-Dollar umrechnungsbedingt die Umsatzentwicklung der BMW Group, wobei insbesondere in den USA trotz eines erneuten Absatzrekords der Vorjahreswert deutlich unterschritten wurde. Weltweit wurde dieser Effekt jedoch durch die deutliche Steigerung des Automobilabsatzes überkompensiert. Bereinigt um Währungseffekte stieg der Umsatz der BMW Group im Vorjahresvergleich um 9,2%.

Im Segment Automobile stieg der Umsatz im Vorjahresvergleich um 11,0% auf 42.544 Mio. Euro und wuchs damit überproportional zur Absatzentwicklung. Dagegen sank der Umsatz im Segment Motorräder aufgrund von Währungseffekten und der markt- und modellzyklusbedingt rückläufigen Absatzentwicklung um 2,5% auf 1.029 Mio. Euro. Im Segment Finanzdienstleistungen lag der Umsatz im Jahr 2004 bei 8.226 Mio. Euro und damit um 8,5% über dem Vorjahresniveau.

Investitionen weiter auf hohem Niveau

Im Jahr 2004 investierte die BMW Group 3.226 Mio. Euro in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte. Hinzu kommen gemäß IAS 38 aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 1.121 Mio. Euro, so dass sich damit ein Zugang von 4.347 Mio. Euro zum Anlagevermögen ergibt. Dies entspricht einem Zuwachs von 2,4% im Vergleich mit dem entsprechenden Vorjahreswert.

Der Schwerpunkt der Investitionen der BMW Group lag im Jahr 2004 auf dem Bau des neuen BMW Werks Leipzig sowie der Erweiterung des Vertriebsnetzes. Zudem wurden in den bestehenden Werken umfangreiche Erweiterungsmaßnahmen und Vorleistungen für die Anläufe neuer Modelle realisiert.

Mit 39,8% liegt die Aktivierungsquote bei den Entwicklungskosten weiterhin auf einem im Branchenvergleich niedrigen Niveau, im Vorjahr betrug sie 38,9%.

Inklusive der aktivierten Entwicklungsaufwendungen liegt die Investitionsquote, also das Verhältnis der Investitionen zum Konzernumsatz, im Jahr 2004 bei 9,8% und unterschreitet damit den bisherigen Höchstwert aus dem Jahr 2003 (10,2%).

Der Cashflow lag mit 5.167 Mio. Euro um 15,1% deutlich über dem Vorjahreswert und übertraf damit wie in den Vorjahren die Investitionssumme.

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG Risikomanagement	40
Die BMW Aktie im Jahr 2004	44
	48

Konjunkturentwicklung 2004 uneinheitlich

Die Weltwirtschaft ist im Jahr 2004 mit robustem Tempo gewachsen. Ausgehend von einem kräftigen Wachstum in den USA und in Asien gewann die Erholung der Weltwirtschaft zu Beginn des Jahres 2004 an Stärke. Im Verlauf des Jahres hat sich das globale Wachstum jedoch verlangsamt. Ein wesentlicher Grund dafür war der starke Anstieg der Rohstoffpreise, vor allem für Rohöl, der zu Kaufkraftverlusten bei den Verbrauchern und zu höheren Kosten bei den Unternehmen geführt hat. Diese dämpfenden Effekte haben aus globaler Sicht die expansiven Auswirkungen in den Rohstoff exportierenden Ländern überwogen.

Die Wirtschaft der USA expandierte im Jahr 2004 insgesamt mit hohem Tempo. Nach dem äußerst kräftigen Wachstum im ersten Quartal ging die Wirtschaftsaktivität jedoch auf ein moderateres Wachstumsniveau zurück. Die Jahreswachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts der USA betrug 4,4 % (vorläufige offizielle Schätzung).

Im Euro-Währungsgebiet setzte sich die Mitte 2003 zaghafte beginnende Erholung auch 2004 nur mäßig fort. Wachstumsbeiträge kamen dabei vor allem durch den Außenhandel, während die Impulse von der Inlandsnachfrage verhalten blieben.

In Deutschland hat sich die wirtschaftliche Erholung im Jahr 2004 zunächst mit relativ soliden Wachstumsraten fortgesetzt, aber mit dem Rückgang der weltwirtschaftlichen Dynamik kam es in der zweiten Hälfte des Jahres erneut zu einer spürbaren Abschwächung des Wachstums. Gestützt wurde die deutsche Konjunktur weitestgehend vom Außenhandel, während die private Konsumtätigkeit erneut rückläufig war. Insgesamt nahm das deutsche Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2004 um 1,6 % zu.

Ein robustes Wirtschaftswachstum verzeichneten die im Mai 2004 der EU beigetretenen Länder, allerdings war auch hier im zweiten Halbjahr 2004 eine Abschwächung der Konjunkturdynamik zu beobachten.

Asien ist weiterhin die am stärksten wachsende Region der Welt. Neben den Ländern Südasiens trug insbesondere China zu einem kräftigen Wirtschaftswachstum in dieser Region bei. Das chinesische Bruttoinlandsprodukt nahm im Jahr 2004 um 9,5 % gegenüber dem Vorjahr zu. Die im Laufe des Jahres von der chinesischen Regierung eingeleitete restriktivere Geld- und Kreditpolitik hat sich bisher nur begrenzt dämpfend auf die Konjunktur ausgewirkt. Auch die japanische Wirtschaft wuchs im Jahr 2004 aufgrund des kräftigen Wachstums zu Jahresbeginn deutlich stärker als erwartet. Im Verlauf des Jahres hat die gesamtwirtschaftliche Aktivität in Japan jedoch erheblich an Schwung verloren.

Die Automobilmärkte im Jahr 2004

Die weltweite Nachfrage nach Automobilen ist im Jahr 2004 gegenüber dem Vorjahr moderat gestiegen. Dabei verzeichneten die Automobilmärkte in den Triademärkten Japan, USA und Westeuropa insgesamt nur geringe Absatzsteigerungen. Deutlich zulegen konnte dagegen der Absatz von Automobilen in den Mercosur-Staaten sowie in den meisten asiatischen Märkten.

Der Automobilabsatz in den USA hat im Jahr 2004 um gut 1 % auf 16,9 Mio. Light Vehicles zugenommen. Erneut war dabei der Zuwachs an Importfahrzeugen höher als die Absatzsteigerungen von US-Automobilherstellern, so dass der Marktanteil der US-amerikanischen Hersteller sich weiter reduzierte.

In Westeuropa hat die Anzahl neu zugelassener PKW im Jahr 2004 um rund 2 % auf 14,5 Mio. PKW zugenommen. Erstmals nach drei Jahren mit rückläufigen Absatzzahlen konnte damit wieder ein Zuwachs verzeichnet werden. Unter den großen europäischen Märkten verzeichnete Spanien einen deutlichen Zuwachs von fast 10 %, während die Neuzulassungen in Deutschland, Frankreich und Italien nur knapp über und in Großbritannien leicht unter dem Vorjahresniveau lagen.

Die meisten asiatischen Automobilmärkte haben sich positiv entwickelt. In Japan konnte die Anzahl

an Neuzulassungen im Gesamtmarkt im Jahr 2004 erneut leicht gesteigert werden. In China hat sich im Jahr 2004 die Wachstumsdynamik auf dem Automobilmarkt gegenüber den vorangegangenen Jahren deutlich verlangsamt, die Zuwachsrate beim Verkauf von PKW blieb mit 17 % aber robust. Eine wesentliche Ausnahme der insgesamt günstigen Entwicklung im asiatischen Raum ist der Automobilmarkt in Südkorea, der, wie die Konsumausgaben insgesamt, auch aufgrund der Verschuldung der privaten Haushalte rückläufig war.

In den Märkten Lateinamerikas haben sich die Verkäufe von Neuwagen weiter erholt. In Brasilien stieg der Absatz von Light Vehicles um 10 % auf fast 1,5 Mio. Einheiten. In Argentinien hat sich die Erholung nach dem Einbruch der Verkaufszahlen zu Beginn des Jahrzehnts fortgesetzt. Der Absatz von Light Vehicles hat sich im Jahr 2004 fast verdoppelt.

Produkt- und Marktoffensive weiter konsequent umgesetzt

Im Jahr 2004 trieb die BMW Group die gezielte Erweiterung ihrer Fahrzeugpalette weiter voran und ist mit den Marken BMW, MINI und Rolls-Royce in den relevanten Premium-Segmenten der internationalen Automobilmärkte vertreten.

Nach der Markteinführung des BMW 6er Coupés und des BMW X3 im Januar begann im Frühjahr der Verkauf des BMW 6er Cabrio. Im Mai wurde der neue BMW 5er Touring der Öffentlichkeit vorgestellt; und im September 2004 ging der neue BMW 1er erfolgreich in der Kompaktklasse an den Start, einem für die Marke BMW neuen Segment. Zudem brachte die BMW Group mit dem neuen BMW 320Cd Cabrio im Herbst das erste BMW Cabrio mit Dieselmotor auf den Markt. Ebenfalls im Herbst stellte die BMW Group mit dem neuen BMW M5 den stärksten 5er in der Geschichte der Marke BMW vor; das Fahrzeug wird ab April 2005 erhältlich sein. Mit dem neuen BMW 3er, dem überarbeiteten BMW 7er sowie dem neuen BMW M6 werden in den ersten Monaten des Jahres 2005 weitere Neuheiten vor-

gestellt, die im Jahresverlauf 2005 auf den Markt kommen werden.

Die Modellpalette der Marke MINI wurde im Jahr 2004 um das MINI Cabrio erweitert, das inzwischen in drei Motorvarianten erhältlich ist.

Die Marke Rolls-Royce feierte im Jahr 2004 ihr hundertjähriges Bestehen und brachte aus diesem Anlass ein auf 35 Exemplare limitiertes Sondermodell des Rolls-Royce Phantom auf den Markt. Zudem stellte Rolls-Royce Motor Cars im Frühjahr 2004 das Experimentalfahrzeug Rolls-Royce 100EX der Öffentlichkeit vor.

Absatz in nahezu allen Märkten deutlich über Vorjahr

Im Jahr 2004 wurden insgesamt 1.208.732 Fahrzeuge der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce an Kunden ausgeliefert, im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Absatzplus von 9,4 %.

Absatzstärkster Markt der BMW Group blieben auch im Jahr 2004 mit 296.521 verkauften Fahrzeugen die USA, gegenüber dem Vorjahr beträgt die Steigerung 7,0 %. Kein europäischer Premium-Automobilhersteller hat 2004 in den USA mehr Fahrzeuge abgesetzt als die BMW Group.

In Westeuropa wuchs der Absatz der BMW Group auf 707.012 Einheiten (+10,8 %).

Während der Gesamtautomobilmarkt im Jahr 2004 in Deutschland um nur knapp ein Prozent zulegen, stieg der Absatz der BMW Group in Deutschland gegenüber dem Vorjahr um 10,9 % auf 283.586 Einheiten.

In Großbritannien hat die BMW Group in den letzten fünf Jahren ihren Absatz mehr als verdoppelt. Im Vergleich zum Vorjahr wuchs der Absatz der BMW Group im Jahr 2004 in Großbritannien um 8,0 % und lag bei 145.272 Automobilen. Auch in allen anderen Märkten Europas legte die BMW Group im Fahrzeugabsatz zu und widersetzte sich damit in einigen Ländern einem schwachen Markttrend. So legte die BMW Group im Jahr 2004 in Italien um 15,3 % auf 77.248 Fahrzeuge und in Frankreich um

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG Risikomanagement	40
Die BMW Aktie im Jahr 2004	44
	48

9,4 % auf 46.773 Fahrzeuge zu, während in beiden Märkten der Gesamtabsatz stagnierte. Mit einem Zuwachs von 57,9 % auf 6.640 Automobile verzeichnete Griechenland das größte Absatzplus unter den europäischen Märkten der BMW Group.

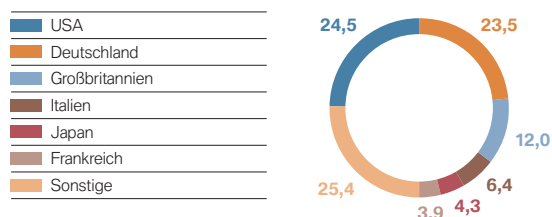
Der Absatz von BMW, MINI und Rolls-Royce Automobilen in Asien stieg im Jahr 2004 im Vorjahresvergleich um 2,5 % auf 95.360 Einheiten. Mehr als die Hälfte des Absatzvolumens der BMW Group in dieser Region entfällt dabei auf Japan, wo mit 51.838 Automobilen 6,5 % mehr Fahrzeuge verkauft wurden als im Jahr 2003.

Nachdem im Vorjahr noch kräftige Zuwächse zu verzeichnen waren, ging der Absatz auf den chinesischen Märkten (China, Hongkong und Taiwan) im Jahr 2004 um 10,2 % auf 24.321 Fahrzeuge zurück. Dies ist überwiegend auf die wirtschaftspolitisch bedingte Abkühlung des Marktes in China zurückzuführen, die zu einer vorübergehenden Dämpfung der Nachfrage führte. Dennoch erwartet die BMW Group auch in den folgenden Jahren überdurchschnittliche Wachstumsraten beim Automobilabsatz in den chinesischen Märkten.

BMW Absatz überschreitet Millionengrenze

Mit 1.023.583 verkauften Fahrzeugen überschritt der Absatz von Automobilen der Marke BMW im Jahr 2004 erstmals die Marke von einer Million, im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Zuwachs von 10,3 %. Gleichzeitig wurden noch nie zuvor in einem Jahr so viele neue BMW Modelle in den Markt eingeführt wie im Jahr 2004.

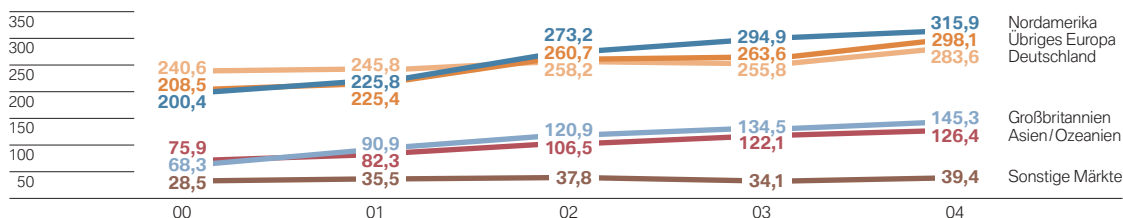
BMW Group – wichtigste Automobilmärkte 2004
in % vom Absatz



Insbesondere die Nachfrage nach den neu vorgestellten Modellen verläuft sehr erfreulich. So konnten vom BMW 1er seit September in den europäischen Märkten bis Jahresende bereits 39.247 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert werden.

Die inzwischen vierte Generation der BMW 3er Modellreihe ist die erfolgreichste Modellreihe in der Geschichte der BMW Group: Seit der Markteinführung im Jahr 1998 wurden bis Ende 2004 bereits mehr als drei Millionen Neufahrzeuge verkauft. Die neue BMW 3er Limousine, die ab März 2005 auf dem Markt erhältlich ist, wird an diese Erfolgsgeschichte anknüpfen. Im Jahr 2004 lag der weltweite Absatz von Automobilen der BMW 3er Modellreihe bei 449.732 Fahrzeugen, gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem modellzyklusbedingten Rückgang von 14,9 %. Beliebtestes 3er Modell ist unverändert die Limousine, von der 235.251 Fahrzeuge (–13,8 %) ausgeliefert wurden. Der

BMW Group Auslieferungen Automobile* nach Regionen und Märkten
in Tsd.



*bereinigt um Rover/Land Rover

BMW 3er Touring verzeichnete im selben Zeitraum mit 77.064 Fahrzeugen einen Rückgang von 6,0%. Der Absatz des BMW 3er Coupés lag im Jahr 2004 bei 57.968 Fahrzeugen (–13,0%), vom BMW 3er Cabrio und BMW 3er Compact wurden im selben Zeitraum 40.341 Fahrzeuge (–14,9%) bzw. 39.108 Fahrzeuge (–34,2%) verkauft.

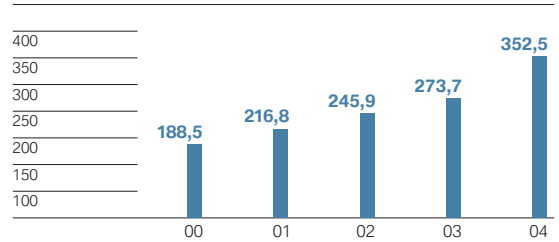
Noch nie wurden in einem Jahr so viele BMW 5er an Kunden ausgeliefert wie im Jahr 2004. Der Absatz der BMW 5er Modellreihe übertraf mit 229.598 Einheiten den Vorjahreswert um 23,8%. Im ersten vollen Verkaufsjahr nach Markteinführung der BMW 5er Limousine im Juli 2003 erreichte der Absatz 191.361 Einheiten. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Plus von 22,6%. Der neue BMW 5er Touring wurde im Mai 2004 zunächst in Europa eingeführt. Bis Jahresende konnten bereits 31.342 Fahrzeuge an Kunden übergeben werden. Inklusiv der bis Jahresende noch 6.895 verkauften Fahrzeuge des Vorgängermodells lag der Gesamtabsatz des BMW 5er Touring im Jahr 2004 bei 38.237 Fahrzeugen (+30,3%).

Die Nachfrage nach den beiden im Januar und März neu eingeführten Modellen BMW 6er Coupé und BMW 6er Cabrio ist weiter hoch. So wurden bis Jahresende vom 6er Coupé bereits 12.332 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert, vom 6er Cabrio waren es 8.708 Fahrzeuge. Im Jahr 2005 wird der BMW M6 das Angebot an BMW Coupés im besonders leistungsstarken Bereich abrunden.

Der Absatz des BMW 7er lag im vierten Produktionsjahr weltweit bei 47.689 Fahrzeugen (–17,6%). In Deutschland hat die BMW 7er Reihe die Spitzenposition in der Oberklasse erreicht und ist mit 7.671 zugelassenen Fahrzeugen der Marktführer im Segment der großen Limousinen.

Erfreulich hoch ist auch im mittlerweile fünften vollen Produktionsjahr die Nachfrage nach dem BMW X5; so liegt der Absatz mit 104.988 Fahrzeugen (–0,5%) auf einem stabilen hohen Niveau. Der Gesamtabsatz dieses Sports Activity Vehicle seit Markteinführung im Jahr 1999 beträgt mehr als 433.000 Fahrzeuge.

Auslieferungen von BMW Dieselfahrzeugen
in Tsd.



Die Markteinführung des BMW X3 fand im Januar 2004 statt. Bis Jahresende wurden bereits 92.248 BMW X3 an Kunden ausgeliefert.

38.483 Roadster BMW Z4 wurden im Jahr 2004 an Kunden übergeben, das sind 18,2% weniger als im Vorjahr.

Der Anteil an dieselangetriebenen Fahrzeugen der Marke BMW wächst beständig. Weltweit ist inzwischen jedes dritte neu ausgelieferte BMW Automobil mit einem Dieselmotor ausgestattet. In einzelnen Märkten, insbesondere in Europa, liegt der Dieselanteil deutlich höher; so beträgt der Anteil in Italien 86%, in Frankreich 85% und in Spanien 71%. In Deutschland war im Jahr 2004 nahezu jedes zweite BMW Neufahrzeug mit einem Dieselantrieb ausgestattet.

Die kontinuierliche Verbesserung der Abgaswerte bei kräftig gestiegener Leistung ist einer der Erfolgsfaktoren der BMW Dieselfahrzeuge. Der serienmäßige Einsatz von Partikelfiltern in allen BMW Dieselfahrzeugen ist vorgesehen, allerdings ist die Verfügbarkeit von Partikelfiltern derzeit noch begrenzt. Erstmals wurde der Partikelfilter bereits im März 2004 in allen Dieselmotoren der BMW 5er Reihe eingesetzt. Serienmäßig kommt er seitdem sukzessive in allen BMW Dieselfahrzeugen zum Einsatz, die ihn zur Einhaltung der Abgasnorm EU4 benötigen. In den BMW Fahrzeugen, die die EU4-Norm bereits erfüllen, ist der Partikelfilter optional erhältlich.

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG	40
Risikomanagement	44
Die BMW Aktie im Jahr 2004	48

Erfolgreicher Marktstart des MINI Cabrio

Der Absatz von Fahrzeugen der Marke MINI wuchs im Jahr 2004 auf 184.357 Fahrzeuge, gegenüber dem Vorjahr entspricht das einem Plus von 4,5 %. Getragen vom Absatz der Dieselsonne MINI One D mit 16.726 Fahrzeugen legte der Absatz des Einstiegsmodells MINI One um 6,8 % auf 47.641 Einheiten zu. Volumenstärkstes Modell bleibt der MINI Cooper mit 77.532 verkauften Fahrzeugen (–11,3 %). Das Spitzenmodell MINI Cooper S wurde im Jahr 2004 insgesamt 40.443-mal an Kunden übergeben (–9,0 %).

Neu in den Markt eingeführt wurde im Juli 2004 das MINI Cabrio, das inzwischen in drei Motorisierungen auf dem Markt ist. Insgesamt wurden bis Jahresende bereits 18.741 Fahrzeuge ausgeliefert.

Volumenstärkster Markt für MINI Automobile ist Großbritannien (43.485 Fahrzeuge), gefolgt von den USA (36.032 Fahrzeuge) und Deutschland (27.442 Fahrzeuge).

100 Jahre Rolls-Royce Automobile

Der Rolls-Royce Phantom ist weltweit der klare Marktführer im Segment der absoluten Luxuslimousinen. Im Jahr 2004 hat Rolls-Royce Motor Cars 792 Rolls-Royce Phantom an Kunden übergeben. Zum hundertjährigen Jubiläum der Marke Rolls-Royce wurde ein auf 35 Automobile limitiertes Sondermodell aufgelegt. Zudem wurde im Jahr 2004 das Experimentalfahrzeug 100EX vorgestellt, eine Cabrio-Studie mit vier Sitzen, die auf großes öffentliches Interesse stieß. Aufgrund der positiven Resonanz auf das Fahrzeug ist die Serienfertigung eines viersitzigen Rolls-Royce Cabrios geplant, das wie der Rolls-Royce Phantom über eine Aluminium-Space-Frame-Karosserie sowie einen V12-Motor verfügen wird.

Weiterhin schwieriges Umfeld im Motorradgeschäft

Die internationalen Motorradmärkte haben im Jahr 2004 die zu Jahresanfang noch positiven Erwartungen der Marktbeobachter enttäuscht. Zwar wuchs der Weltmarkt für Motorräder mit mehr als 50 ccm Hubraum im Vorjahresvergleich um 6,5 %, allerdings beschränkte sich das Wachstum hauptsächlich auf ausgewählte Märkte wie die USA, Italien und Spanien.

Entgegen der ursprünglich angenommenen Stabilisierung des Motorradmarktes in Deutschland war hier auch im fünften Jahr in Folge ein Marktrückgang (–8,3 %) zu beobachten, der im Wesentlichen auf die schwache konjunkturelle Lage und die damit verbundene Kaufzurückhaltung der Konsumenten zurückzuführen ist.

In den bereits genannten Märkten nahm die Zahl der Zulassungen im Jahr 2004 zu, wobei vor allem die deutlichen Zuwächse in Italien (+12,8 %) und Spanien (+51,3 %) das Bild des Gesamtmarktes beeinflussten. Ein großer Teil der europäischen Märkte war dagegen weiterhin von Stagnation oder Marktrückgängen geprägt.

In den USA wuchs der Gesamtmarkt im Jahr 2004 um 8,4 %, wobei vor allem die Hersteller aus den USA und Japan Zuwächse verzeichneten und nur wenige europäische Hersteller am Marktwachstum partizipieren konnten.

Die Entwicklung in den asiatischen Motorradmärkten war im Jahr 2004 überwiegend rückläufig. So lag beispielsweise die Zahl der Zulassungen in Japan um 3,6 % unter dem Vorjahreswert. Nachdem die meisten nicht-asiatischen Hersteller in den vergangenen Jahren kaum von den Marktrückgängen betroffen waren, konnten sie sich dem Trend im Jahr 2004 nicht mehr vollständig entziehen.

Übergangsjahr für das Segment Motorräder

Das schwierige konjunkturelle Umfeld auf den internationalen Märkten prägte auch das Motorradgeschäft der BMW Group im Jahr 2004. Mit 92.266 verkauften BMW Motorrädern wurde der Spitzenwert aus dem Jahr 2003 um 0,7 % knapp verfehlt, der Absatz unterschritt zum ersten Mal nach elf Jahren den Vorjahreswert. Dies ist vor allem auf modellzyklusbedingte Effekte bei den bisherigen Boxermodellen zurückzuführen, die durch den

gestiegenen Absatz der Einzylinder-Modelle nicht kompensiert werden konnten. Die im Rahmen der Produktoffensive neu auf dem Markt eingeführte K 1200 S brachte im vierten Quartal 2004 zwar die erwartete Nachfragebelebung, allerdings konnte dieser Impuls aufgrund von Anlaufverzögerungen nicht sofort in Absatzerfolge umgesetzt werden.

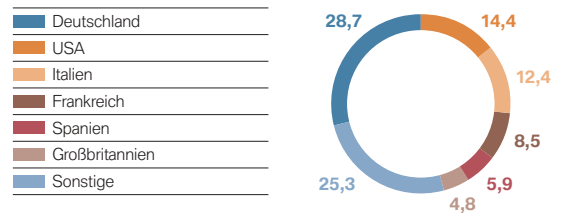
Die einzelnen Märkte entwickelten sich im Jahr 2004 sehr unterschiedlich. Die wachstumsstärksten Motorradmärkte für die BMW Group waren im Jahr 2004 Spanien (5.404 Einheiten, +27,9%), Großbritannien (4.462 Einheiten, +6,1%) und Frankreich (7.869 Einheiten, +7,0%). Deutliche Einbußen waren dagegen in den USA (13.323 Einheiten, -12,9%) und in Japan (2.737 Einheiten, -11,7%) zu verzeichnen.

In Deutschland, dem größten Markt für BMW Motorräder, konnte sich die BMW Group der deutlich rückläufigen Entwicklung des Gesamtmarktes erfolgreich widersetzen und ist weiterhin Marktführer. Mit 26.485 verkauften BMW Motorrädern wurde der Vorjahresabsatz um 0,4 % übertroffen, so dass der Marktanteil von BMW Motorrädern in der Klasse ab 50 ccm auf 19,5 % anstieg.

Absatzspitzenreiter R 1200 GS

Die neue R 1200 GS, mit der die Produktoffensive im Segment Motorräder eingeleitet wurde, hat sich erfolgreich am Markt etabliert und führt im Jahr 2004 die Rangliste der meistverkauften BMW Motorräder an. Seit Verkaufsbeginn im März 2004 wurden bis Jahresende 18.968 Motorräder dieses Typs an Kunden ausgeliefert. An zweiter Stelle folgt die F 650 GS (inklusive der Variante Dakar) mit 14.478 Auslieferungen. Der dritte Platz wird von der R 1150 RT gehalten, die im letzten vollen Modelljahr an 12.358 Kunden ausgeliefert wurde.

BMW Group – wichtigste Motorradmärkte 2004
in % vom Absatz



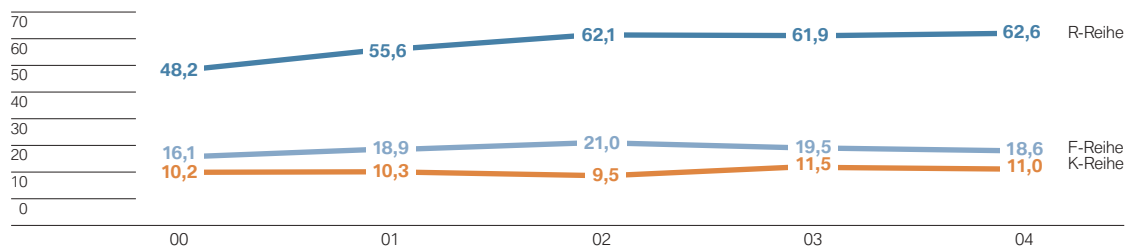
Motorradproduktion mit zahlreichen Anläufen

Die Motorradproduktion im Werk Berlin stand im Jahr 2004 im Zeichen der Modelloffensive, insbesondere der Anläufe für die neuen Modelle K 1200 S und R 1200 RT sowie der Lebenszyklusimpulse für die Einzylindermodelle und die K 1200 LT. Zudem wurde aufgrund des großen Erfolgs der neuen R 1200 GS durch kurzfristig vereinbarte Zusatzschichten im Sommer 2004 das Produktionsvolumen für dieses Modell erhöht. Insgesamt wurden im Jahr 2004 im Werk Berlin 93.836 BMW Motorräder gefertigt, 4,6 % mehr als im Jahr zuvor.

Viel versprechende Neuheiten im Jahr 2005

Im Jahr 2005 setzt die BMW Group ihre Produktoffensive im Segment Motorräder konsequent fort. Gleich zu Jahresbeginn wurde der neue Reise-Tourer R 1200 RT im Markt eingeführt, wenige Monate später folgt die R 1200 ST, das Nachfolgemodell der R 1150 RS. Im zweiten Halbjahr 2005 ist dann auch die auf der INTERMOT viel beachtete K 1200 R für Kunden erhältlich.

Segment Motorräder: Auslieferungen nach Modellreihen
in Tsd.



Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG	40
Risikomanagement	44
Die BMW Aktie im Jahr 2004	48

Rahmenbedingungen für das Finanzdienstleistungsgeschäft

Das Finanzdienstleistungsgeschäft des Jahres 2004 wurde durch die positive Entwicklung der Weltkonjunktur und die damit verbundene Straffung der Geldpolitik durch einige Zentralbanken geprägt. So erhöhte die US-Notenbank die Leitzinsen in moderatem Tempo von 1 % auf 2,25 %, weiterhin fanden Zinsanhebungen etwa in Großbritannien und der Schweiz statt. Dagegen ließen die Europäische Zentralbank sowie die Notenbank in Japan die Leitzinsen 2004 unverändert. Die anfänglich steilen Zinsstrukturkurven (vor allem US-Dollar-Zinskurve) wurden bis Jahresende flacher, in extremer Weise für Großbritannien. Bei gleichzeitig ansteigenden Geldmarktzinsen stiegen in den USA – allerdings deutlich weniger stark – auch die Kapitalmarktzinsen im fünfjährigen Bereich, während sie im zehn- und 30-jährigen Bereich zum Jahresende nahezu auf Vorjahresniveau standen.

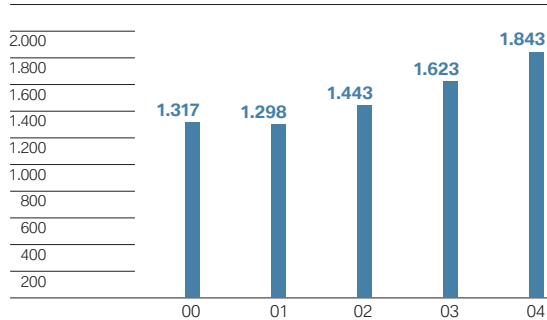
Die Finanzdienstleistungsbranche hat auf den daraus resultierenden Margendruck mit weiteren Prozessoptimierungen und Effizienzsteigerungen reagiert. Die positive Liquiditätssituation an den Geld- und Kapitalmärkten hatte eine Zunahme der Wettbewerbsintensität zur Folge.

Anhaltendes Wachstum im Segment Finanzdienstleistungen

Das Segment Finanzdienstleistungen konnte ein weiteres Jahr in Folge sein Geschäft erfolgreich ausbauen. Das bilanzielle Geschäftsvolumen des Segments stieg um 13,6 % auf 32.556 Mio. Euro. Gleichzeitig wuchs der Anteil der im Geschäftsjahr 2004 über das Segment Finanzdienstleistungen finanzierten oder geleasteten Neufahrzeuge der BMW Group im Vorjahresvergleich um 3,7 Prozentpunkte auf 42,0 %.

Insgesamt wurden zum Ende des Geschäftsjahres 1.843.399 Leasing- bzw. Finanzierungsverträge mit Händlern oder Endkunden betreut, das entspricht einem Anstieg von 13,5 %.

Vertragsbestand der BMW Financial Services
in Tsd. Einheiten



Regionale Ausweitung schreitet weiter voran

Die regionale Ausweitung der Geschäftsaktivitäten wurde auch im Jahr 2004 vorangetrieben. So wurden im Jahresverlauf in Europa, Asien und Amerika acht neue Kooperationen operativ gestartet, so dass das Segment Finanzdienstleistungen nun seine Produkte über 24 eigene Gesellschaften und 24 Kooperationen vertreibt und damit in 48 Ländern vertreten ist.

Deutlicher Zuwachs im Kundengeschäft

Insgesamt konnten 817.597 Neuverträge im Kundengeschäft abgeschlossen werden, dies sind 15,1 % mehr als im Vorjahr. Sowohl im Leasingneugeschäft (+ 29,6 %) als auch in der Kreditfinanzierung (+ 8,5 %) wurde die Anzahl der Vertragszugänge des Vorjahres deutlich übertroffen. Durch das stärkere Wachstum im Leasinggeschäft, das sich vor allem aus der Zunahme der Verträge über Neufahrzeuge der BMW Group ergibt, wuchs dessen Anteil am gesamten Kundengeschäft auf 35,4 %. Ein mit 15,8 % ebenfalls deutlicher Anstieg war auch bei der Finanzierung gebrauchter Automobile zu verzeichnen, der Großteil der Neuverträge bezog sich dabei auf Gebrauchtwagen der Marke BMW.

In Summe stieg so das Gesamtvolumen der neuen Finanzierungsverträge mit Kunden weltweit um 19,1 % auf 20.759 Mio. Euro.

Über alle Regionen hinweg konnte die Anzahl der verwalteten Verträge im Kundengeschäft gesteigert werden, so dass der Bestand zum Jahresende 2004 mit insgesamt 1.675.772 Verträgen um 13,7% über dem Vergleichswert des Vorjahres liegt. In Deutschland stieg der Vertragsbestand um 13,8%, im restlichen Europa um 14,1%, in der Region Amerika wurde der Vorjahreswert um 14,4% übertroffen und in Asien wuchs der Vertragsbestand um 10,9%.

Im Fremdmarkengeschäft wurden zum Jahresende 101.222 Verträge mit Endkunden betreut, dies sind 9,4% mehr als zum Ende des Vorjahres.

Händlerfinanzierung wächst weiter

Im Geschäftsfeld Händlerfinanzierung wuchs der Bestand an Finanzierungsverträgen gegenüber dem Vorjahreswert um 12,4% auf 167.627 Verträge. Dabei wurden 2.583 Händler von BMW Financial Services betreut. Das durchschnittlich betreute Geschäftsvolumen im Geschäftsjahr stieg um 19,8% auf 5.305 Mio. Euro. BMW Financial Services konnte damit seine Position als führender Finanzierungspartner der Handelsorganisation der BMW Group festigen.

Einlagevolumen deutlich gestiegen

Das Einlagengeschäft wuchs im Jahr 2004 weiterhin deutlich. Das durchschnittliche Einlagevolumen erreichte im Jahr 2004 einen Wert von 4.626 Mio. Euro und liegt damit um 22,1% über dem Vorjahr. Zu dieser positiven Entwicklung haben vor allem attraktive Konditionen beim Online-Tagesgeld und Online-Sparkonto in Deutschland beigetragen. Die Zahl der Kundenkonten hat sich seit Jahresanfang weltweit um 47,2% auf 374.279 zum 31. Dezember 2004 erhöht.

Das Fondsgeschäft zeigt ebenso einen weiterhin positiven Verlauf und hohe Nettomittelzuflüsse. Insbesondere das Kombinationsprodukt „Spar & Invest“ erzielte eine solide Steigerung der Nettomittelzuflüsse. Die Anzahl der Depots wurde im Jahresverlauf auf 19.791 (+43,1%) gesteigert. Die Nettomittelzuflüsse über alle Investmentfonds lagen mit 42,2 Mio. Euro um 33,9% über dem Vorjahreswert.

Die Anzahl an BMW Kreditkartenkunden stieg im Jahr 2004 um 7,1% auf 285.930. Durch die Einführung des BMW Kreditkartenprogramms in Australien, Spanien und Thailand ist die BMW Card nun in acht Märkten erhältlich.

Ergänzende Versicherungsprodukte

Derzeit werden in 24 Märkten Versicherungsprodukte wie Kfz- oder Restschuldversicherungen angeboten, die begleitend zu Finanzierungs- und Leasingverträgen abgeschlossen werden können. BMW Financial Services tritt hierbei als Vermittler auf und arbeitet dabei eng mit lokalen und internationalen Versicherungsunternehmen zusammen. Im Jahr 2004 wurden 383.939 Versicherungsverträge betreut, was einer Steigerung von 14,9% gegenüber dem Vorjahreswert entspricht.

Flottengeschäft mit Wachstumstrend

Im Flottengeschäft ist die BMW Group über ihre Tochtergesellschaft Alphabet in zwölf europäischen Märkten sowie in Australien präsent. Im Jahr 2004 konnte das Geschäft weiter ausgebaut werden. Zum Jahresende wurde ein Vertragsbestand von 99.046 Einheiten betreut. Das entspricht einem Wachstum gegenüber dem Vorjahr von 28,9%. Mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate im Neugeschäft von 33,2% über die letzten fünf Jahre gehört Alphabet somit zu einem der am stärksten wachsenden Full-Service-Anbieter des Marktsegments.

Ausgewogene Risikosituation

Das Bonitätsrisiko konnte im Jahr 2004 erneut gesenkt werden. Die Quote an Forderungsausfällen beträgt im Geschäftsjahr 2004 mit 0,41% nun 5 Basispunkte weniger als im Vorjahr. Hierzu haben die konsequente Weiterentwicklung und Umsetzung von Risikosteuerungsinstrumenten wesentlich beigetragen. Das Zinsänderungsrisiko wird nach Risikoertragsgesichtspunkten gesteuert. Der in diesem Zusammenhang verwendete diversifizierte Value-at-Risk zur Messung der Zinsänderungsrisiken* im Segment Finanzdienstleistungen stieg von 32,9 Mio. Euro auf 55,4 Mio. Euro.

* 99% Konfidenzintervall, Haltedauer von zehn Tagen

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG	40
Risikomanagement	44
Die BMW Aktie im Jahr 2004	48

Zahl der Arbeitsplätze erneut gestiegen

Zum Jahresende 2004 beschäftigte die BMW Group 105.972 Mitarbeiter, das sind 1,6 % mehr als zum entsprechenden Vorjahresstichtag. Bereinigt um Ausgliederungen hat die BMW Group damit im Jahr 2004 insgesamt 1.722 neue Arbeitsplätze geschaffen, mehr als drei Viertel davon in Deutschland. Hier wuchs die Belegschaft im Vorjahresvergleich um 1,8 % auf 80.005 Mitarbeiter. Für das BMW Werk Leipzig hat die BMW Group bis Ende 2004 knapp 2.000 neue Mitarbeiter eingestellt, die im Jahr 2004 teilweise noch zur Qualifizierung an anderen Standorten eingesetzt wurden.

Weitere Ausbildungsplätze geschaffen

Die Zahl der Auszubildenden in der BMW Group hat sich im Jahr 2004 weiter erhöht. Insgesamt erlernen zurzeit 4.464 junge Menschen einen Beruf in der BMW Group, das sind 3,7 % mehr als im Vorjahr. Die Ausbildungsquote in Deutschland – also der Anteil der Auszubildenden an der gesamten Mitarbeiterzahl – beträgt 5 %. Weltweit hat die BMW Group allein in den vergangenen drei Jahren über 600 zusätzliche Ausbildungsplätze geschaffen. Zahlreiche Einstiegsprogramme für Abiturienten und Hochschulabsolventen runden das Angebot für Berufseinsteiger bei der BMW Group ab.

Umfangreiche Bildungsmaßnahmen

Im Jahr 2004 investierte die BMW Group rund 232 Mio. Euro (Vorjahr 196 Mio. Euro) in die Aus- und Weiterbildung ihrer Mitarbeiter und damit für die nachhaltige Sicherung der Beschäftigungsfähigkeit. Das Verhältnis des Aufwands für Aus- und Weiterbildung zum Personalaufwand beträgt 3,2 % (Vorjahr 2,8 %).

Innovative Technologien im Personalmanagement

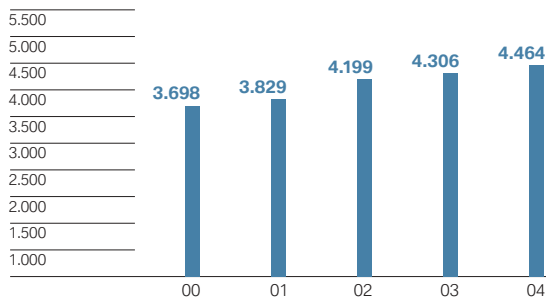
Mit dem Programm „excellence in Human Resources“ (eHR) nutzt die BMW Group die Möglichkeiten moderner Technologien für die Verbesserung des Personalmanagements. Im Zuge der Umsetzung des Programms wurde beispielsweise im März 2004 das Mitarbeiterportal „Network“ eingeführt. Es ermöglicht den Mitarbeitern den direkten Zugriff auf ihre persönlichen Daten und individualisierte Informationen und vermeidet aufwändige und zeitintensive Administrationsabläufe. Zum Jahresende 2004 nutzten bereits 64.000 Mitarbeiter der BMW Group das neue Portal, bis Mitte 2005 werden alle Mitarbeiter der deutschen Standorte Zugriff erhalten.

Die Suche nach neuen Mitarbeitern wird durch ein neues Online-Recruitingsystem unterstützt. Externen und internen Kandidaten wird damit unter

Mitarbeiter der BMW Group	31.12.2004	31.12.2003	Veränderung in %
Automobile*	99.043	97.711	1,4
Motorräder	2.918	2.954	-1,2
Finanzdienstleistungen	2.841	2.476	14,7
Sonstige*	1.170	1.109	5,5
davon Software	(1.108)	(1.045)	6,0
BMW Group*	105.972	104.250	1,7
unbereinigt	105.972	104.342	1,6

* Vorjahresstand bereinigt um Ausgliederungen und konzerninterne Umgliederungen

Auszubildende der BMW Group am 31. Dezember



anderem die Möglichkeit geboten, ihre Bewerbung in einen Bewerberpool einzustellen und laufend zu aktualisieren. Die Akzeptanz des neuen Systems war von Beginn an hoch, seit Systemstart im April bis zum Jahresende 2004 wurden rund 209.000 externe Bewerbungen registriert. Mit Einführung dieses Systems stieg die Online-Quote stetig, im Dezember 2004 gingen bereits 82 % der Bewerbungen online ein.

Qualitative Personalplanung enger mit langfristiger Unternehmensplanung gekoppelt

Mit der stärkeren Verzahnung des bereits bestehenden Prozesses zur qualitativen Personalplanung mit der langfristigen Unternehmensplanung hat die BMW Group im Jahr 2004 die Voraussetzung geschaffen, um die Qualifikationen und die Kompetenzen der Mitarbeiter noch präziser und frühzeitiger auf die zukünftigen Anforderungen des Unternehmens hin zu steuern. Durch die Berücksichtigung ressortübergreifender Personalbelange in strategischen Unternehmensentscheidungen lassen sich beispielsweise Maßnahmen zur Personalentwicklung oder zur Veränderung der Mitarbeiterstrukturen zielgerichteter und frühzeitiger erkennen und einleiten. In Summe ergeben sich so weitere Optimierungspotenziale durch einen aus Gesamtunternehmenssicht effizienteren Mitarbeiterereinsatz.

Automobilproduktion deutlich gesteigert

In ihrem weltweiten Produktionsnetzwerk erreichte die BMW Group im Geschäftsjahr 2004 einen neuen Höchstwert bei der Fahrzeugfertigung und schuf so die Voraussetzungen für die deutliche Absatzsteigerung. Insgesamt wurden 1.250.345 Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce im Jahr 2004 gefertigt (+ 11,7 %).

Vor besonderen Herausforderungen stand dabei erneut die Produktion von BMW Automobilen. Bedingt durch die Umsetzung der Produkt- und Marktoffensive waren im Jahr 2004 zahlreiche Anläufe neuer Modelle in den BMW Werken zu bewältigen. Flexible Arbeitszeitmodelle, weitere Prozessoptimierungen und vor allem die hohe Einsatzbereitschaft der Mitarbeiter trugen dazu bei, diese Aufgabe erfolgreich zu lösen.

In Summe wurden im Jahr 2004 weltweit 1.059.978 BMW Automobile gefertigt, das entspricht einer Produktionssteigerung von 12,3 % gegenüber dem Vorjahr. Hinzu kamen 189.492 Fahrzeuge der Marke MINI aus dem Werk Oxford, 8,7 % mehr als ein Jahr zuvor.

Außerdem entstanden in der Manufaktur von Rolls-Royce Motor Cars im britischen Goodwood 875 Rolls-Royce Phantom, das sind 74,3 % mehr als im Vorjahr.

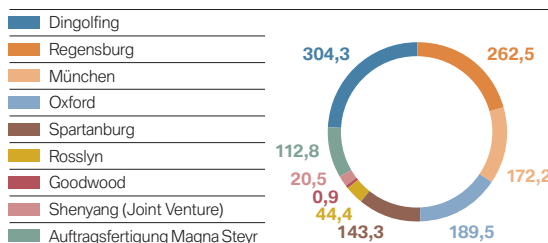
Die hohen Anforderungen aus der Produkt- und Marktoffensive prägten das Jahr 2004 in nahezu allen Produktionsstandorten der BMW Group.

Das BMW Werk Dingolfing überschritt im Jahr 2004 erstmals die Marke von 300.000 produzierten Fahrzeugen pro Jahr. 304.254 Automobile der BMW 5er, 6er und 7er Modellreihe verließen das Werk, mehr als in jedem anderen Werk der BMW Group.

Dieser Anstieg ist besonders bemerkenswert, weil im Jahr 2004 im Werk Dingolfing zahlreiche Anläufe zu bewältigen waren, unter anderem für den BMW 5er Touring mit drei Motorvarianten sowie die neue Sechs-Zylinder-Motor-Generation für das BMW 6er Coupé und das 6er Cabrio. Im Jahr 2004 wurde in Dingolfing im Rahmen eines 160-Millionen-

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG Risikomanagement	40
Die BMW Aktie im Jahr 2004	44
	48

Automobilproduktion der BMW Group nach Werken im Jahr 2004
in Tsd.



Euro-Projekts auch die zentrale Teileauslieferung zur Versorgung der weltweiten BMW Handelsorganisation erweitert.

Im BMW Werk München stand im Jahr 2004 der Anlauf der neuen BMW 3er Limousine im Mittelpunkt, der zu den bisher größten Umbaumaßnahmen in der Montage und im Karosseriebau führte. In München lief der BMW 3er bereits im Dezember 2004 an; die weiteren 3er Produktionswerke Regensburg, Leipzig und Rosslyn (Südafrika) folgen ab Februar bzw. März 2005. Trotz der entsprechenden Umbaumaßnahmen und der damit verbundenen Produktionsunterbrechung im Januar verließen im Jahr 2004 mehr als 172.000 BMW Automobile das Münchener Werk. Seit Beginn der Produktion wurden im Münchener Stammwerk inzwischen mehr als sieben Millionen BMW Automobile gefertigt. Neben allen V8- und V12-Motoren wird in München auch der neue Zehn-Zylinder-Motor für den BMW M5 und den BMW M6 produziert, beide Fahrzeuge sind ab April 2005 für Kunden erhältlich.

Zum Start der Serienproduktion für den neuen BMW 1er wurden im Werk Regensburg umfangreiche Ausbauarbeiten abgeschlossen, für die das Unternehmen seit dem Jahr 2001 insgesamt rund 500 Millionen Euro investierte. So wurde beispielsweise die Lackiererei komplett erneuert, nach dem Werk Dingolfing bringen nun auch in Regensburg die Roboter Pulverklarlack in einem elektrostatischen

Verfahren auf die Karosserie auf. Die BMW Group ist derzeit der einzige Hersteller weltweit, der auf die umweltfreundliche Pulverklarlacktechnologie setzt, bei der weder Wasser noch Lösungsmittel benötigt werden.

Die Arbeiten am neuen BMW Werk Leipzig verlaufen weiter planmäßig, der bisherige Erprobungsbetrieb zeigt bereits eine hohe Reife aller Anlagen und Prozesse. Ab März 2005 werden an dem neuen Standort Automobile der BMW 3er Modellreihe gefertigt. Mit der Eröffnung im Mai 2005 reiht sich Leipzig offiziell in das internationale BMW Produktionsnetzwerk ein, das dann aus 22 Standorten in zwölf Ländern besteht.

Seit Produktionsbeginn der aktuellen BMW 3er Baureihe im Jahr 1998 wurden im BMW Werk im süd-afrikanischen Rosslyn mehr als 250.000 Automobile dieser Modellreihe gefertigt. Das 250.000. Fahrzeug, ein BMW 330i, lief im August 2004 vom Band.

Im BMW Werk im amerikanischen Spartanburg startete im April 2004 die Produktion des BMW X5 4.8i, der leistungsstärksten Variante dieses Erfolgsmodells. Zum Jahresende begannen an dem US-Standort umfangreiche Umbaumaßnahmen, die in den nächsten Jahren fortgeführt werden. Dabei wird die Montage von zwei getrennten Linien für die Modelle BMW X5 und Z4 auf eine Montagelinie umgestellt, um die Produktion weiter zu flexibilisieren.

Das im Rahmen des Vertriebs- und Produktions-Joint-Ventures mit dem chinesischen Partner Brilliance Automotive Holdings neu gegründete Werk in Shenyang, Nordchina, wurde im Mai 2004 offiziell eröffnet. Aufgrund der wirtschaftspolitisch induzierten Kreditverknappung und der daraus resultierenden Kaufzurückhaltung wurde die Produktion im Joint-Venture langsamer gesteigert als ursprünglich geplant. Das mittelfristige Produktionsziel von 30.000 BMW Fahrzeugen pro Jahr bleibt jedoch unverändert.

Beim Kooperationspartner Magna Steyr Fahrzeugtechnik in Graz, Österreich, wurden im Jahr 2004 mehr als 112.000 BMW X3 gefertigt. Im Sep-

tember wurde mit dem Anlauf des X3 2.0i die Motorpalette für dieses Sports Activity Vehicle weiter ausgebaut.

Im BMW Werk Landshut hat die BMW Group in den vergangenen Jahren rund 100 Millionen Euro in den Bau einer Magnesium-Gießerei investiert, die im Jahr 2004 in Betrieb genommen wurde. Damit schuf das Unternehmen die notwendigen Kapazitäten für die Serienproduktion des Magnesium-Aluminium-Verbund-Kurbelgehäuses des neuen BMW Reihensechszylinder-Ottomotors. Weitere zehn Millionen Euro investierte die BMW Group in Landshut in den Bau eines neuen Produktionsgebäudes für die Austauschmotorenfertigung. Herzstück der Anlage sind ein auf maximale Flexibilität ausgerichtetes Logistik- und Montagesystem sowie zwei neu konzipierte Motorenkaltpfstände. Die Spezialisten der Austauschmotorenfertigung sind somit in der Lage, bis zu 1.200 Motorvarianten aufzubereiten und zu prüfen. Diese Variantenvielfalt wird im Zuge der jüngsten Ausweitung der BMW Modellpalette weiter steigen.

Seit 25 Jahren fertigt die BMW Group im österreichischen Steyr Benzin- und Dieselmotoren, bisher hat das Unternehmen knapp drei Milliarden Euro am Standort investiert. Das größte Motorenwerk der BMW Group ist zugleich auch der Entwicklungsstandort für die BMW Dieselmotoren. Im Jubiläumsjahr wurde auch die bisher größte Einzelausbaustufe des Werks eröffnet, mit der der Standort um eine rund 37.000 Quadratmeter große Produktionshalle erweitert wurde und somit um rund ein Drittel in der Fläche gewachsen ist. Flexible Bearbeitungszentren sorgen dort für höchste Produkt- und Kapazitätsflexibilität.

Im britischen Motorenwerk Hams Hall wurden im vergangenen Jahr mehr als 146.000 Motoren gebaut und an die BMW Werke Regensburg, München, Leipzig und Rosslyn geliefert. Damit näherte sich die Gesamtproduktion der dort seit Januar 2001 gefertigten Motoren der Halb-Millionen-Marke. Verantwortlich für die Produktion aller BMW Vierzylinder-

Benzinmotoren zwischen 1,6 und 2,0 Liter Hubraum, trug Hams Hall zur anhaltenden Erfolgsgeschichte des BMW 3er ebenso bei wie zum erfolgreichen Start der 1er Reihe. Inzwischen begannen Vorbereitungen, um das Werk auf die Produktion einer weiteren Reihe von Vierzylindermotoren zu rüsten, die künftige MINI Fahrzeuge antreiben sollen.

Im MINI Werk Oxford begann im April 2004 die Produktion des MINI Cabrio. Die produktionstechnische Integration des neuen Modells zeigt die hohe technische Flexibilität des Werks Oxford, denn das Cabrio wird auf denselben Produktionslinien in Rohbau, Lackiererei und Montage hergestellt wie die anderen MINI Modelle. Dank flexibler Arbeitszeitmodelle und einer stetigen Optimierung der Produktionsprozesse konnten die Kapazitäten in Oxford seit Beginn der Serienfertigung des MINI im Jahr 2001 kontinuierlich gesteigert werden – von der ursprünglich geplanten Jahresproduktion von rund 100.000 auf einen Höchstwert von rund 189.000 Fahrzeugen im Jahr 2004. So ist im August 2004 nach nur drei Jahren bereits der 500.000. MINI in Oxford vom Band gelaufen.

Die Produktion des Rolls-Royce Phantom im britischen Goodwood wurde im Jahr 2004 deutlich gesteigert. Dabei bewies die britische Manufaktur ihren hohen Anspruch und ihre Flexibilität insbesondere bei der Realisierung von individuellen Sonderausstattungen, die von rund 60 Prozent der Kunden gewünscht wurden.

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG Risikomanagement	40
Die BMW Aktie im Jahr 2004	44
	48

Zertifizierungsaudit 2004 erfolgreich abgeschlossen

Alle Werke der BMW Group sind nach einheitlichen Qualitäts- und Umweltstandards zertifiziert. Darüber hinaus sind die jeweiligen Umweltmanagementsysteme auf die jeweiligen Belange des Standorts maßgeschneidert. Das Überwachungsaudit 2004 zur Bestätigung des konzernweiten ISO-Zertifikats für Qualität und Umweltschutz wurde erfolgreich abgeschlossen. Die TÜV-Auditoren bestätigten allen Standorten einen hohen Standard der Abläufe. Einige der vorgestellten Prozesse wurden von den Auditoren sogar als Best Practice erwähnt.

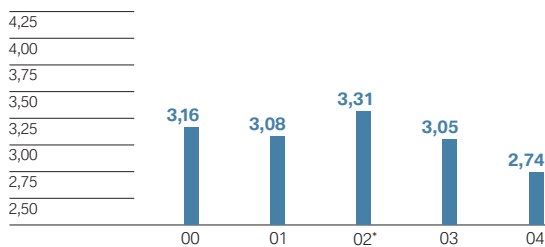
Auf Emissionshandel gut vorbereitet

Die Vorbereitungen zum Aufbau eines europäischen Emissionshandelssystems für Unternehmen wurden im Jahr 2004 abgeschlossen. Die BMW Group ist von den neuen Regelungen an ihren europäischen Produktionsstandorten mit den großen Energiezentralen (Feuerungswärmeleistung > 20 MW) direkt betroffen. Bedingt durch moderne, energieeffiziente Anlagenkonzepte, wie zum Beispiel Kraftwärmekoppelung, konnte die BMW Group europaweit eine ausgeglichene Bilanz zwischen den prognostizierten CO₂-Emissionen und den zur Verfügung stehenden Emissionsrechten erreichen.

Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge

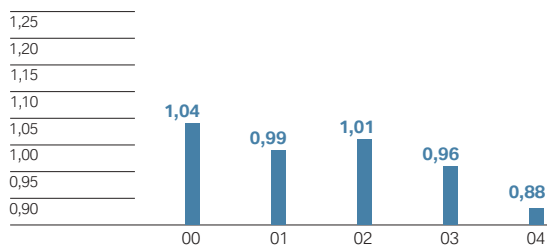
Bei der Umsetzung der EU-Altfahrzeugrichtlinie knüpft die BMW Group nahtlos an ihr umfassendes Recyclingkonzept an. Die EU-Richtlinie verpflichtet die Automobilhersteller, alle Produkte mit Erstzulassung ab dem 1. Juli 2002 kostenlos zurückzunehmen. Ab 2007 weitet sich diese Verpflichtung auf den gesamten Fahrzeugbestand aus. Die BMW Group setzt für den Aufbau von Rücknahmestrukturen in den 25 europäischen Mitgliedsstaaten auf die Zusammenarbeit mit klein- und mittelständischen Demontagebetrieben. Um die optimalen Voraussetzungen für eine spätere umweltgerechte Verwertung der BMW Group Produkte zu erzielen, fließen Recyclinganforderungen direkt in die Entwicklung neuer Fahrzeuggenerationen ein. Als Beispiel sind hier die Fahrzeuge der neuen BMW 3er Reihe zu nennen, deren pyrotechnische Komponenten, wie z. B. Airbags, schnell und damit kostengünstig neutralisiert werden können. Dadurch entfällt die zeitintensive Demontage der pyrotechnischen Komponenten. Bereits heute sind alle Modelle der BMW Group nahezu vollständig und wirtschaftlich verwertbar. Eine ausführliche Erläuterung der Aktivitäten des „Design for Environment“ findet sich im aktuellen Sustainable Value Report der BMW Group (www.bmwgroup.com/sustainability).

Energieverbrauch je produzierte Einheit
in MWh



* Höhere Energieintensität bedingt durch fortgesetzte Umstellung auf umweltfreundliche Wasserbasis- und Pulverlacktechnologie.

Emissionen CO₂ je produzierte Einheit
in t



Forschung und Entwicklung mit klarer Innovationsorientierung

Zuverlässigkeit und Qualität stehen an erster Stelle des Entwicklungsprozesses. Das Ziel ist, mit neuen Technologien weitere Fortschritte zu erzielen und die Komplexität einzelner Systeme zu reduzieren – nicht aber, die Innovationen zu verringern und auf sinnvolle Funktionen zu verzichten.

Die Vorbereitungen auf neue Motoren und Fahrzeugmodelle waren im Jahr 2004 Kernthema der Forschung und Entwicklung der BMW Group. Unter der Zielsetzung „Effiziente Dynamik“ strebt die BMW Group an, die gegenläufigen Ziele von mehr Leistung, Komfort und Sicherheit einerseits und niedrigerem Verbrauch und geringeren Emissionen andererseits zu vereinen.

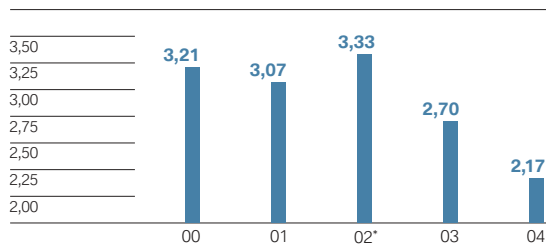
Die Entwicklung des neuen Reihensechszylinder-Ottomotors war das bisher aufwändigste Motorenprojekt in der Geschichte der BMW Group und erreichte im Jahr 2004 Serienreife. Durch die Verwendung innovativer Werkstoffe, wie etwa dem Magnesium-Aluminium-Verbund-Kurbelgehäuse, ist das neue Triebwerk sieben Prozent leichter als sein Vorgänger und damit das weltweit leichteste Sechszylinderaggregat. Die stufenlose Regelung der Ventilöffnungszeiten (VALVETRONIC), die in allen neuen BMW Benzinmotoren mit Ausnahme der M-Motoren zum Einsatz kommt, optimiert auch im neuen Sechszylinder-Motor den Drehmomentverlauf

und senkt den Verbrauch. Viele weitere Innovationen wie eine elektrische Wasserpumpe oder eine volumenstromgeregelte Ölpumpe wurden verwirklicht und sorgen unter anderem dafür, dass trotz einer um zwölf Prozent gestiegenen Leistung der Verbrauch um zwölf Prozent niedriger ausfällt als beim Vorgänger. Zunächst wurde dieser Motor, der für eine breite Verwendung innerhalb der BMW Modellreihen vorgesehen ist, im BMW 630i vorgestellt.

Durch die Entwicklung der Variable-Twin-Turbo-Technologie (Stufenaufladung) wuchs die Leistung des 3,0-Liter-Dieselmotors auf 200 kW (272 PS). Ein Regelkreis von zwei hintereinander geschalteten Turboladern wird von einer speziell entwickelten Elektronik gesteuert. Der Motor ist der mit großem Abstand kräftigste Dieselmotor seiner Klasse. Lauf-ruhe und Komfort liegen auf höchstem Niveau, Verbrauch und Emissionen sind vorbildlich, ein Partikelfilter gehört zum Serienumfang.

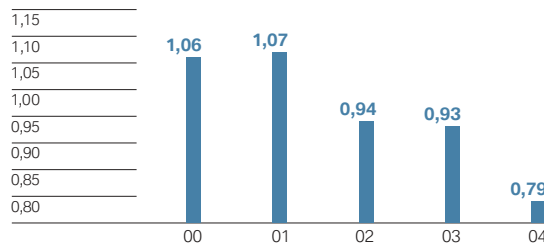
Für den V10-Motor, der für den BMW M5 und BMW M6 entwickelt wurde, übernahm die BMW Group technologische Grundprinzipien, Fertigungsverfahren und Werkstoffe aus dem BMW WilliamsF1-Rennmotor. So verfügt er beispielsweise über ein besonders verwindungssteifes Kurbelgehäuse und ist auf ein möglichst geringes Gewicht hin optimiert. Der V10 hat fünf Liter Hubraum, leistet 373 kW (507 PS) und ist der bislang stärkste Serienmotor der BMW Group (im M5 und M6: Kraftstoffverbrauch

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



*struktureller Anstieg 2002 bedingt durch neuen Berechnungsmodus gemäß VOC-Verordnung (31. BImSchV)

Prozessabwasser je produzierte Einheit
in m³



Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG Risikomanagement	40
Die BMW Aktie im Jahr 2004	44

innerorts 22,7 l/100 km, außerorts 10,2 l/100 km, kombiniert 14,8 l/100 km und CO₂-Emission kombiniert 357 g/km). Mit maximal 8.250 Umdrehungen pro Minute stößt der Zehnzylinder in eine Drehzahlregion vor, die bis vor kurzem noch reinrassigen Rennmotoren vorbehalten war.

Der neue BMW 1er verfügt über zahlreiche Neuheiten wie beispielsweise serienmäßige Run-Flat-Reifen inklusive Reifenpannenanzeige, ein zweistufiges Bremslicht oder die kontinuierliche Anzeige der Restlaufzeiten der Verschleißteile. Das Antriebskonzept mit einem längs eingebauten Motor und angetriebener Hinterachse ist einzigartig für ein Fahrzeug der Kompaktklasse. Dieses aus den größeren Modellreihen bewährte Konzept ermöglicht höhere Lenkpräzision, Spurstabilität und Agilität.

Für den im Jahr 2004 vorgestellten BMW 5er Touring wurden technische Highlights wie die Aktivlenkung, die Wankstabilisierung Dynamic Drive oder das Head-up-Display angepasst und stehen als Sonderausstattung zur Verfügung.

Mit dem BMW M5 der vierten Generation schreibt die BMW Group die 20 Jahre währende Tradition besonders leistungsstarker Sportlimousinen fort. Angetrieben wird der neue BMW M5 von einem speziell dafür entwickelten V10-Hochleistungstriebwerk. Die Gangwahl erfolgt über ein Sieben-Gang-SMG Getriebe, das sich exakt an den Wunsch des Fahrers anpassen lässt. Ebenfalls speziell für den M5 wurde eine neue Generation der Dynamischen Stabilitäts Control (DSC) entwickelt, die zusätzlich per Knopfdruck eine zweite Stufe für sehr sportlich orientierte Fahrer anbietet. Die Elektronische Dämpfer Control (EDC) des M5 ermöglicht es dem Fahrer durch drei Programme das Fahrwerk von sportlich straff bis komfortabel einzustellen. Über eine weitere Funktion sind verschiedene Motorcharakteristiken abrufbar. All diese Funktionen wurden ebenfalls im Hochleistungscoupé M6 integriert. Zur Gewichts-senkung und für einen niedrigen Schwerpunkt wurde der M6 mit einem Karbondach ausgestattet.

Die neuartige Verdeckkonstruktion für das BMW 6er Cabrio ermöglicht auch bei geschlossenem Dach eine sehr elegante Linienführung. Das

Stoffverdeck bietet darüber hinaus eine für ein Cabrio hervorragende Schall- und Wärmeisolierung.

Durch die Entwicklung des MINI Cabrios wurde im Jahr 2004 die MINI Produktpalette um eine zweite Karosserievariante ergänzt. Eine im Cabrio-Segment bislang einmalige Funktion ist das integrierte Schiebedach. Zusätzlich ist der vollautomatische Verdeckmechanismus besonders schnell, so lässt sich das gesamte Dach in nur 15 Sekunden versenken. Trotz der geringen Fahrzeuggröße bietet das MINI Cabrio hohe Funktionalität und optimale Raumnutzung.

In einem Kooperationsprojekt entwickeln die BMW Group und PSA Peugeot Citroën eine neue Familie von Benzinmotoren. Die BMW Group wird diese Triebwerke, in denen modernste Motorentechnologien zum Einsatz kommen, in zukünftigen Varianten von MINI Automobilen einsetzen.

Im Jahr 2004 wurde mit dem Projekthaus das neue Herz des Forschungs- und Innovationszentrums der BMW Group fertig gestellt. Das Konzept des neuen Bauwerks ist darauf ausgelegt, die erfolgreiche Entwicklung neuer Fahrzeuge weiter zu beschleunigen.

Die Raumaufteilung des Projekthauses ermöglicht eine direkte Zusammenarbeit der nach Modellreihen organisierten Spezialisten und Projektteams aus den verschiedenen Fachbereichen. Sie haben ihre Arbeitsplätze rund um ein Atrium, in dessen Mitte ein ovales, verglastes Gebäude steht. Brücken über das Atrium verbinden dieses „Haus im Haus“ mit dem außenliegenden Ringgebäude. Über kurze Wege sind so die Projektarbeitsplätze mit dem in der Mitte liegenden Gebäude verbunden, der zentrale Bau dient als Studio- und Werkstattgebäude.

Senkung von Verbrauch und Emissionen im Fokus

Die BMW Group setzt ihr Engagement zur kontinuierlichen Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der damit verbundenen Reduzierung des Ausstoßes von Kohlendioxid (CO₂) fort. Im Rahmen der freiwilligen Vereinbarung des Verbandes der Deutschen Autoindustrie (VDA) leistet das Unternehmen seinen

Beitrag zur Absenkung des Flottenverbrauchs neu zugelassener Fahrzeuge von 1990 bis 2005 um 25 Prozent. Darüber hinaus treibt die BMW Group neue Leichtbaukonzepte und die Weiterentwicklung der Motorentechnik voran, um ihren Anteil an der Verpflichtung des Verbandes der Europäischen Kraftfahrzeughersteller (ACEA) zu erfüllen. Diese sieht eine Kohlendioxid-Reduzierung auf 140 g/km im europäischen Flottenmittel der neu zugelassenen Fahrzeuge vor, entsprechend einer Verbrauchsreduzierung von 25 % im Betrachtungszeitraum 1995 bis 2008.

Neben der Optimierung der herkömmlichen Antriebstechnik und der Einführung neuer Modellreihen, wie der BMW 1er Reihe im Herbst 2004, wird langfristig die Nutzung alternativer Kraftstoffe im Verkehr angestrebt. Die BMW Group wird noch in der Produktionszeit der aktuellen 7er Modellreihe eine Variante mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor an erste Kunden ausliefern. Das Ziel von BMW CleanEnergy, einer Initiative der BMW Group, ist die Nutzung von Wasserstoff, der mittels regenerativer oder CO₂-freier Energien erzeugt wird und damit langfristig die höchsten Potenziale zur CO₂-Reduzierung und Ressourcenschonung fossiler Kraftstoffe bietet. Das Wasserstoff-Rekordfahrzeug BMW H2R, das im Jahr 2004 neun internationale Rekorde aufgestellt hat, beweist die Leistungsfähigkeit der Wasserstoff-Technologie.

Internationales Einkaufsnetzwerk weiter gestärkt

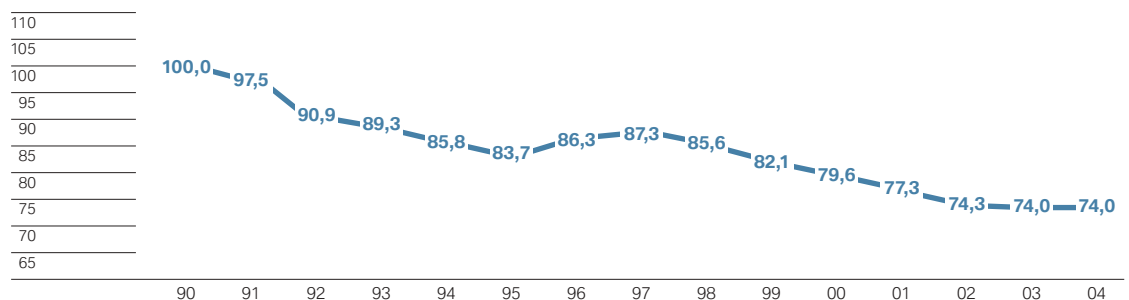
Im Jahr 2004 hat die BMW Group ihr internationales Einkaufsnetzwerk weiter ausgebaut und sich mit der Produktion der 3er und 5er Reihe im Werk Shenyang insbesondere auf den Beschaffungsmärkten in China und im ASEAN-Raum (Association of South East Asian Nations) neue Potenziale in den Bereichen Karosserie- und Fahrwerksteile erschlossen. Zur Unterstützung des globalen Wachstums der BMW Group stehen vor allem die NAFTA-Staaten (North American Free Trade Agreement), aber auch Asien, insbesondere China, im Fokus der produktbezogenen Beschaffungsmarktstrategien. Neben Beiträgen zur Reduzierung des Währungsexposures der BMW Group steht hier die Sicherung einer kostenoptimalen Versorgung der Werke im Vordergrund.

Einkaufsvolumen im NAFTA-Raum währungsbedingt gesunken

Die Versorgung des globalen Produktionsnetzwerks der BMW Group mit Kaufteilen findet in einer regionalen Verteilung des Einkaufsvolumens seinen Niederschlag, in der knapp die Hälfte des Einkaufsvolumens nach wie vor außerhalb von Deutschland bezogen wird.

Kraftstoffverbrauch Automobile BMW Group

(Index: 1990 = 100; Basis: Flottenverbrauch neuzugelassener Fahrzeuge im Neuen Europäischen Fahrzyklus gemäss VDA-Zusage für PKW/Kombi*)

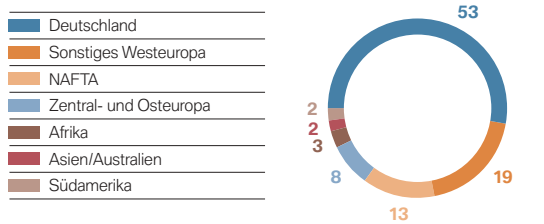


*Die Umstellung auf die einheitliche VDA-Berechnungsmethode für die unterschiedlichen Messverfahren DIN-1/3-Mix (bis 1996) und Neuer Europäischer Fahrzyklus NEFZ (ab 1997) bedingt geringfügige Datenabweichung zu früheren BMW Group Geschäftsberichten.

Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG	40
Risikomanagement	44
Die BMW Aktie im Jahr 2004	48

Regionale Verteilung des Einkaufsvolumens der BMW Group im Jahr 2004

in %, Basis: Produktionsmaterial



Das Einkaufsvolumen in Deutschland und Westeuropa (Euro-Raum) hat aufgrund des Absatzwachstums beim MINI sowie des Anlaufs der BMW 1er Reihe überproportional zugenommen. Im Vergleich zum Vorjahr sind so die Anteile von Deutschland und Westeuropa am regionalen Einkaufsvolumen um jeweils zwei Prozentpunkte auf 53 % bzw. 19 % gestiegen. Die Volumina in Südamerika, Afrika sowie Zentral- und Osteuropa sind proportional mit dem Gesamt-Einkaufsvolumen gewachsen und somit prozentual im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Der Anteil des NAFTA-Einkaufsvolumens ist aufgrund des schwachen US-Dollars sowie eines Rückgangs des Produktionsvolumens beim Z4 um drei Prozentpunkte auf 13 % gesunken. In US-Dollar gerechnet ist das aus den NAFTA-Staaten bezogene Einkaufsvolumen der BMW Group dagegen nur um knapp 3 % zurückgegangen. Das Einkaufsvolumen in Asien und Australien ist aufgrund des Engagements der BMW Group in China absolut gestiegen, prozentual hingegen war aufgrund des überproportionalen Wachstums des Einkaufsvolumens in Deutschland und Westeuropa ein Rückgang um einen Prozentpunkt auf jetzt 2 % im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen.

Angespannte Lage auf den Rohstoffmärkten

Eine besondere Rolle für den Einkauf der BMW Group spielten im Jahr 2004 die Preisentwicklung und die Versorgung mit Rohstoffen, wobei die Entwicklung auf den Märkten für Stahl und Rohöl im

Mittelpunkt stand. Vor allem im letzten Quartal 2004 waren insbesondere bei Stahl teilweise deutliche Preisanstiege zu verzeichnen. So lag z. B. der Durchschnittspreis für kaltgewalztes Stahlblech im Jahr 2004 um ca. 15 % über dem Jahr 2003. Auf Dollar-Basis verteuerten sich die gesamten Industrierohstoffe um 15 % und auf Euro-Basis um 7 %. Die NE-Metalle erhöhten sich um 20 % auf Dollar-Basis und um 12 % auf Euro-Basis. Durch den starken Euro waren die Staaten der EU von den Rohstoffpreiserhöhungen am Weltmarkt nicht so stark betroffen wie andere Volkswirtschaften.

2004 war die BMW Group für die wichtigsten Rohstoffe (Stahl, Kunststoffe) über Langzeitverträge weitgehend abgesichert. Bei Edelmetallen (Rhodium, Palladium, Platin) wurde die Entwicklung der Preise durch Preisabsicherungen gesteuert.

Management von Partnernetzwerken

Zur besseren Erschließung von Beschaffungspotenzialen wurde das Projekt „Management von Partnernetzwerken“ (MvP) initiiert, das in der frühen Phase der Produktentwicklung ansetzt und das Ziel hat, die Voraussetzungen bei der BMW Group für die maximale Ausschöpfung der Leistungsfähigkeit des Beschaffungsmarktes bezüglich Innovationskraft, Systemkompetenz und branchenfremdem Know-how zu schaffen. Im Jahr 2004 lag der Schwerpunkt von MvP auf der gezielten Einbindung von System- und Modullieferanten für komplexe Produktgruppen – beispielsweise in den Bereichen Fahrwerk und Türen – in die frühe Phase des Produktentstehungsprozesses (PEP). Damit konnten Lösungsideen des Beschaffungsmarktes frühzeitig erkannt und die Möglichkeiten einer Integration der entsprechenden Partnernetzwerke in den PEP bewertet werden.

Nachhaltigkeit in der Zusammenarbeit mit neuen Partnern fest verankert

Die BMW Group hat im Jahr 2003 die Prinzipien der Nachhaltigkeit in ihren Einkaufsbedingungen verankert. Damit unterstützt und ermutigt die BMW Group ihre Geschäftspartner und Zulieferer in ihren Unternehmen vergleichbare Grundsätze, insbesondere

Umwelt- und Sozialstandards einzuführen und umzusetzen. 2004 fanden die Grundsätze der Nachhaltigkeit von der Lieferantenvorauswahl bis hin zur Bewertung von Partnernetzwerken ihre Anwendung. Die BMW Group erwartet von ihren Geschäftspartnern und Zulieferern, diese Grundsätze als Basis für gegenseitige Beziehungen anzuwenden, und sieht darin ein geeignetes Kriterium für dauerhafte Geschäftsbeziehungen. Weitere Informationen über die Prinzipien im Einzelnen sowie ihre Anwendung enthält der Sustainable Value Report 2003/2004 der BMW Group, der im Internet unter www.bmwgroup.com/sustainability abrufbar ist.

Verbesserte Partneranbindung durch BMW Group Partner Portal

Die Nutzung des BMW Group Partner Portals hat im Jahr 2004 deutlich zugenommen: Etwa 40.000 interne Nutzer und mehr als 14.500 externe Anwender von 3.100 Partnerfirmen können derzeit auf knapp 50 Applikationen aus den Bereichen Entwicklung, Einkauf, Produktion und Logistik zugreifen.

Bei der Weiterentwicklung des im Vorjahr gestarteten Portals stand im Jahr 2004 die Nutzung web-basierter Prozesse und Technologien in Zusammenarbeit mit Lieferanten und Entwicklungspartnern im Vordergrund. Ziele sind eine Best-in-Class-Verfügbarkeit von Informationen und damit die Transparenz über den Beschaffungsmarkt für den Einkauf der BMW Group sowie ein beschleunigter Abstimmprozess mit Lieferanten.

Vertriebsnetz weiter ausgebaut

Im Rahmen der Umsetzung ihrer Marktoffensive hat die BMW Group im Jahr 2004 ihr internationales Vertriebsnetz weiter ausgebaut und ist nun in 34 Ländern mit eigenen Vertriebsgesellschaften vertreten. Über 120 weitere Länder werden von nationalen Importeuren betreut.

Durch die Gründung weiterer Tochtergesellschaften optimiert die BMW Group die Voraussetzungen, das jeweilige Marktpotenzial in einem zusammenwachsenden europäischen Markt effizienter zu nutzen. So hat das Unternehmen zum 1. Mai 2004 eine eigene Tochtergesellschaft in Ungarn eröffnet, eine weitere Vertriebsgesellschaft hat am 1. Januar 2005 in Portugal ihre Arbeit aufgenommen.

In den zehn Ländern, die zum 1. Mai 2004 der Europäischen Union beigetreten sind, stellt die BMW Group eine direkte Betreuung der Händlerbetriebe sicher. Dies geschieht entweder über eigene Tochtergesellschaften, wie in Ungarn oder Polen, oder über entsprechende Dienstleistungsverträge mit den jeweiligen nationalen Importeuren. Diese Anbindung ist die Voraussetzung dafür, dass die durch die neue Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) geänderten Rahmenbedingungen für den Automobilvertrieb in der Europäischen Union einheitlich umgesetzt werden. Der Kunde erlebt so in jedem Handelsbetrieb einheitlich hohe BMW Group Standards.

Parallel zur Modelloffensive der BMW Group schafft die Handelsorganisation weltweit durch entsprechende Investitionen in ihren Betrieben die Voraussetzungen dafür, dass die Verbreiterung der Modellpalette sowie ganz allgemein das Wachstum der BMW Group für Kunden und Interessenten positiv erlebbar wird.

Für die Marke BMW besteht die Handelsorganisation derzeit aus weltweit mehr als 3.000 Handelsbetrieben. Bei der Marke MINI stieg die Zahl der Handelsbetriebe bis zum Jahresende 2004 auf knapp 1.500 Betriebe. Damit ist die Marke MINI in 75 Ländern präsent.

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG Risikomanagement	40
Die BMW Aktie im Jahr 2004	44
	48

Das weltweite Vertriebsnetz für Rolls-Royce Fahrzeuge ist inzwischen nahezu komplett. Die Fahrzeuge werden derzeit von 68 Händlern weltweit vertrieben.

Im Juli 2004 hat die BMW Group die neue Vertriebs- und Aftersales-Trainingsakademie in Unterschleißheim bei München eröffnet, in der pro Jahr mehr als 10.000 Mitarbeiter geschult werden können. Mit dieser Einrichtung will die BMW Group sicherstellen, dass jeder der weltweit 45.000 Mitarbeiter in der BMW Group Handelsorganisation das Premium-Versprechen des Unternehmens auch nach dem Kauf eines Automobils einlösen kann.

Neben der Trainingsakademie in Unterschleißheim unterhält die BMW Group acht weitere regionale Trainingsstandorte in Deutschland und 30 weltweit. Überregionale Trainingszentren befinden sich in Dubai, Moskau, Singapur und Peking.

Mit neuen Fahrzeugen wie dem BMW 1er spricht die BMW Group neue Kundengruppen an. Dabei geht das Unternehmen auch im Marketing neue Wege. So bekamen bei der Einführungskampagne des neuen BMW 1er die digitalen Medien im Kommunikationsmix im Vergleich zu bisherigen BMW Kampagnen ein viel größeres Gewicht. Besonders große Aufmerksamkeit wurde durch die BMW 1er Internetkampagne erzielt. Das BMW 1er Internet-Special hatte bis zur Markteinführung Mitte September weltweit über 4,3 Millionen Besucher. Allein in Deutschland hatten sich bis Ende 2004 über 150.000 Interessenten für das BMW 1er Dialogprogramm registriert. Der weitaus größte Teil dieser Interessenten waren dabei Fahrer von Fremdfabrikaten. Große Resonanz erzielte auch die BMW 1er Tour. Bei dieser Probefahrt-Tour, die europaweit in mehr als 50 Städten zu Gast war, konnten 40.000 potenzielle Kunden das neue Modell erstmals Monate vor der Markteinführung fahren und erleben.

Prognosebericht/Ausblick Konjunktur im Jahr 2005

Bereits im Laufe des Jahres 2004 hat sich in allen Regionen der Welt die konjunkturelle Dynamik merklich verlangsamt. Die hohen Öl- und Rohstoffpreise sowie restriktivere wirtschaftspolitische Maßnahmen werden auch 2005 das globale Wachstum dämpfen. Trotz der Verlangsamung der globalen wirtschaftlichen Aktivität geht die BMW Group aber davon aus, dass der Prozess der globalen Konjunkturerholung anhält. Die Voraussetzungen für ein insgesamt solides Wachstum der Weltwirtschaft sind weiterhin gegeben, wenn auch für das Jahr 2005 eine Abschwächung der globalen Expansion gegenüber 2004 zu erwarten ist. Ein weiteres starkes Anziehen der Rohölpreise könnte die weltwirtschaftlichen Perspektiven jedoch deutlich beeinträchtigen.

Nach dem insgesamt kräftigen Aufschwung im Jahr 2004 sollte es insbesondere in den USA, Japan und den Schwellenländern in Asien und Lateinamerika wieder zu einer deutlich moderateren konjunkturellen Entwicklung kommen. Die Wirtschaft im Euro-Gebiet dürfte weiterhin nur mit mäßigem Tempo die Erholung fortsetzen. Für Deutschland zeichnet sich eine leichte Abschwächung des gesamtwirtschaftlichen Wachstums ab. Das Ausmaß der wirtschaftlichen Belebung im Euro-Gebiet, und insbesondere in Deutschland, wird im kommenden Jahr maßgeblich davon abhängen, inwieweit die bereits länger andauernde Schwäche der Inlandsnachfrage überwunden wird.

Automobilkonjunktur im Jahr 2005

Für die Triademärkte geht die BMW Group davon aus, dass im kommenden Jahr die Automobilmärkte in Japan und Europa leichte Steigerungen aufweisen werden, während der Automobilmarkt in den USA kaum wachsen dürfte. Ein robustes Wachstum beim Absatz von Neufahrzeugen sollte dagegen in wichtigen Märkten Asiens und Lateinamerikas zu beobachten sein.

Weiterhin geht die BMW Group davon aus, dass die Premium-Segmente auch in den kommenden Jahren stärker wachsen werden als die Volumen-Segmente.

Erwartungen der BMW Group für das Jahr 2005

Auf dieser Basis strebt die BMW Group im Automobilgeschäft weitere Absatzsteigerungen bei allen drei Konzernmarken an und wird damit auch im Jahr 2005 erneut einen Absatzhöchstwert erzielen.

Im Motorradgeschäft geht das Unternehmen davon aus, mit der vollen Verfügbarkeit der K 1200 S zum Saisonbeginn und der Vielzahl an neuen Modellen im Jahr 2005 wieder auf den Wachstumskurs der vergangenen Jahre zurückkehren zu können.

Im Finanzdienstleistungsgeschäft rechnet die BMW Group ebenfalls mit weiterem Wachstum in allen Geschäftsfeldern. Zudem ist eine Fortführung der Globalisierung des Geschäfts mit Schwerpunkten in Asien und Europa geplant.

Die BMW Group wird weiter in profitable Segmente investieren sowie ihr Produktionsnetzwerk kontinuierlich verbessern und ausbauen. So wird beispielsweise das MINI Werk Oxford um ein neues Produktionsgebäude für den Rohbau erweitert, bis zum Jahr 2007 wird die BMW Group mehr als 100 Mio. Britische Pfund in die Fertigung in Oxford investieren. Im Motorenwerk in Steyr investiert die BMW Group in den kommenden Jahren zusätzlich rund 300 Mio. Euro, um die Produktionskapazitäten weiter auszubauen. Weitere Investitionsschwerpunkte setzt die BMW Group im neuen BMW Werk Leipzig sowie mit den Umbaumaßnahmen im BMW Werk Spartanburg.

Mit dem Voranschreiten der Produkt- und Marktoffensive wird die BMW Group auch in Zukunft weitere Arbeitsplätze schaffen, allerdings werden sich die Zuwachsraten im Personalstand nicht mehr auf einem so hohen Niveau bewegen wie in den Vorjahren.

Die BMW Group wird ihren erfolgreichen Kurs 2005 fortsetzen und erneut die Leistungsfähigkeit des Unternehmens unter Beweis stellen. Mit zusätzlichen Modellreihen und neuen Modellen wird das Unternehmen auch in Zukunft konsequent die Absatzpotenziale in den Premium-Segmenten der internationalen Fahrzeugmärkte nutzen. Zudem wird die BMW Group ihre Präsenz in neuen und traditionellen Märkten weiter ausbauen. Außerordentliche Belastungen ergeben sich für die BMW Group im Jahr 2005 durch das Zusammentreffen von hoher Wettbewerbsintensität in den Märkten sowie der Wechselkursentwicklung des US-Dollars und der überdurchschnittlichen Verteuerung wichtiger Rohstoffe. Insgesamt strebt die BMW Group 2005 an, das hohe Ergebnisniveau des Vorjahres in etwa zu erreichen.

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG	40
Risikomanagement	44
Die BMW Aktie im Jahr 2004	48

Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation

Ertragslage

Der Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2004 einen Jahresüberschuss von 2.222 Mio. Euro. Damit liegt der Jahresüberschuss um 14,1% über dem des Vorjahres. Die Umsatzrendite nach Steuern beträgt 5,0% (i. Vj. 4,7%). Der Konzern erwirtschaftete ein Ergebnis je Stammaktie von 3,30 Euro (i. Vj. 2,89 Euro) und ein Ergebnis je Vorzugsaktie von 3,32 Euro (i. Vj. 2,91 Euro).

Die Umsatzerlöse des Konzerns stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 6,8%. Vor allem der niedrige Wechselkurs des US-Dollars wirkte sich im Geschäftsjahr 2004 negativ auf die Umsatzentwicklung des Konzerns aus. Währungsbereinigt konnte dagegen ein Umsatzwachstum von 9,2% erzielt werden. Die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Automobilen

der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce stiegen trotz der Währungseinflüsse um 8,9%. Die Umsatzerlöse im Motorradgeschäft sanken volumen- und währungsbedingt um 2,9%. Im Geschäft mit Finanzdienstleistungen stiegen die Umsatzerlöse nach negativen Währungseinflüssen um 1,8%. Die Umsatzerlöse aus den sonstigen Aktivitäten des Konzerns betragen 85 Mio. Euro und betreffen im Wesentlichen nur noch die Softlab Gruppe, nachdem das Presswerk in Swindon seit Beginn des Geschäftsjahres 2004 dem Segment Automobile zugeordnet wurde. Die vergleichbare Vorjahreszahl der Umsatzerlöse aus den sonstigen Aktivitäten des Konzerns beträgt 103 Mio. Euro. In den Regionen war die Umsatzentwicklung nicht einheitlich. In Deutschland stiegen die Umsatzerlöse um 12,9% und im übrigen Europa um 18,2%. In der Region Amerika sanken die Umsatzerlöse gegenüber Vorjahr im Wesentlichen

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

in Mio. Euro	1.1. bis 31.12.2004	1.1. bis 31.12.2003
Umsatzerlöse	44.335	41.525
Umsatzkosten	- 34.064	- 32.090
Bruttoergebnis vom Umsatz	10.271	9.435
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	- 4.653	- 4.446
Forschungs- und Entwicklungskosten	- 2.334	- 2.146
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	461	510
Ergebnis vor Finanzergebnis	3.745	3.353
Finanzergebnis	- 191	- 148
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	3.554	3.205
Ertragsteuern	- 1.332	- 1.258
Jahresüberschuss	2.222	1.947

währungsbedingt um 8,4 %. In den Märkten Afrika, Asien und Ozeanien sind die Umsatzerlöse insgesamt um 0,4 % zurückgegangen. Dies ist auf den Absatzrückgang in einzelnen asiatischen Märkten, vor allem im chinesischen Markt, zurückzuführen.

Die Umsatzkosten des Konzerns sind gegenüber Vorjahr um 0,6 Prozentpunkte geringer gestiegen als die Umsatzerlöse. Das Bruttoergebnis vom Umsatz nimmt um 8,9 % zu und hat bezogen auf das Umsatzvolumen einen Anteil von 23,2 % (i. Vj. 22,7 %). Im Teilkonzern „Industriegeschäft“ ist der Anteil des Bruttoergebnisses, bezogen auf das Umsatzvolumen, im Vergleich zum Vorjahr um 0,2 Prozentpunkte niedriger; im Teilkonzern „Finanzgeschäft“ stieg dieser Anteil um 0,2 Prozentpunkte. Zum Konsolidierungskreis der Teilkonzerne siehe auch Anhangsangabe [1].

Die Vertriebskosten und allgemeinen Verwaltungskosten sind aufgrund der Ausweitung des Geschäftsvolumens um 4,7 % gestiegen, jedoch vergleichsweise geringer als der Umsatz. Die Relation zu den Umsatzerlösen beträgt 10,5 % und liegt damit um 0,2 Prozentpunkte unter der des Vorjahres.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten wurden gegenüber dem Vorjahr um 8,8 % gesteigert. Dies sind 5,3 % (i. Vj. 5,2 %) des Umsatzvolumens. In den Forschungs- und Entwicklungskosten sind Abschreibungen und Abgänge aktivierter Entwicklungskosten von 637 Mio. Euro (i. Vj. 583 Mio. Euro) enthalten. Die gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen, das sind die Forschungs- und nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten sowie die Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten, betrugen im Berichtsjahr 2.818 Mio. Euro (i. Vj. 2.559 Mio. Euro). Dies ist, bezogen auf den Umsatz im Berichtsjahr, eine Forschungs- und Entwicklungsquote von 6,4 % (i. Vj. 6,2 %).

Die in den Umsatzkosten, Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten sowie Forschungs- und Entwicklungskosten enthaltenen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen betragen insgesamt 2.672 Mio. Euro (i. Vj. 2.370 Mio. Euro).

Der positive Saldo aus den Sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen ist gegenüber

dem Vorjahr um 9,6 % gesunken. Dabei sind die Sonstigen betrieblichen Erträge vor allem durch geringere Erträge aus Währungsgeschäften, aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens sowie den Übrigen betrieblichen Erträgen um 11,8 % gesunken. Dagegen haben die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen vor allem durch verminderte Prozessrisiken aufgrund abgeschlossener Verfahren zugenommen. Die Erträge aus der Auflösung von Wertminderungen sind durch im Jahresvergleich höhere Aufzinsungen gestiegen. Der Rückgang der Sonstigen betrieblichen Aufwendungen beträgt gegenüber Vorjahr 13,6 %. Er ist auf niedrigere Aufwendungen aus Währungsgeschäften sowie auf gegenüber Vorjahr geringere Aufwendungen in den Übrigen betrieblichen Aufwendungen zurückzuführen. Dagegen haben die Dotierungen von Rückstellungen vor allem durch neue Prozessrisiken zugenommen.

Das Finanzergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr um 29,1 % vermindert. Dies beruht auf negativen Ergebnissen aus der Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten und der Marktwertentwicklung der Optionsverpflichtung aus der Umtauschanleihe auf die von der BMW Group gehaltenen Anteile an der Rolls-Royce plc, London, die das Sonstige Finanzergebnis gegenüber Vorjahr um 143 Mio. Euro reduzierten. Von dem Rückgang entfielen auf die negative Marktwertentwicklung der Optionsverpflichtung 58 Mio. Euro. Die negative Marktwertentwicklung der Optionsverpflichtung ergibt sich aus der Steigerung des Börsenkurses der Rolls-Royce plc Aktien. Der Marktwert der von der BMW Group gehaltenen Anteile an der Rolls-Royce plc hat sich im Geschäftsjahr 2004 um 154 Mio. Euro verbessert. Diese Steigerung wird ergebnisneutral im Kumulierten übrigen Eigenkapital erfasst und kann zum Ausgleich der negativen Marktwertentwicklung der Optionsverpflichtung nicht herangezogen werden. Der Rückgang des Sonstigen Finanzergebnisses wurde durch den Anstieg des Beteiligungsergebnisses um 97 Mio. Euro auf 94 Mio. Euro teilweise ausgeglichen. Das Zinsergebnis liegt mit einer Steigerung von 3 Mio. Euro auf dem Niveau des Vorjahres. Der negative Saldo aus den

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG Risikomanagement	40
Die BMW Aktie im Jahr 2004	44
	48

Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen und den erwarteten Vermögenserträgen aus Pensionsfonds ist gegenüber Vorjahr um 11,2 % gestiegen.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist gegenüber Vorjahr um 10,9 % gestiegen. Es enthält, verteilt über die einzelnen Funktionskosten, einmalige Aufwendungen aus der Erhöhung von Pensionszusagen in Höhe von insgesamt 49 Mio. Euro. Die Erhöhung der Pensionszusagen betrifft im Wesentlichen Tarifmitarbeiter.

Die Umsatzrendite vor Steuern beträgt 8,0 % (i. Vj. 7,7 %).

Der Jahresüberschuss des Konzerns ist im Vergleich zum Vorjahr um 14,1 % gestiegen. Er hat damit im Verhältnis zum Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit stärker zugenommen. Dies ist auf die gegenüber Vorjahr gesunkene Steuerlastquote zurückzuführen. Die geringere Steuerlastquote beruht im Wesentlichen auf Steuererminderungen durch steuerfreie Beteiligungserträge sowie Steueränderungen in Deutschland.

Im Segment Automobile wurden im Berichtsjahr 9,4 % mehr Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse im Segment Automobile sind trotz der Wechselkurseffekte um 11,0 %

Umsatzerlöse nach Segmenten

in Mio. Euro	1.1. bis 31.12.2004	1.1. bis 31.12.2003
Automobile	42.544	38.317
Motorräder	1.029	1.055
Finanzdienstleistungen	8.226	7.582
Überleitungen	-7.464	-5.429
Konzern	44.335	41.525

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit nach Segmenten

in Mio. Euro	1.1. bis 31.12.2004	1.1. bis 31.12.2003
Automobile	3.159	2.761
Motorräder	31	50
Finanzdienstleistungen	515	452
Überleitungen	-151	-58
Konzern	3.554	3.205

gestiegen. Das Segmentergebnis hat mit einer Steigerung von 14,4 % gegenüber Vorjahr deutlich stärker zugenommen als der Absatz.

Die Umsatzerlöse im Segment Motorräder sind im Vergleich zum Vorjahr volumen- und währungsbedingt um 2,5 % zurückgegangen. Das Segmentergebnis ist um 38,0 % niedriger ausgefallen. Dies beruht auf einmaligen Aufwendungen für den Anlauf neuer Modell-Baureihen sowie auf Anlaufverzögerungen bei der K 1200 S.

Das Segment Finanzdienstleistungen konnte sein Geschäft 2004 wiederum erfolgreich ausbauen. Das Segmentergebnis hat sich mit einer Steigerung von 13,9 % gegenüber Vorjahr sehr erfreulich entwickelt. Dieser Zuwachs ist erneut auf das gestiegene Geschäftsvolumen sowie eine Reduzierung der Kosten zurückzuführen.

In den Überleitungen auf das Konzernergebnis ergibt sich wie im Jahr 2003 ein negativer Saldo, der im Vergleich zum Vorjahr um 93 Mio. Euro gestiegen ist. Dies ist auf wiederum höhere Aufwendungen aus den Zwischengewinneliminierungen auf Vermietete Gegenstände des Finanzdienstleistungsgeschäfts und die Marktwertentwicklung der Optionsverpflichtung aus der Umtauschanleihe auf die von der BMW Group gehaltenen Anteile an der Rolls-Royce plc zurückzuführen.

Finanzlage

Die Kapitalflussrechnungen des Konzerns und der Teilkonzerne zeigen die Herkunft und Verwendung der Zahlungsströme in den Geschäftsjahren 2004 und 2003. Dabei wird in Zahlungsströme 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 von 9.311 Mio. Euro, der gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1.440 Mio. Euro bzw. 18,3 % gestiegen ist. Die Veränderungen im Netto-Umlaufvermögen führten im Geschäftsjahr 2004 zu einem Mittelzufluss von 222 Mio. Euro nach einem Mittelabfluss von 899 Mio. Euro im Vorjahr. Während bei den Vorräten ein Mittelabfluss zu verzeichnen war, ergab sich bei den Forderungen ein Mittelzufluss aus den im Jahresvergleich niedrigeren Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und bei den Verbindlichkeiten ein Mittelzufluss vor allem durch die Erhöhung des Volumens an Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

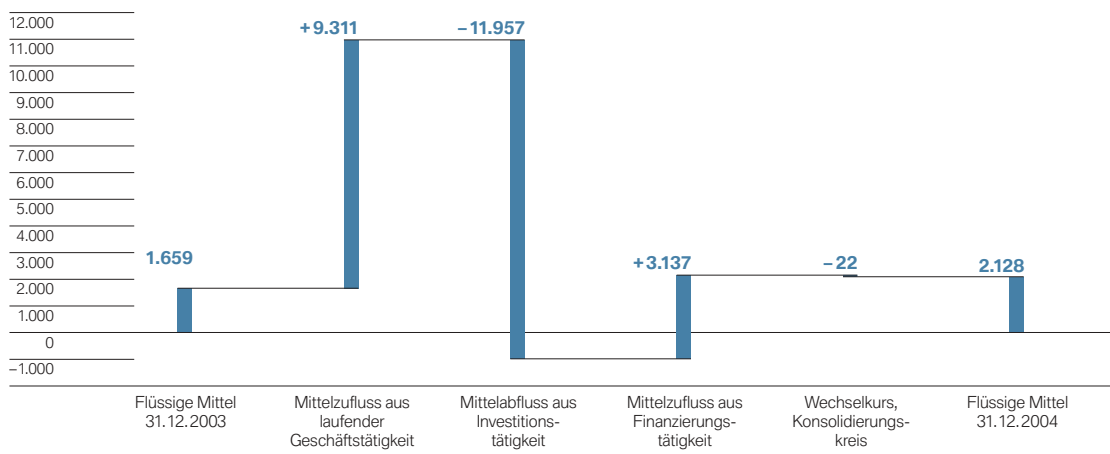
Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit des Konzerns in Höhe von 11.957 Mio. Euro ist gegenüber Vorjahr um 726 Mio. Euro bzw. 6,5 % angestiegen. Dieser höhere Mittelabfluss beruht auf den wiederum deutlich gestiegenen Nettoinvestitionen im Finanzdienstleistungsgeschäft. Er lag im Berichtsjahr netto um 1.396 Mio. Euro über dem des Vorjahres. Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen haben im Vergleich zum Vorjahr zu einem um 128 Mio. Euro höheren Mittelabfluss geführt. Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit wird zu 77,9 % (i. Vj. 70,1 %) 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 49,6 % (i. Vj. 2,6 %) aus. Dagegen weist die Kapitalflussrechnung des Teilkonzerns Finanzgeschäft eine Unterdeckung des Mittelzuflusses aus der laufenden Geschäftstätigkeit gegenüber dem Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit von 59,8 % (i. Vj. 54,6 %) aus.

Der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit des Konzerns in Höhe von insgesamt 3.137 Mio. Euro ist für die Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts bestimmt. Die Dividendenzahlung stieg im Geschäftsjahr 2004 um 11,7 % auf 392 Mio. Euro.

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG	40
Risikomanagement	44
Die BMW Aktie im Jahr 2004	48

Veränderung der Flüssigen Mittel in Mio. Euro



Aus der Entwicklung der einzelnen Cashflows ergibt sich nach Bereinigung der Flüssigen Mittel um wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte in Höhe von –22 Mio. Euro (i. Vj. –82 Mio. Euro) ein Anstieg der Flüssigen Mittel im Konzern um 469 Mio. Euro (i. Vj. Rückgang von 674 Mio. Euro).

Das Nettofinanzvermögen im Teilkonzern Industrie-geschäft hat sich gegenüber dem Vorjahr um 547 Mio. Euro auf 2.363 Mio. Euro erhöht. Das Nettofinanzvermögen errechnet sich aus den Liquiden Mitteln des Teilkonzerns Industrie-geschäft abzüglich dessen Finanzverbindlichkeiten.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme wuchs im Vergleich zum Vorjahr um 5.940 Mio. Euro bzw. 9,7 % auf 67.415 Mio. Euro. Ausschlaggebend für die Erhöhung waren auf der Aktivseite vor allem die Forderungen aus Finanzdienstleistungen (+14,1 %), das Sachanlagevermögen (+10,5 %), die Vermieteten Gegenstände (+12,0 %), die Vorräte (+13,6 %) sowie die Immateriellen Vermögenswerte (+17,4 %). Auf der Passivseite erhöhten sich vor allem das Eigenkapital (+8,5 %), die

Finanzverbindlichkeiten (+11,1 %) sowie der Rechnungsabgrenzungsposten (+86,1 %). Währungseinflüsse, die im Wesentlichen durch den niedrigen Wechselkurs des US-Dollar zum Euro verursacht wurden, verminderten das Bilanzvolumen um 1.322 Mio. Euro. Währungsbereinigt wäre die Bilanzsumme um 12,1 % gestiegen.

Die Immateriellen Vermögensgegenstände nahmen um 17,4 % auf 3.758 Mio. Euro zu. Innerhalb dieser Position hat sich der Bestand an aktivierten Entwicklungskosten um 16,1 % auf 3.495 Mio. Euro erhöht. Die Investitionen in aktivierte Entwicklungskosten betragen im Berichtsjahr 1.121 Mio. Euro (+12,6 %). Dies entspricht einer Aktivierungsquote von 39,8 % (i. Vj. 38,9 %). Die Abschreibungen und Abgänge belaufen sich auf 637 Mio. Euro (+9,3 %). Das Sachanlagevermögen erhöhte sich um 10,5 % auf 10.724 Mio. Euro. Der Großteil der Investitionen floss in den Bau und die Erweiterung von Produktionsstätten. In Sachanlagen wurden 3.079 Mio. Euro investiert (–2,3 %). An Abschreibungen und Abgängen inklusive Währungseinflüssen sind 2.063 Mio. Euro angefallen (–0,2 %). Die Vorträge

erstmalig konsolidierter Tochterunternehmen betragen 31 Mio. Euro. Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen betragen insgesamt 4.347 Mio. Euro (+2,4 %). Sie wurden wie in den Vorjahren voll aus dem Cashflow finanziert. Der Anteil dieser Investitionen an den Umsatzerlösen beträgt 9,8 % (i. Vj. 10,2 %).

Die Finanzanlagen sind um 26,7 % auf 769 Mio. Euro gestiegen. Dieser Anstieg beruht vor allem auf der Marktwertbewertung der Beteiligung an dem Triebwerkshersteller Rolls-Royce plc, London. Der Marktwert der Beteiligung hat gegenüber dem Bilanzstichtag des Vorjahres um 154 Mio. Euro zugenommen und liegt nunmehr um 42 Mio. Euro über ihren Anschaffungskosten. Der Wertzuwachs der Aktien dieser Beteiligung wurde ergebnisneutral im Kumulierten übrigen Eigenkapital verrechnet.

Aufgrund der guten Geschäftsentwicklung hat das Bilanzvolumen der Vermieteten Gegenstände trotz der Wechselkurseffekte gegenüber dem Vorjahr um 12,0 % auf 7.502 Mio. Euro deutlich zugenommen. Währungsbereinigt wäre der Bestand an Vermieteten Gegenständen um 19,6 % gestiegen.

Die Vorräte sind gegenüber Vorjahr um 13,6 % auf 6.467 Mio. Euro gestiegen. Hier haben vor allem die im Rahmen der Produktoffensive neu eingeführten Modelle die operativ notwendige Basis des Vorratsbestands gegenüber Vorjahr weiter erhöht.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen konnten um 17,2 % auf 1.868 Mio. Euro zurückgeführt werden.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen haben, bedingt durch die Ausweitung des Geschäftsvolumens, um 14,1 % auf 25.054 Mio. Euro zugenommen. Davon entfallen auf Kunden- und Händlerfinanzierung 18.782 Mio. Euro (+14,4 %) und auf Finance Leases 6.272 Mio. Euro (+13,5 %).

Die übrigen Forderungen und Vermögenswerte sind vor allem aufgrund des geringeren Volumens und der gesunkenen Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente um 9,9 % auf 6.474 Mio. Euro zurückgegangen.

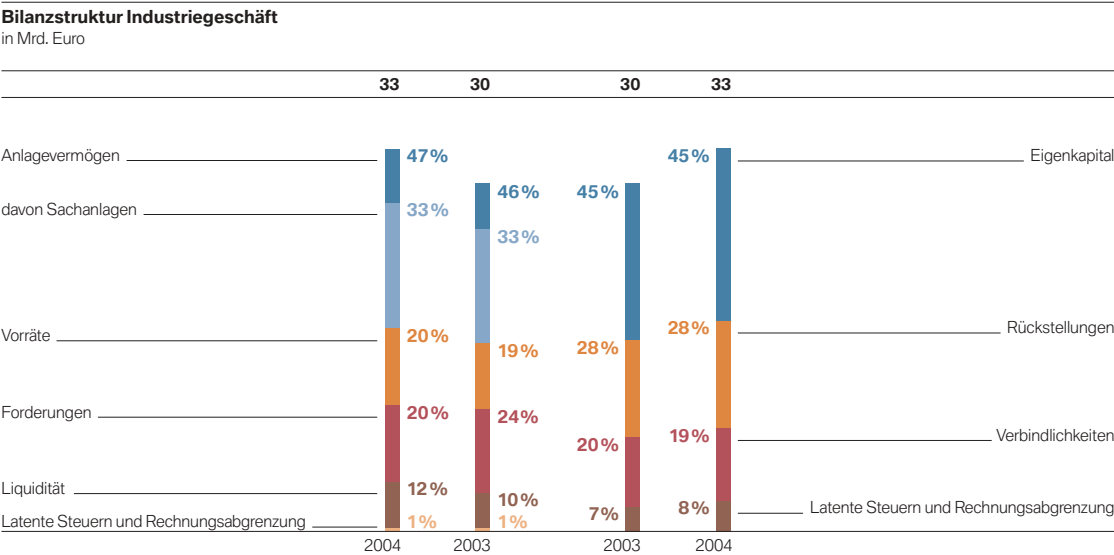
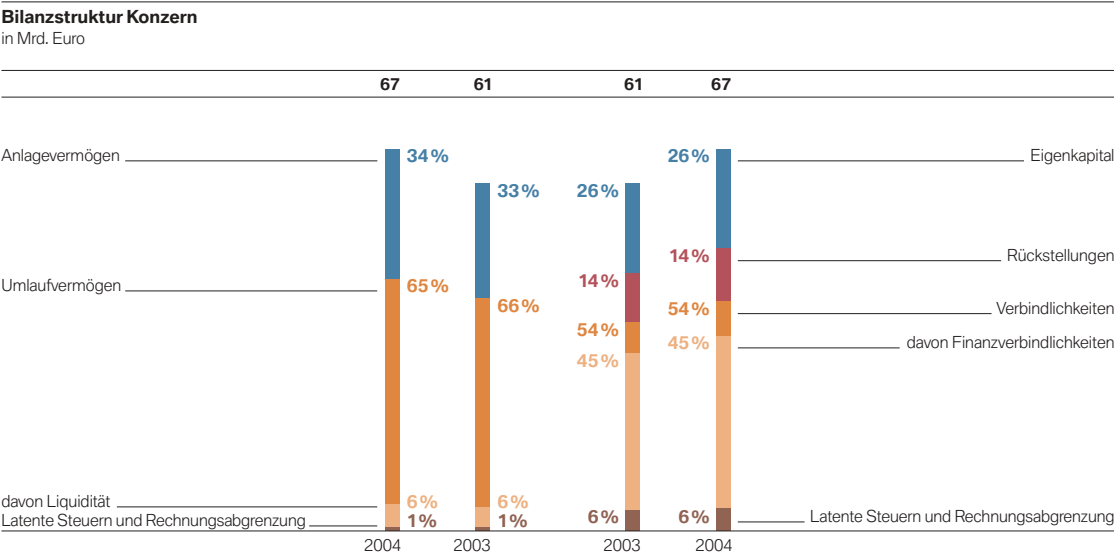
Der Bestand an liquiden Mitteln hat sich um 12,6 % auf 3.960 Mio. Euro erhöht. Die Zusammensetzung der liquiden Mittel hat sich zugunsten der flüssigen Mittel verschoben, die um 28,3 % gegenüber Vorjahr gestiegen sind.

Der Bestand an aktiven latenten Steuern von 296 Mio. Euro hat gegenüber Vorjahr vor allem durch geringere Abwertungen um 121 Mio. Euro zugenommen.

Auf der Passivseite nahm das Eigenkapital um 8,5 % auf 17.517 Mio. Euro zu. Der Jahresüberschuss des Konzerns erhöhte das Eigenkapital um 2.222 Mio. Euro. Die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2003, die Wechselkursveränderungen und die Bilanzierung der Marktwertveränderungen der Finanzinstrumente verminderten das Eigenkapital um 855 Mio. Euro. Die Eigenkapitalquote des Konzerns sank damit um 0,3 Prozentpunkte auf 26,0 %. Für den Teilkonzern Industriegeschäft errechnet sich eine Eigenkapitalquote von 44,9 % nach 45,4 % im Vorjahr. Die Eigenkapitalquote des Teilkonzerns Finanzgeschäft verminderte sich um 0,1 Prozentpunkte auf 9,7 %.

Der Bilanzausweis der Rückstellungen erhöhte sich um 8,2 % auf 9.472 Mio. Euro. Die höhere Dotierung der Rückstellungen ergibt sich im Wesentlichen bei den übrigen Rückstellungen aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens, weiter gestiegener Verpflichtungen im Personalbereich sowie aus höheren Steuerverpflichtungen. Den Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen in Höhe von 2.703 Mio. Euro wurden gegenüber Vorjahr 11,2 % mehr zugeführt. Die gesamten Pensions- und ähnlichen Verpflichtungen der BMW Group belaufen sich auf 9.453 Mio. Euro (i. Vj. 8.390 Mio. Euro), von denen 7.939 Mio. Euro (i. Vj. 7.294 Mio. Euro) durch Rückstellungen und Fondsvermögen gedeckt sind. Die Nettoverpflichtungen, die über 10 % der jeweiligen Pensions- und ähnlichen Verpflichtungen hinausgehen, sind für jeden leistungsorientierten Pensionsplan über die jeweilige durchschnittliche Restlebensarbeitszeit der Belegschaft ergebniswirksam zu realisieren. Diese Verpflichtungen belaufen sich

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG	40
Risikomanagement	44
Die BMW Aktie im Jahr 2004	48



derzeit im Konzern auf insgesamt 589 Mio. Euro (i. Vj. 321 Mio. Euro). Das bedeutet derzeit eine jährliche Belastung von etwa 42 Mio. Euro.

Die Finanzverbindlichkeiten sind um 11,1 % auf 30.483 Mio. Euro gestiegen. Innerhalb der Finanzverbindlichkeiten sind die Anleihen um 9,2 % auf 12.448 Mio. Euro gestiegen. Die Zunahme der Anleihen ergibt sich aus der Aufstockung des Medium Term Note Program. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betragen 3.790 Mio. Euro und sind somit gegenüber Vorjahr um 20,1 % gestiegen. Ferner haben sich die Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft um 32,0 % auf 5.101 Mio. Euro deutlich erhöht. Die Sonstigen Finanzverbindlichkeiten wurden dagegen um 10,7 % auf 5.084 Mio. Euro zurückgeführt.

Der Betrag der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen liegt mit 3.376 Mio. Euro um 7,4 % über Vorjahr.

Die Übrigen Verbindlichkeiten von 2.395 Mio. Euro sind gegenüber Vorjahr um 9,1 % zurückgegangen.

Die passiven Latenten Steuern haben gegenüber Vorjahr geringfügig um 3,8 % zugenommen. Sie betragen nunmehr 2.596 Mio. Euro.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten ist um 86,1 % auf 1.576 Mio. Euro deutlich angestiegen. In dieser Position werden erstmals Service- und Reparaturvereinbarungen, die beim Kauf eines Fahrzeuges mit den Kunden als Nebenleistung vereinbart wurden, abgegrenzt.

Nachtragsbericht

Nach dem Ende des Geschäftsjahres 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 erbrachten Unternehmensleistungen 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 konnte im Jahr 2004 gegenüber Vorjahr um 4,5 % auf 12.220 Mio. Euro gesteigert werden. Ursächlich für die im Jahresvergleich höhere Netto-Wertschöpfung ist im Wesentlichen die Zunahme des Umsatzes. Die Brutto-Wertschöpfung hat mit einer Steigerung von 5,7 % noch stärker zugenommen als die Netto-Wertschöpfung, da sie durch die im Vergleich zum Vorjahr höheren Abschreibungen nicht belastet ist.

Der größte Anteil der Netto-Wertschöpfung kam mit 58,5 % wiederum den Mitarbeitern zugute, das sind 1,9 Prozentpunkte weniger als im Vorjahr. Der Anteil der Kreditgeber ist um 0,5 Prozentpunkte auf 8,7 % ebenfalls zurückgegangen. Der Öffentlichen Hand stehen einschließlich latenter Schulden des Konzerns 14,6 % (i. Vj. 13,8 %) zu. Die Aktionäre liegen aufgrund der vorgeschlagenen höheren Dividende mit einem Anteil an der Netto-Wertschöpfung von 3,4 % geringfügig über dem Vorjahreswert von 3,3 %. Der verbleibende Anteil an der Netto-Wertschöpfung von 14,8 % wird im Konzern zur Finanzierung der zukünftigen Geschäftstätigkeit zurückbehalten. Er ist gegenüber Vorjahr um 1,5 Prozentpunkte höher ausgefallen.

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG	40
Risikomanagement	44
Die BMW Aktie im Jahr 2004	48

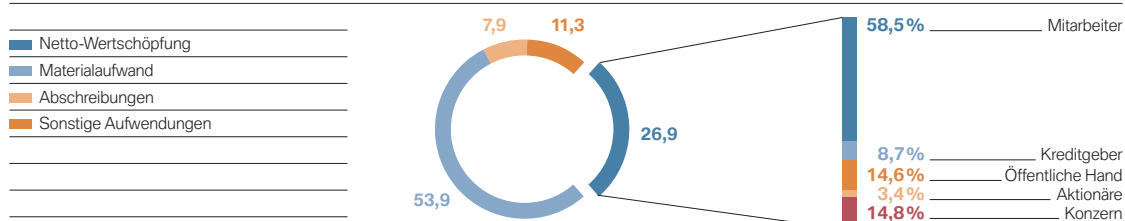
BMW Group Wertschöpfungsrechnung

in Mio. Euro	2004	2004 in %	2003*	2003 in %	Veränderung in %
Entstehungsrechnung					
Umsatzerlöse	44.335	97,7	41.525	97,1	
Finanzerträge	54	0,1	148	0,3	
Sonstige Erträge	980	2,2	1.111	2,6	
Unternehmensleistung	45.369	100,0	42.784	100,0	6,0
Materialaufwand	24.467	53,9	22.600	52,8	
Sonstige Aufwendungen	5.093	11,3	5.230	12,2	
Vorleistungen	29.560	65,2	27.830	65,0	6,2
Brutto-Wertschöpfung	15.809	34,8	14.954	35,0	5,7
Abschreibungen	3.589	7,9	3.255	7,6	
Netto-Wertschöpfung	12.220	26,9	11.699	27,4	4,5
Verteilungsrechnung					
Mitarbeiter	7.154	58,5	7.066	60,4	1,2
Kreditgeber	1.059	8,7	1.077	9,2	1,7
Öffentliche Hand	1.785	14,6	1.609	13,8	10,9
Aktionäre	419	3,4	392	3,3	6,9
Konzern	1.803	14,8	1.555	13,3	15,9
Netto-Wertschöpfung	12.220	100,0	11.699	100,0	4,5

* Vorjahr angepasst

BMW Group Wertschöpfung 2004

in %



Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

		2004	2003
Bruttomarge („Gross Margin“)	%	23,2	22,7
EBITDA-Marge	%	14,5	13,8
EBIT-Marge	%	8,4	8,1
Umsatzrendite vor Steuern	%	8,0	7,7
Umsatzrendite nach Steuern	%	5,0	4,7
Eigenkapitalrendite vor Steuern	%	22,0	23,1
Eigenkapitalrendite nach Steuern	%	13,8	14,0
Eigenkapitalausstattung Konzern	%	26,0	26,3
Industriegeschäft	%	44,9	45,4
Finanzgeschäft	%	9,7	9,8
Deckung des Anlagevermögens ohne Vermietete Gegenstände durch Eigenkapital	%	114,9	119,5
Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	Mio. Euro	9.311	7.871
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	Mio. Euro	11.957	11.231
Cashflow	Mio. Euro	5.167	4.490
Deckung der Investitionen durch Cashflow	%	118,9	105,8
Nettofinanzvermögen des Industriegeschäfts	Mio. Euro	2.363	1.816

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG	40
Risikomanagement	44
Die BMW Aktie im Jahr 2004	48

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. 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, selbständige Händler, Tochterunternehmen sowie Importeure. Die Produktion von Automobilen an den in- und ausländischen Standorten erhöhte sich um 11,7 % auf 1.250.345 Einheiten. Die Anzahl der am 31. Dezember 2004 bei der BMW AG beschäftigten Mitarbeiter stieg um 1.283 auf 77.252 an. Der Anteil der Lohnempfänger beträgt ca. 59 %.

Im Jahr 2004 übertrafen die Umsatzerlöse den Wert des Vorjahres um 10,1 %. Auf den Umsatz von 40,6 Mrd. Euro entfiel ein konzerninterner Anteil mit ausländischen Vertriebsgesellschaften von 28,5 Mrd. Euro. Dies entspricht einer Quote von ca. 70 %. Die Herstellungskosten entwickelten sich im Vergleich zum Vorjahr mit +9,7 % leicht unterproportional zum Umsatz. Danach lag das Bruttoergebnis vom Umsatz mit 5,8 Mrd. Euro um 12,2 % über dem Vorjahreswert.

Im Geschäftsjahr wurden in Sachanlagen und Immaterielle Vermögensgegenstände 2.321 Mio. Euro (i. Vj. 2.293 Mio. Euro) investiert. Dies entspricht einer Steigerung von 1,2 %. Investiert wurde vor allem in neue Produkte sowie den Ausbau und die

Erweiterung des Produktionsnetzwerkes, wie das neue Werk Leipzig. Die Abschreibungen beliefen sich auf 1.535 Mio. Euro.

Die Eigenkapitalquote stieg von 27,0 % auf 28,3 %. Das langfristige Fremdkapital (Rückstellungen für Pensionen, Namens-Gewinn-Scheine, Guthaben des BMW Unterstützungsvereins e. V. sowie Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von über einem Jahr) erhöhte sich um 35,8 % auf 3,8 Mrd. Euro. Verursacht wurde dies unter anderem durch die Zinssatzänderung von 5,5 % auf 4,75 % bei der Berechnung der Pensionsrückstellung sowie durch eine Erhöhung der Altersversorgungszusage für die Mitarbeiter der BMW AG.

BMW AG	2004	2003
Bilanz zum 31. Dezember in Mio. Euro		
AKTIVA		
Immaterielle Vermögensgegenstände	67	67
Sachanlagen	6.052	5.298
Finanzanlagen	4.774	6.021
Anlagevermögen	10.893	11.386
Vorräte	2.925	2.428
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	896	1.190
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.019	969
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.616	1.607
Wertpapiere	1.395	1.353
Flüssige Mittel	982	439
Umlaufvermögen	8.833	7.986
Rechnungsabgrenzungsposten	77	110
	19.803	19.482
PASSIVA		
Gezeichnetes Kapital	674	674
Kapitalrücklage	1.971	1.971
Gewinnrücklagen	2.545	2.217
Bilanzgewinn	419	392
Eigenkapital	5.609	5.254
Namens-Gewinn-Scheine	35	36
Rückstellungen für Pensionen	3.289	2.479
Übrige Rückstellungen	7.002	6.777
Rückstellungen	10.291	9.256
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	500	299
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.355	1.168
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.403	3.269
Übrige Verbindlichkeiten	571	200
Verbindlichkeiten	3.829	4.936
Rechnungsabgrenzungsposten	39	-
	19.803	19.482

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG	40
Risikomanagement	44
Die BMW Aktie im Jahr 2004	48

BMW AG	2004	2003
Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Mio. Euro		
Umsatzerlöse	40.597	36.881
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	34.842	31.751
Bruttoergebnis vom Umsatz	5.755	5.130
Vertriebskosten	2.685	2.247
Allgemeine Verwaltungskosten	876	775
Forschungs- und Entwicklungskosten	2.666	2.419
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	993	873
Beteiligungsergebnis	636	-2
Zinsergebnis	-83	-50
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	1.074	510
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	326	109
Sonstige Steuern	1	9
Jahresüberschuss	747	392
Einstellung in die Gewinnrücklagen	328	-
Bilanzgewinn	419	392

Die BMW AG hat im Geschäftsjahr 2004 Umsätze mit Autovermietern, bei denen eine Rücknahmeverpflichtung vorliegt, zurückgenommen. Auf der Grundlage des erstmals angewendeten Entwurfs der Stellungnahme des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IDW) zur Rechnungslegung vom 1. Juli 2004 „Einzelfragen zum Übergang des wirtschaftlichen

Eigentums und zur Gewinnrealisierung nach HGB“ (IDW ERS HFA 13) werden die Fahrzeuge weiterhin in der Bilanz der BMW AG zu fortgeführten Herstellungskosten ausgewiesen, da das wirtschaftliche Eigentum danach 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 im Bundesanzeiger veröffentlicht und beim Handelsregister des Amtsgerichts München hinterlegt. Dieser Abschluss kann bei der BMW AG, 80788 München, angefordert werden.

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG	40
Risikomanagement	44
Die BMW Aktie im Jahr 2004	48

Risikomanagement in der BMW Group

Als weltweit agierender Konzern ist die BMW Group mit einer Vielzahl von möglichen Risiken konfrontiert. Unternehmerische Risiken werden nur dann bewusst eingegangen, wenn dadurch der Unternehmenswert gesteigert werden kann und ihre möglichen Auswirkungen beherrschbar bleiben. Vorstand und Aufsichtsrat werden regelmäßig über Risiken informiert, welche die Geschäftsentwicklung maßgeblich beeinflussen könnten.

Zur Identifikation, Bewertung und Dokumentation der wesentlichen und bestandsgefährdenden Risiken verwendet die BMW Group ein detailliertes Risikomanagementsystem, das durch die folgenden Prozesse gekennzeichnet ist:

- Unternehmerische Entscheidungen werden auf Basis 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.

- Über das konzernweite Berichtssystem werden alle Entscheidungsträger rasch und umfassend über den Grad der Zielerreichung sowie über Markt- und Wettbewerbsveränderungen informiert. Durch die permanente Beobachtung kritischer Erfolgsfaktoren werden Abweichungen frühzeitig erkannt, so dass entsprechende Maßnahmen zur Gegensteuerung eingeleitet werden können.

- Das gesamte Risikomanagement wird zentral durch das Konzerncontrolling gelenkt und regelmäßig durch eine externe sowie die interne Revision auf Angemessenheit und Wirksamkeit überprüft. Ein konzernweites Netzwerk von Risikobeauftragten führt regelmäßig eine Risikoerhebung durch, in der alle wesentlichen Risiken identifiziert und bewertet werden. Die Ergebnisse werden in einem gesonderten Risikobericht zusammengefasst und dem Vorstand vorgelegt.

- Durch einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch mit anderen Unternehmen stellt die BMW Group sicher, dass innovative Ansätze und Ideen in das Risikomanagement der BMW Group einfließen und eine Weiterentwicklung des operativen Risikomanagements gewährleistet ist.

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:

Risiken aufgrund wirtschaftlicher Rahmenbedingungen

- Als weltweit tätiges Unternehmen ist die BMW Group von weltwirtschaftlichen Rahmendaten wie der Veränderung von Währungsparitäten oder den Entwicklungen auf den Finanzmärkten beeinflusst. Insbesondere die Wechselkursentwicklung des US-Dollars, der im Fremdwährungsportfolio der BMW Group das höchste Einzelrisiko darstellt, ist dabei für die Umsatz- und Ertragsentwicklung des Unternehmens von Bedeutung. Zudem können sich auch Wechselkursveränderungen des Britischen Pfunds und des Japanischen Yen gegenüber dem Euro nennenswert auf das Konzernergebnis auswirken. Auf Basis der Planungen der BMW Group beträgt der Anteil dieser drei Währungen insgesamt rund 80 % des Fremdwährungsrisikos der BMW Group. Die BMW Group reduziert das Wechselkursrisiko unter anderem durch eine intensive Marktbeobachtung, die Herstellung von Produkten der BMW Group außerhalb des Euro-Raumes, den weltweiten Einkauf von Material und Anlagen sowie durch Wechselkursabsicherungen auf dem Finanzmarkt. Entsprechende Geschäfte werden nur mit Finanzierungspartnern einwandfreier Bonität abgeschlossen. Art und Umfang der Maßnahmen sind durch eine entsprechende Konzernrichtlinie geregelt.

- 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. Zum Teil mehrjährige Vertragslaufzeiten für wichtige Rohstoffe wie beispielsweise Stahl und Aluminium tragen zur Risikominderung bei. 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. Langfristige Lieferverträge mit Zulieferern wirken auch hier risikomindernd. Als produzierendes Unternehmen wird die BMW Group zudem von der markt- und steuerpolitischen Entwicklung der Energiepreise beeinflusst.
- Konjunkturelle Schwankungen stellen 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 mit einer detaillierten Marktbeobachtung und dem Verfolgen von Frühindikatoren. Durch die weltweiten Aktivitäten der BMW Group findet zudem eine Risikostreuung statt.
- Eine Eskalation politischer Spannungen oder terroristische Aktivitäten könnten negative Effekte auf die konjunkturelle Lage haben und damit auch die Geschäftsentwicklung der BMW Group negativ beeinflussen.

Branchenrisiken

- Die so genannte EU-Altfahrzeugrichtlinie aus dem Jahr 2000 verpflichtet die Hersteller von Fahrzeugen zur Rücknahme und Verwertung von Altfahrzeugen ihrer Marke. Für die Staaten der Europäischen Union

wurde auch 2004 die Bildung von Rückstellungen für neu in Verkehr gebrachte Fahrzeuge kontinuierlich fortgesetzt. Mit der Erweiterung der Europäischen Union um weitere zehn Mitgliedsstaaten im Mai 2004 erstreckt sich der Wirkungsbereich der EU-Altfahrzeugrichtlinie nun auf 25 Länder. Die BMW Group hat bei der Absicherung der Risiken aus der Altfahrzeugrücknahme bereits in früheren Jahren den Fahrzeugbestand in den neuen Mitgliedsstaaten mitberücksichtigt, so dass alle Risiken bereits im Rahmen der bestehenden Vorgehensweise umfassend abgesichert sind. Die weltweiten Entwicklungen zum Altfahrzeugrecycling beobachtet die BMW Group aktiv und bezieht mögliche Auswirkungen frühzeitig in die strategischen Überlegungen mit ein.

- Die markt- und steuerpolitisch beeinflusste Entwicklung der Treibstoffpreise sowie die Anforderungen an die Reduktion des Flottenverbrauchs und der CO₂-Emissionen stellen weiterhin hohe Anforderungen an die Motoren- und Produktentwicklung.

Risiken aus den betrieblichen Aufgabenbereichen

- 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

Konzernlagebericht	8
Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG	40
Risikomanagement	44
Die BMW Aktie im Jahr 2004	48

technischer und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit überprüft. Ein umfangreiches Supplier Relationship Management trägt zur Risikominderung bei.

Risiken aus den Finanzdienstleistungen

- Mit dem zunehmenden Leasinggeschäft wächst für die BMW Group das Restwertrisiko aus der Vermarktung der Fahrzeuge, die nach Ablauf des Leasingvertrages bei der BMW Group verbleiben. Die Entwicklungen der Restwerte von Fahrzeugen der BMW Group auf den Gebrauchtwagenmärkten werden deshalb kontinuierlich verfolgt und prognostiziert. Vierteljährlich wird die Gesamtrisikoposition durch den Abgleich von prognostiziertem Marktwert und Vertragswert auf Modell- und Marktebene bewertet. Die identifizierten Risiken werden durch Abwertungen oder Rückstellungen abgedeckt. Risikomindernd wirken zudem Maßnahmen wie ein aktives Lebenszyklusmanagement sowie ein internationales Gebrauchtwagenmanagement, die sich stabilisierend auf die Restwertentwicklung von Fahrzeugen der BMW Group auswirken.
- Vor dem Hintergrund der Basel-II-Anforderungen setzt die BMW Group auf Scoring-Systeme und Ratingverfahren, um zukünftige Forderungsausfälle weitgehend zu vermeiden. Die entsprechenden Prozesse sowie die IT-Infrastruktur werden ständig weiterentwickelt. Zur Minimierung und Steuerung potenzieller Verluste werden Steuerungsverfahren wie der Value-at-Risk-Ansatz angewandt.
- Operationale Risiken in den Finanzdienstleistungen begegnet die BMW Group durch einen Prozess, der die Erfassung und Bewertung derartiger Risiken umfasst und auch entsprechende Maßnahmen zur Risikovermeidung einschließt. Damit minimiert die BMW Group die Gefahr von Verlusten, die infolge der Unangemessenheit oder des Versagens von internen Verfahren und Systemen, durch menschliches Versagen oder durch externe Faktoren eintreten können.
- Liquiditäts- und Zinsänderungsrisiken begegnet die BMW Group durch weitgehend fristenkongruente Finanzierung sowie den Einsatz von derivativen

Finanzinstrumenten. Vorgehaltene Kreditlinien bei verschiedenen Banken stellen die Liquidität sicher. Die Steuerung der Zinsrisiken erfolgt auf Basis des Value-at-Risk-Ansatzes. Daneben werden laufend Sensitivitätsanalysen durchgeführt, die Auswirkungen möglicher Zinsänderungen auf das Ergebnis aufzeigen.

- Das Finanzierungs- und Leasinggeschäft wird in den einzelnen Märkten zur Vermeidung von Währungsrisiken grundsätzlich in der jeweiligen Landeswährung refinanziert.
- Das Finanzierungs- und Leasinggeschäft im Segment Finanzdienstleistungen wird zu einem überwiegenden Teil über den Kapitalmarkt refinanziert. Durch die hohe Bonität der BMW Group, die sich auch in den seit Jahren erstklassigen Kurzfrist-Ratings bei Moody's (P-1) bzw. Standard & Poor's (A-1) zeigt, können wettbewerbsfähige Konditionen erreicht werden.
- Ein durchgängiges System von lokalen, regionalen und zentralen Ausschüssen zur Kreditentscheidung trägt zur Verminderung des Bonitätsrisikos im Geschäft mit Finanzdienstleistungen bei. Großkredite für Händler und Flottenkunden werden in Abhängigkeit von der beantragten Kreditsumme den regionalen bzw. dem zentralen Kreditausschuss vorgelegt. Zur weiteren Risikominderung arbeitet die BMW Group an der europaweiten Standardisierung der Prozesse zur Kreditentscheidung sowie der Kalkulation der Standardrisikokosten. Zum Jahresende 2004 konnten diese Prozesse in allen europäischen Märkten, in denen die BMW Group im Finanzdienstleistungsgeschäft tätig ist, implementiert werden.

In der Kundenfinanzierung setzt die BMW Group Scorecards zur Risikoüberwachung ein. Monatlich erfasste Kriterien wie Überfälligkeitsraten und Kreditausfallquoten geben zudem Aufschluss über die Portfolioqualität.

Rechtliche Risiken

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

- 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. Risikoverringern wirkt hier der hohe Qualitätsstandard der Produkte der BMW Group, der durch regelmäßige Überwachungsaudits und kontinuierliche Verbesserungsmaßnahmen sichergestellt wird.

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.
- 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 beschäftigt sich intensiv mit den betrieblichen Folgen des demografischen Wandels und konzentriert sich dabei auf die folgenden Handlungsfelder:
 - zukunftsorientierte Gestaltung des Arbeitsumfelds
 - Förderung und Erhalt der Leistungs- und Beschäftigungsfähigkeit
 - Stärkung des Bewusstseins der Mitarbeiter für die Eigenverantwortung für die individuelle Zukunftsvorsorge
 - individuelle Lebensarbeitszeitmodelle für Mitarbeiter

Eine allgemein gestiegene Lebenserwartung der Bevölkerung wirkt sich auch auf die Pensionsverpflichtungen der BMW Group aus.

Für ihre Pensionsverpflichtungen gegenüber den Mitarbeitern in Deutschland bildet die BMW AG Rückstellungen auf Basis eines versicherungsmathematischen Gutachtens. Die Mittel verbleiben somit im Unternehmen und tragen zur Finanzierung des laufenden Geschäftsbetriebs bei.

Die Mittel für Pensionsansprüche in den USA sowie für die Pensionsverpflichtungen in Großbritannien sind im Wesentlichen in verzinsliche Wertpapiere mit hoher Bonität sowie in Aktien investiert. Über den Wertansatz in der Bilanz hinaus bestehen gesetzliche Vorsorgeverpflichtungen werden aufgrund der Korridor Betrachtung nach IAS 19 – abhängig von der durchschnittlichen Restlebensarbeitszeit der Belegschaft – auf bis zu 15 Jahre verteilt. In den folgenden Geschäftsjahren führt die außerhalb des Korridors bestehende Unterdeckung der Pensionsverpflichtungen zu einem Aufwand in Höhe von 42 Mio. Euro.

IT-Risiken

- Im Bereich der Informationstechnik schützt sich die BMW Group gegen unberechtigte Datenzugriffe oder Datenmissbrauch durch verschiedene Maßnahmen, die sich auf Mitarbeiter, Organisation, Anwendungen, Systeme und Netzwerk beziehen.

Für die Mitarbeiter gibt es unternehmensweite Richtlinien für den Umgang mit Informationen generell sowie interne Regelungen zur sicheren Nutzung von Informationssystemen. Durch interne Kommunikationsmaßnahmen wird das Bewusstsein der Mitarbeiter für das Thema Sicherheit weiter geschärft.

Zu den technischen Schutzmaßnahmen gehören Standardaktivitäten wie der Einsatz von Virenskannern, Firewallsystemen, Zugangs- und Zugriffskontrollen auf Betriebssystemebene und zum Teil auch auf Anwendungsebene. Dies dient dem Schutz der Vertraulichkeit, Integrität und Authentizität.

Das Geschäftsjahr im Überblick	8
Prognosebericht/Ausblick	29
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	30
--Ertragslage	30
--Finanzlage	33
--Vermögenslage	34
--Nachtragsbericht	37
--Wertschöpfung	37
--Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	39
--Erläuterungen zur BMW AG Risikomanagement	40
Die BMW Aktie im Jahr 2004	44
	48

Die BMW Aktie im Jahr 2004. Steigende Rohstoffpreise und ein schwacher US-Dollar belasten die Kursentwicklung.

Nach dem guten Börsenjahr 2003 verlief das Jahr 2004 uneinheitlich. Steigende Rohstoffpreise und ein weiterhin schwacher US-Dollar standen in der Wahrnehmung der Marktteilnehmer im Vordergrund. Der deutsche Leitindex DAX startete mit 3.965,04 Punkten in das Jahr 2004 und beendete es am 30. Dezember 2004 mit einem Schlussstand von 4.256,08 Punkten. Das entspricht einem Anstieg von ca. 300 Punkten oder 7,6 %.

Die deutschen Automobilaktien, repräsentiert im Prime Automobile Performance Index, standen durch die Entwicklungen an den Rohstoff- und Devisenmärkten besonders unter Druck. Der Index startete in das Jahr 2004 mit einem Stand von 350,96 Punkten und schloss am 30. Dezember 2004 mit 345,65 Punkten bzw. einem Minus von 1,5 %.

Besonders die Aktien der großen Automobilhersteller litten unter dem schwachen US-Dollar und den stark gestiegenen Rohstoffpreisen. Dieser Entwicklung konnte sich auch die BMW Stammaktie nicht entziehen. Obwohl die BMW Group das sehr erfolgreiche Jahr 2004 mit Spitzenwerten in Automobilabsatz, Umsatz und Ergebnis abschloss, wogen die externen Faktoren schwerer. So entwickelte sich auch der Kurs der BMW Stammaktie im Jahr 2004 nur unterdurchschnittlich und lag zum Jahresende bei 33,20 Euro, nachdem die Aktie zum Schluss des Jahres 2003 noch bei 36,75 Euro notierte. Das entspricht einem Minus von 9,7 % im Jahresverlauf.

Besser konnte sich dagegen die BMW Vorzugsaktie behaupten. Sie legte seit dem letzten Handelstag des Jahres 2003 um 0,20 Euro auf 24,80 Euro zu und schloss das Jahr 2004 mit einem Plus von 0,8 %.

Nachhaltigkeit als Erfolgsfaktor

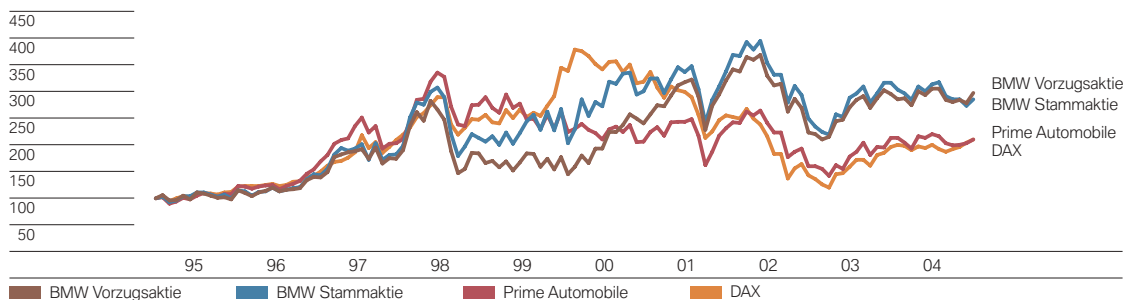
Die BMW Group gehörte auch 2004 weltweit zu den führenden Unternehmen in Bezug auf Nachhaltigkeit: Das Unternehmen wurde zum sechsten Mal in Folge in die Familie der Nachhaltigkeitsindizes von Dow Jones Indexes und Stoxx Limited gewählt. Die BMW Aktie ist damit weiter in den wichtigsten Nachhaltigkeitsindizes auf den globalen Finanzmärkten vertreten. Nachhaltigkeitsbasierte Investments waren auch 2004 nach einer Studie von Morgan Stanley und oekom research ein Segment mit deutlich überdurchschnittlicher Entwicklung. Die BMW Group wird im Corporate Responsibility Rating der Münchener oekom research AG als Branchenerster geführt.

Wirtschaftlicher Erfolg ist für die BMW Group das oberste Ziel und gleichzeitig die stabile Basis für die Übernahme von Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft. Nachhaltigkeit ist damit Managementaufgabe und Erfolgsfaktor zugleich. Diesen Zusammenhang dokumentiert der Sustainable Value Report der BMW Group. Der Bericht orientiert sich an den weltweit anerkannten Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI). Er stellt die Leistungen der BMW Group in den Bereichen Umwelt, Mitarbeiter und gesellschaftspolitische Verantwortung ausführlich dar und zeigt gleichzeitig den Zusammenhang mit dem wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens auf.

Der Sustainable Value Report ist in deutscher, englischer, chinesischer und japanischer Sprache verfügbar und kann kostenlos über die E-Mail-Adresse sustainability@bmwgroup.com bestellt werden. Online ist der Bericht unter der Webadresse www.bmwgroup.com/sustainability zu finden.

Entwicklung der BMW Aktien im Vergleich zu Börsenindizes

(Index: Januar 1995 = 100)



Die BMW Aktie	2000	2001	2002	2003	2004
Stammaktie					
Anzahl der Aktien in 1.000 Stück	622.228	622.228	622.228	622.228	622.228
Börsenkurs in Euro ¹⁾					
Jahresschlusskurs	34,90	39,15	28,92	36,75	33,20
Höchstkurs	41,59	41,49	47,60	38,40	37,44
Tiefstkurs	23,33	24,15	27,97	21,12	31,78
Vorzugsaktie					
Anzahl der Aktien in 1.000 Stück	49.598	50.638	51.468	52.196	52.196
Börsenkurs in Euro ¹⁾					
Jahresschlusskurs	20,00	26,70	18,60	24,65	24,80
Höchstkurs	22,50	27,60	31,99	26,25	26,20
Tiefstkurs	11,80	16,55	18,17	14,86	22,86

	2000	2001	2002	2003	2004
Kennzahlen je Aktie in Euro					
Dividende ²⁾					
Stammaktie	0,46	0,52	0,52	0,58	0,62 ³⁾
Vorzugsaktie	0,48	0,54	0,54	0,60	0,64 ³⁾
Ergebnis je Aktie ⁴⁾					
	1,80/1,82 ⁵⁾	2,78/2,80 ⁵⁾	3,00/3,02 ⁵⁾	2,89/2,91 ⁵⁾	3,30/3,32 ⁵⁾
Cashflow	5,62	6,24	6,49	6,66	7,66
Eigenkapital	14,04	16,01	20,59	23,95	25,97

1) Xetra Schlusskurse

2) Dividende ab 2000 je 1-Euro-Nennwertaktie

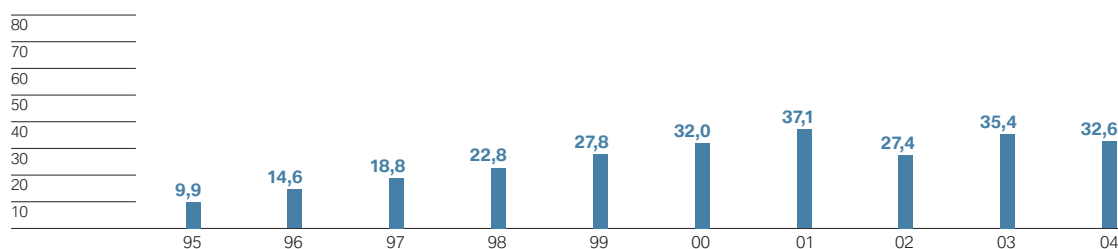
3) Vorschlag der Verwaltung

4) Gewichtung der Aktien entsprechend der Dividendenberechtigung im Ausgabejahr

5) Ergebnis je Aktie nach IAS 33 für Stamm-/Vorzugsaktien

Wertentwicklung eines BMW Aktiendepots in Tsd. Euro

Anlage von 10.000 Euro am 1. 1. 1995 einschließlich Dividende und Bezugsrechtserlösen, Werte zum Jahresende



Konzernabschluss	50	Inhalt
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51	
Bilanzen	52	
Kapitalflussrechnungen	54	
Entwicklung des		
Konzerneigenkapitals	56	
Konzernanhang	57	
--Grundsätze	57	
--Erläuterungen zur Gewinn-		
und-Verlust-Rechnung	66	
--Erläuterungen zur Bilanz	74	
--Sonstige Angaben	93	
--Segmentinformationen	100	
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104	
Bestätigungsvermerk	107	

Konzernabschluss	
Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Teilkonzerne	51
Konzernbilanz und Teilkonzernbilanzen zum 31. Dezember	52
Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Teilkonzerne	54
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	56
Konzernanhang	
Grundsätze	57
Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung	66
Erläuterungen zur Bilanz	74
Sonstige Angaben	93
Segmentinformationen	100
Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

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

in Mio. Euro	Anhang	Konzern		Industriegeschäft*		Finanzgeschäft*	
		2004	2003	2004	2003	2004	2003
Umsatzerlöse	[8]	44.335	41.525	43.662	39.712	8.479	7.822
Umsatzkosten	[9]	-34.064	-32.090	-34.107	-30.925	-7.423	-6.857
Bruttoergebnis vom Umsatz		10.271	9.435	9.555	8.787	1.056	965
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	[10]	-4.653	-4.446	-4.255	-4.058	-424	-407
Forschungs- und Entwicklungskosten	[11]	-2.334	-2.146	-2.334	-2.146	-	-
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	[12]	461	510	426	469	14	11
Ergebnis vor Finanzergebnis		3.745	3.353	3.392	3.052	646	569
Finanzergebnis	[13]	-191	-148	-207	-229	57	89
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		3.554	3.205	3.185	2.823	703	658
Ertragsteuern	[14]	-1.332	-1.258	-1.204	-1.128	-254	-231
Jahresüberschuss	[15]	2.222	1.947	1.981	1.695	449	427
Ergebnis je Stammaktie in Euro	[16]	3,30	2,89				
Ergebnis je Vorzugsaktie in Euro	[16]	3,32	2,91				

* vor Konsolidierung der Beziehungen zwischen den Teilkonzernen

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzerneigenkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

BMW Group

Konzernbilanz und Teilkonzernbilanzen zum 31. Dezember

Aktiva in Mio. Euro	Anhang	Konzern		Industriegeschäft*		Finanzgeschäft*	
		2004	2003	2004	2003	2004	2003
Immaterielle Vermögenswerte	[19]	3.758	3.200	3.739	3.181	19	19
Sachanlagevermögen	[20]	10.724	9.708	10.703	9.688	21	20
Finanzanlagen	[21]	769	607	750	593	19	14
Vermietete Gegenstände	[22]	7.502	6.697	221	225	9.450	8.293
Anlagevermögen		22.753	20.212	15.413	13.687	9.509	8.346
Vorräte	[23]	6.467	5.693	6.458	5.686	9	7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	[24]	1.868	2.257	1.820	2.191	48	66
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	[24]	25.054	21.950	–	–	25.054	21.950
Übrige Forderungen	[24]	6.474	7.184	4.817	4.829	3.084	3.545
Wertpapiere	[25]	1.832	1.857	1.832	1.857	–	–
Flüssige Mittel	[26]	2.128	1.659	1.997	1.247	131	412
Umlaufvermögen		43.823	40.600	16.924	15.810	28.326	25.980
Latente Steuern	[14]	296	175	191	120	–1.012	–873
Rechnungsabgrenzungsposten	[27]	543	488	125	166	418	322
Bilanzsumme		67.415	61.475	32.653	29.783	37.241	33.775
Bilanzsumme bereinigt um Asset Backed Finanzierungen		63.146	56.487	–	–	32.972	28.787

* vor Konsolidierung der Beziehungen zwischen den Teilkonzernen

Passiva in Mio. Euro	Anhang	Konzern		Industriegeschäft*		Finanzgeschäft*	
		2004	2003	2004	2003	2004	2003
Gezeichnetes Kapital		674	674				
Kapitalrücklage		1.971	1.971				
Gewinnrücklagen		14.501	12.671				
Kumuliertes übriges Eigenkapital		371	834				
Eigenkapital	[28]	17.517	16.150	14.647	13.534	3.613	3.298
Rückstellungen für Pensionen	[29]	2.703	2.430	2.680	2.410	23	20
Übrige Rückstellungen	[30]	6.769	6.321	6.376	6.008	441	356
Rückstellungen		9.472	8.751	9.056	8.418	464	376
Finanzverbindlichkeiten	[31]	30.483	27.449	1.466	1.288	29.017	26.161
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[32]	3.376	3.143	3.070	2.740	306	403
Übrige Verbindlichkeiten	[33]	2.395	2.634	1.606	1.811	2.216	2.013
Verbindlichkeiten		36.254	33.226	6.142	5.839	31.539	28.577
Latente Steuern	[14]	2.596	2.501	1.800	1.592	601	777
Rechnungsabgrenzungsposten	[34]	1.576	847	1.008	400	1.024	747
Bilanzsumme		67.415	61.475	32.653	29.783	37.241	33.775
Bilanzsumme bereinigt um Asset Backed Finanzierungen		63.146	56.487	–	–	32.972	28.787

*vor Konsolidierung der Beziehungen zwischen den Teilkonzernen

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzerner Eigenkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

BMW Group

Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Teilkonzerne

in Mio. Euro	Anhang	Konzern 2004	Konzern 2003
Jahresüberschuss		2.222	1.947
Abwertungen von Vermieteten Gegenständen		2.869	2.511
Abschreibungen auf das übrige Anlagevermögen		2.675	2.390
Zunahme der Rückstellungen		746	1.155
Desinvestition Rover		–	49
Veränderung der Latenten Steuern		467	853
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen		95	– 144
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen und Wertpapieren		19	– 4
Nicht ausgeschüttete Ergebnisse assoziierter Unternehmen		– 4	13
Veränderungen bei Positionen des Umlaufvermögens und der Verbindlichkeiten			
Veränderung der Vorräte		– 865	– 640
Veränderung der Forderungen		218	– 877
Zunahme der Verbindlichkeiten		869	618
Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	[37]	9.311	7.871
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen		– 4.243	– 4.115
Erlöse aus Abgängen von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen		42	119
Sonstige Auszahlungen aus der Entflechtung Rover		–	– 49
Investitionen in Finanzanlagen		– 43	– 148
Erlöse aus dem Abgang von Finanzanlagen		34	60
Investitionen in Vermietete Gegenstände		– 7.327	– 5.785
Abgänge von Vermieteten Gegenständen		3.197	2.707
Zugänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen		– 38.432	– 34.593
Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen		34.741	31.246
Investitionen in Wertpapiere		– 241	– 700
Einnahmen aus Wertpapieren		315	27
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	[37]	– 11.957	– 11.231
Einzahlungen in das Eigenkapital		–	17
Zahlung von Dividenden für das Vorjahr		– 392	– 351
Aufnahme von Anleihen		4.339	5.669
Rückzahlung von Anleihen		– 3.126	– 3.483
Konzerninterne Finanzierung des Finanzgeschäfts		–	–
Zunahme der Finanzverbindlichkeiten		1.451	1.364
Veränderung der Commercial Paper		865	– 448
Mittelzufluss/-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	[37]	3.137	2.768
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Änderung der Flüssigen Mittel	[37]	– 22	– 82
Veränderung der Flüssigen Mittel		469	– 674
Flüssige Mittel am 1. Januar		1.659	2.333
Flüssige Mittel am 31. Dezember	[37]	2.128	1.659

Industriegeschäft		Finanzgeschäft		
2004	2003	2004	2003	
1.981	1.695	449	427	Jahresüberschuss
5	6	2.390	2.146	Abwertungen von Vermieteten Gegenständen
2.660	2.369	15	21	Abschreibungen auf das übrige Anlagevermögen
653	1.157	98	–	Zunahme der Rückstellungen
–	49	–	–	Desinvestition Rover
482	787	111	167	Veränderung der Latenten Steuern
63	–59	32	–85	Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen
19	–6	–	2	Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen und Wertpapieren
–4	13	–	–	Nicht ausgeschüttete Ergebnisse assoziierter Unternehmen
				Veränderungen bei Positionen des Umlaufvermögens und der Verbindlichkeiten
–864	–651	–1	11	Veränderung der Vorräte
472	–1.084	–344	–662	Veränderung der Forderungen
690	694	404	874	Zunahme der Verbindlichkeiten
6.157	4.970	3.154	2.901	Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit
–4.225	–4.094	–18	–21	Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen
40	114	2	5	Erlöse aus Abgängen von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen
–	–49	–	–	Sonstige Auszahlungen aus der Entflechtung Rover
–34	–153	–9	–6	Investitionen in Finanzanlagen
31	52	3	8	Erlöse aus dem Abgang von Finanzanlagen
–337	–283	–6.990	–5.502	Investitionen in Vermietete Gegenstände
336	240	2.861	2.467	Abgänge von Vermieteten Gegenständen
–	–	–38.432	–34.593	Zugänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen
–	–	34.741	31.246	Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen
–241	–700	–	–	Investitionen in Wertpapiere
315	27	–	–	Einnahmen aus Wertpapieren
–4.115	–4.846	–7.842	–6.396	Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit
–	17	–	11	Einzahlungen in das Eigenkapital
–392	–351	–	–	Zahlung von Dividenden für das Vorjahr
–	–	4.339	5.669	Aufnahme von Anleihen
–	–	–3.126	–3.483	Rückzahlung von Anleihen
–1.074	–425	1.074	425	Konzerninterne Finanzierung des Finanzgeschäfts
175	116	1.276	1.248	Zunahme der Finanzverbindlichkeiten
–	–494	865	46	Veränderung der Commercial Paper
–1.291	–1.137	4.428	3.916	Mittelzufluss/-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit
				Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Änderung der Flüssigen Mittel
–1	4	–21	–86	
750	–1.009	–281	335	Veränderung der Flüssigen Mittel
1.247	2.256	412	77	Flüssige Mittel am 1. Januar
1.997	1.247	131	412	Flüssige Mittel am 31. Dezember

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzernerneigenkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn-	
und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

BMW Group

Entwicklung des Konzerneigenkapitals

in Mio. Euro	Gezeich- netes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Kumuliertes übriges Eigenkapital			Gesamt
				Unterschiede aus Währungs- umrechnung	Marktbe- wertung Wert- papiere	Derivative Finanz- instru- mente	
31. Dezember 2002	674	1.954	11.075	- 541	- 314	1.023	13.871
Kapitalerhöhung aus Genehmigtem Kapital	-	-	-	-	-	-	-
Agio aus Kapitalerhöhung für Vorzugsaktien	-	17	-	-	-	-	17
Dividendenzahlungen	-	-	- 351	-	-	-	- 351
Währungsveränderungen	-	-	-	- 179	-	- 121	- 300
Finanzinstrumente	-	-	-	-	168	798	966
Jahresüberschuss 2003	-	-	1.947	-	-	-	1.947
31. Dezember 2003	674	1.971	12.671	- 720	- 146	1.700	16.150
Dividendenzahlungen	-	-	- 392	-	-	-	- 392
Währungsveränderungen	-	-	-	- 43	-	- 106	- 149
Finanzinstrumente	-	-	-	-	208	- 522	- 314
Jahresüberschuss 2004	-	-	2.222	-	-	-	2.222
31. Dezember 2004	674	1.971	14.501	- 763	62	1.072	17.517

[1] Grundlagen Der Konzernabschluss der Bayerische Motorenwerke Aktiengesellschaft („BMW Group Konzernabschluss“ oder „der Konzernabschluss“) zum 31. Dezember 2004 ist nach den International Financial Reporting Standards (IFRSs) der am Abschlussstichtag gültigen Richtlinien des International Accounting Standards Board (IASB), London, erstellt. Die Bezeichnung IFRSs umfasst auch die noch gültigen International Accounting Standards (IASs). Alle für das Geschäftsjahr 2004 verbindlichen Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), vormals Standing Interpretations Committee (SIC), wurden ebenfalls angewendet.

Der Konzernabschluss befreit in der vorliegenden Fassung von der Pflicht zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach den deutschen Rechnungslegungsvorschriften. Dazu wurde der Konzernabschluss gemäß § 292a des Handelsgesetzbuchs (HGB) um weitere Erläuterungen sowie den Konzernlagebericht ergänzt. Die erforderlichen Erläuterungen sind in Anhangsangabe [43] enthalten.

Die Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Teilkonzerne sowie die Konzernbilanz und Teilkonzernbilanzen entsprechen den Gliedervorschriften des § 298 i. V. m. §§ 266 und 275 HGB, wobei die Gewinn-und-Verlust-Rechnung nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt ist. 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 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu ermöglichen, wurde der BMW Group Konzernabschluss um eine Darstellung des Industriegeschäfts einerseits und des Finanzgeschäfts andererseits 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., und BMW España Finance S.L., Madrid, werden dem Industriegeschäft 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 sollen die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Industrie- und des Finanzgeschäfts unter Berücksichtigung der Ansatz- und Bewertungsmethoden der IFRSs so dargestellt werden, als ob es sich um zwei unabhängige Teilkonzerne handeln würde. 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 Industrie- und Finanzunternehmen. Hierbei handelt es sich in der Regel um so genannte „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 Financial Statements and Accounting for Investments in Subsidiaries“) und der Interpretation von SIC-12 („Consolidation – Special Purpose

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzern Eigenkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

Entities“) weiterhin im Konzernabschluss auszuweisen. Gewinne und Verluste aus dem Verkauf der Vermögenswerte werden erst realisiert, wenn die Vermögenswerte aus der Konzernbilanz ausscheiden. Das Bilanzvolumen der verkauften Vermögenswerte betrug am 31. Dezember 2004 insgesamt 4,3 Mrd. Euro (i. Vj. 5,0 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.

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

Der zum 31. Dezember 2004 gemäß § 292a HGB aufgestellte Konzernabschluss und Konzernlagebericht sind beim Handelsregister des Amtsgerichts München (HRB 42243) hinterlegt und werden auf Anfrage gerne zur Verfügung gestellt. Ferner können der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht auf der Homepage der BMW Group www.bmwgroup.com/ir abgerufen werden.

[2] Konsolidierungskreis

In den BMW Group Konzernabschluss werden neben der BMW AG grundsätzlich alle Tochterunternehmen einschließlich 17 Wertpapierspezialfonds und 21 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 2004 wie folgt verändert:

	Inland	Ausland	Gesamt
Einbezogen zum 31.12.2003	39	126	165
Erstmals einbezogen 2004	2	12	14
Ausgeschieden 2004	1	4	5
Einbezogen zum 31.12.2004	40	134	174

Nicht einbezogen werden 76 (i. Vj. 74) Tochterunternehmen ohne Geschäftsbetrieb bzw. mit geringem Geschäftsvolumen. Deren Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ist von untergeordneter Bedeutung.

Ferner wird auf die Konsolidierung der BMW Pensionskasse (Österreich) AG, Steyr, verzichtet, da deren Vermögen zweckgebunden ist.

Die Nichteinbeziehung von operativen Tochterunternehmen vermindert den Konzernumsatz um 1,6 % (i. Vj. 0,7 %).

Drei Joint Ventures werden nach der Equity-Methode bilanziert. Wegen untergeordneter Bedeu-

tung für den Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns wird, unverändert gegenüber dem Vorjahr, bei vier assoziierten Unternehmen auf die Einbeziehung in den Konzernabschluss verzichtet. Diese assoziierten Unternehmen werden unter den Beteiligungen zu Anschaffungskosten, gegebenenfalls abzüglich Abschreibungen, ausgewiesen.

Beim Handelsregister des Amtsgerichts München (HRB 42243) wird die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes des Konzerns sowie die Liste mit Beteiligungen an Drittunternehmen von nicht untergeordneter Bedeutung hinterlegt.

[3] Veränderungen des Konsolidierungskreises

Die BMW Financial Services Korea Co., Ltd., Seoul, die BMW Leasing de Mexico S.A. de C.V., Mexico City, die axentiv AG, Darmstadt, die arcensis GmbH, Stuttgart, die BMW España Finance S.L., Madrid, die BMW Malta Ltd., Valletta, sowie die BMW Malta Finance Ltd., Valletta, werden erstmals in den BMW Group Konzernabschluss einbezogen.

Die Austin Rover International Services S.A., Lausanne, sowie die Rover Service Center Corp., Tokio, sind aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Gegenüber dem Vorjahr veränderte sich der Konsolidierungskreis ferner durch die erstmalige Einbeziehung von sieben Zweckgesellschaften sowie durch das Ausscheiden von zwei Zweckgesellschaften und einem Spezialfonds.

Die gesamten Veränderungen im Konsolidierungskreis sind für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung.

[4] Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt gemäß IFRS 3 („Business Combinations“), der IAS 22 mit Wirkung vom 31. März 2004 außer Kraft gesetzt hat. 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 gemäß den Bestimmungen des IFRS 3.80 erfolgsneutral behandelt. Geschäfts- oder Firmenwerte, die zwischen dem 1. Januar 1995 und dem Inkrafttreten des IFRS 3 am 31. März

2004 aktiviert wurden, wurden noch bis zum 31. Dezember 2004 in Höhe von 5 Mio. Euro abgeschrieben.

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

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

[5] Währungs-umrechnung

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. Da die Tochtergesellschaften ihre Geschäfte in finanzieller, wirtschaftlicher und organisatorischer Hinsicht

selbständig betreiben, ist deren funktionale Währung grundsätzlich identisch mit der jeweiligen Landeswährung der Gesellschaft. Im Konzernabschluss werden daher die Aufwendungen und Erträge aus Abschlüssen von Tochterunternehmen, die in fremder Währung aufgestellt sind, zum Jahresdurchschnittskurs, Vermögenswerte und Schulden zum Stichtagskurs umgerechnet. Der sich aus der

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzerner Eigenkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn-	
und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

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 haben sich im Verhältnis zu einem Euro wie folgt verändert:

	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2004	31.12.2003	2004	2003
US-Dollar	1,36	1,25	1,24	1,13
Britisches Pfund	0,71	0,70	0,68	0,69
Südafrikanischer Rand	7,72	8,27	8,01	8,53
Japanischer Yen	140,83	133,82	134,41	131,04
Australischer Dollar	1,75	1,67	1,69	1,74

[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, wenn 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“) nicht entsprechend dem Leistungsfortschritt vereinnahmt („stage of completion“-Methode), da derzeit die Auswirkungen auf die Ertragsrealisierung von untergeordneter Bedeutung sind. Die Umsatzerlöse enthalten außerdem die Leasingerlöse und die Zinserträge aus dem Finanzdienst-

leistungsgeschäft. 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 An-

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

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

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

Das **Ergebnis je Aktie** („Basic Earnings per Share“) wird nach IAS 33 („Earnings per Share“) ermittelt. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ergibt sich, indem sowohl für Stamm- als auch für Vorzugsaktien der auf die jeweilige Aktiengattung entfallende Konzernjahresüberschuss – exklusive Minderheitenanteile – durch die durchschnittliche Anzahl der jeweiligen Aktien dividiert wird. Das Konzernergebnis ist demzufolge auf die verschiedenen

Aktiengattungen aufzuteilen. Im Rahmen der Aufteilung wird der nicht für eine Ausschüttung vorgesehene Teil des Konzernergebnisses den Aktiengattungen 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 Vermögenswertes ein zukünftiger wirtschaftlicher Vorteil verbunden ist und die Kosten des Vermögenswertes zuverlässig bestimmt werden können. Sie werden zu Anschaffungskosten bzw. Herstellungskosten angesetzt und entsprechend ihrer Nutzungsdauer planmäßig linear abgeschrieben. Die Abschreibung Immaterieller Vermögenswerte, mit Ausnahme von aktivierten Entwicklungskosten, erfolgt grundsätzlich über eine Nutzungsdauer zwischen drei und fünf Jahren.

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 ist. 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. Aktivierter 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, vermindert

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzerner Eigenkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn-	
und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

um planmäßige, nutzungsbedingte Abschreibungen, bewertet. Die Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen werden entsprechend dem Nutzungsverlauf in der Regel nach der linearen Methode vorgenommen.

Geringwertige Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen konzerneinheitlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

in Jahren

Wohngebäude	40 bis 50
Betriebs- und Geschäftsgebäude sowie baugebundene Verteilungsanlagen	10 bis 40
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 erstellte Automobile. IAS 17 („Leases“) enthält Vorschriften, nach denen auf Basis von Chancen und Risiken beurteilt wird, ob das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand dem Leasingnehmer („Finance Lease“) oder dem Leasinggeber („Operating Lease“) zuzurechnen ist.

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

Leasingraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen werden unter den Sonstigen Finanzverbindlichkeiten passiviert.

Eigenerzeugnisse, die als Vermietete Gegenstände („Operating Leases“) bei Leasinggesellschaften der BMW Group aktiviert sind, werden mit den Herstellungskosten, alle übrigen vermieteten Erzeugnisse zu Anschaffungskosten bewertet. Alle Vermieteten Gegenstände werden linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulatorischen Restwert 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. Soweit der erzielbare Betrag des Vermögenswertes, der den höheren Betrag aus Nettoveräußerungswert und Nutzungswert repräsentiert, den Buchwert unterschreitet, wird eine Wertminderung vorgenommen. Wenn der Grund für eine früher durchgeführte Wertminderung entfallen ist, erfolgt eine Zuschreibung auf die fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten.

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.

Vom Unternehmen ausgereichte Kredite und Forderungen, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden („originated loans and receivables“), bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen („held to maturity“) 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 Vermögenswertes oder eines Portfolios von Vermögenswerten stattgefunden hat. Liegen derartige Hinweise vor, wird der Wertminderungsaufwand („impairment loss“) im Ergebnis erfasst. Gewinne und Verluste aus einem zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswert werden direkt im Eigenkapital verbucht, bis der finanzielle Vermögenswert abgegangen ist oder bis eine Wertminderung festgestellt wird. Im Falle einer Wertminderung wird der kumulierte Netto-Verlust aus dem Eigenkapital entfernt und im Ergebnis ausgewiesen.

Die im **Finanzanlagevermögen** ausgewiesenen Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen werden zu Anschaffungskosten angesetzt, da sie über keinen notierten Marktpreis auf einem aktiven Markt verfügen und ein beizulegender Zeitwert („fair value“) nicht verlässlich bestimmt werden kann.

Assoziierte Unternehmen werden grundsätzlich nach der Equity-Methode mit ihrem anteiligen Eigenkapital bilanziert.

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

Die Wertpapiere und Ausleihungen 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 **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.

Bei den **Forderungen und Sonstigen Vermögenswerten**, mit Ausnahme der derivativen Finanzinstrumente, handelt es sich um vom Konzern ausgereichte Kredite und Forderungen, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden. Sie werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzern Eigenkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn-	
und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

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.

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. Die Marktwertveränderungen der derivativen Finanzinstrumente, bei denen Hedge Accounting angewendet wird, werden entweder im Ergebnis oder im Eigenkapital als Bestandteil des Kumulierten übrigen Eigenkapitals ausgewiesen, je nachdem, ob es sich dabei um einen „Fair Value Hedge“ oder einen „Cash Flow Hedge“ handelt. Bei einem Fair Value Hedge werden die Ergebnisse aus der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte ergebniswirksam gebucht. Bei Marktwertveränderungen von Cash Flow Hedges, die zum Ausgleich zukünftiger Cashflow-Risiken aus bereits bestehenden Grundgeschäften oder geplanten Transaktionen eingesetzt werden, werden die unrealisierten Gewinne und Verluste in Höhe des eingedeckten Grundgeschäfts zunächst erfolgsneutral im Kumulierten übrigen Eigenkapital ausgewiesen. Eine Umbuchung in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfolgt zeitgleich mit der Ergebniswirkung des abgesicherten Grundgeschäfts. 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.

Bei den **Wertpapieren** des Umlaufvermögens handelt es sich um zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte.

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

Die **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 erst erfolgswirksam verrechnet, wenn sie außerhalb einer Bandbreite von 10 % des Verpflichtungsumfangs liegen. In diesem Fall werden sie über die künftige durchschnittliche Restdienstzeit der Belegschaft verteilt. 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 **Übrigen Rückstellungen** werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, deren Inanspruchnahme wahrscheinlich und wenn die voraussichtliche Höhe des notwendigen Rückstellungsbetrages 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 Richtlinien des IASB 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. Die tatsächlichen Werte können in Einzelfällen von den getroffenen Annahmen und Schätzungen abweichen. Änderungen werden zum Zeitpunkt einer besseren Kenntnis erfolgswirksam berücksichtigt.

[7] Neu herausgegebene Rechnungslegungsvorschriften

Das IASB hat im Jahre 2004 zehn neue bzw. überarbeitete und ergänzte Standards herausgegeben. Im Einzelnen handelt es sich hierbei um folgende Standards:

- IFRS 2 („Share-based Payment“)
- IFRS 3 („Business Combinations“)
- IFRS 4 („Insurance Contracts“)
- IFRS 5 („Non-current Assets Held for Sale and Discontinued Operations“)
- IFRS 6 („Exploration for and Evaluation of Mineral Resources“)
- IAS 36 („Impairment of Assets“)
- IAS 38 („Intangible Assets“)
- Amendment to IAS 19 („Employee Benefits: Actuarial Gains and Losses, Group Plans and Disclosure“)
- Amendment to IAS 39 („Financial Instruments: Recognition and Measurement on Fair Value Hedge Accounting for a Portfolio Hedge of Interest Rate Risk“)

- Amendment to IAS 39 („Financial Instruments: Transition and Initial Recognition of Financial Assets and Financial Liabilities“)

IFRS 3 ist in Verbindung mit den entsprechenden Vorschriften des IAS 36 und IAS 38 auf alle Unternehmenszusammenschlüsse anzuwenden, bei denen das Datum des Vertrages („agreement date“) auf oder nach den 31. März 2004 fällt. Die Auswirkungen auf den Abschluss der BMW Group zum 31. Dezember 2004 waren unwesentlich. Auf Firmenwerte und immaterielle Vermögenswerte aus früheren Unternehmenszusammenschlüssen und Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, sind IFRS 3, IAS 36 und IAS 38 für die BMW Group prospektiv ab 1. Januar 2005 verbindlich anzuwenden.

Die übrigen oben genannten Standards sind, mit Ausnahme von IFRS 6 und Amendment to IAS 19, ab dem 1. Januar 2005 verbindlich. IFRS 6 und Amendment to IAS 19 sind erst ab dem 1. Januar 2006 zwingend anzuwenden.

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzernkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn-	
und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

BMW Group

Konzernanhang

Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung

Die neuen bzw. geänderten Standards wurden – mit Ausnahme des IFRS 3 – auf den Abschluss des Konzerns zum 31. Dezember 2004 nicht vorzeitig angewendet. Dies gilt auch für die im Rahmen des „Improvement Project“ im Dezember 2003 veröffentlichten Improvements to International Accounting Standards sowie die überarbeiteten Standards IAS 32 („Financial Instruments: Disclosure and Presentation“) und IAS 39 („Financial Instruments: Recognition and Measurement“), die ab dem 1. Januar 2005 verbindlich anzuwenden sind.

Das IFRIC hat sechs neue Interpretationen oder Ergänzungen zu bestehenden Interpretationen herausgegeben:

- IFRIC 1 („Changes in Existing Decommissioning, Restoration and Similar Liabilities“)

- IFRIC 2 („Members' Shares in Co-operative Entities and Similar Instruments“)
 - IFRIC 3 („Emission Rights“)
 - IFRIC 4 („Determining whether an Arrangement contains a Lease“)
 - IFRIC 5 („Rights to Interests arising from Decommissioning, Restoration and Environmental Rehabilitation Funds“)
 - IFRIC Amendment to SIC-12 („Scope of SIC-12 Consolidation-Special Purpose Entities“)
- IFRIC 3, IFRIC 4 und IFRIC 5 sind für die BMW Group erst ab dem 1. Januar 2006 verbindlich anzuwenden, die übrigen Interpretationen ab dem 1. Januar 2005. Die vorstehenden Interpretationen wurden auf den Abschluss des Konzerns zum 31. Dezember 2004 nicht vorzeitig angewendet.

[8] Umsatzerlöse Die Umsatzerlöse ergeben sich aus folgenden Tätigkeiten:

in Mio. Euro	2004	2003
Verkauf von Produkten und damit verbundenen Erzeugnissen	37.138	34.498
Erlöse aus Leasingraten	2.623	2.532
Verkaufserlöse aus Vermietvermögen	2.473	2.642
Zinserträge aus Kreditfinanzierung	1.429	1.278
Sonstige Erlöse	672	575
Umsatzerlöse	44.335	41.525

Von den Umsatzerlösen des Konzerns entfallen auf das Finanzdienstleistungsgeschäft 6.829 Mio. Euro (i. Vj. 6.709 Mio. Euro).

Die Gliederung der Umsatzerlöse nach Segmenten und Regionen ist aus der Segmentberichterstattung auf den Seiten 100 bis 103 ersichtlich.

[9] Umsatzkosten Die Umsatzkosten setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	2004	2003
Herstellungskosten	24.694	22.997
Gewährleistungsaufwendungen	1.283	1.487
Finanzdienstleistungen direkt zuzurechnende Umsatzkosten	4.723	4.707
Zinsaufwendungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	813	782
Aufwendungen für Risikovorsorgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	492	479
Sonstige Umsatzkosten	2.059	1.638
Umsatzkosten	34.064	32.090

Von den Umsatzkosten betreffen das Finanzdienstleistungsgeschäft 6.028 Mio. Euro (i. Vj. 5.968 Mio. Euro).

In den Aufwendungen für Risikovorsorgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts sind Wertminderungen auf Forderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts in Höhe von 258 Mio. Euro (i. Vj. 265 Mio. Euro) enthalten.

In den Herstellungskosten werden Wertminderungen auf das Sachanlagevermögen in Höhe von 16 Mio. Euro (i. Vj. 56 Mio. Euro) ausgewiesen. Öffentliche Beihilfen mindern über geringere Substanz- und Verbrauchsteuern die Herstellungskosten in Höhe von 13 Mio. Euro (i. Vj. 15 Mio. Euro).

[10] Vertriebskosten
und allgemeine
Verwaltungskosten

Die Vertriebskosten betragen 3.811 Mio. Euro (i. Vj. 3.670 Mio. Euro). Sie enthalten vor allem Aufwendungen für Marketing, Werbung und Vertriebspersonal.

Die allgemeinen Verwaltungskosten betragen 842 Mio. Euro (i. Vj. 776 Mio. Euro). Sie enthalten Aufwendungen der Verwaltung, die weder der Entwicklung noch der Produktion oder dem Vertrieb zugeordnet sind.

[11] Forschungs- und
Entwicklungskosten

In den Forschungs- und Entwicklungskosten in Höhe von 2.334 Mio. Euro (i. Vj. 2.146 Mio. Euro) sind neben den Forschungs- und nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten auch die Abschreibun-

gen und die Abgänge von aktivierten Entwicklungskosten in Höhe von 637 Mio. Euro (i. Vj. 583 Mio. Euro) enthalten.

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzernneigenkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

Die gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen, das sind die Forschungs- und nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten sowie die

Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten, haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. Euro	2004	2003
Forschungs- und Entwicklungskosten	2.334	2.146
Abschreibungen und Abgänge	- 637	- 583
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	1.121	996
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2.818	2.559

[12] Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

in Mio. Euro	2004	2003
Erträge aus Währungsgeschäften	116	210
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	184	156
Erträge aus der Auflösung von Wertminderungen	133	107
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	6	25
Übrige betriebliche Erträge	541	613
Sonstige betriebliche Erträge	980	1.111
Aufwendungen aus Währungsgeschäften	98	158
Aufwendungen aus der Dotierung von Rückstellungen	264	207
Aufwendungen aus Wertminderungen auf Forderungen	24	28
Übrige betriebliche Aufwendungen	133	208
Sonstige betriebliche Aufwendungen	519	601
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	461	510

In den Übrigen betrieblichen Erträgen sind Aufwandszuschüsse öffentlicher Institutionen in Höhe von 39 Mio. Euro (i.Vj. 33 Mio. Euro) enthalten.

[13] Finanzergebnis

in Mio. Euro	2004	2003
Erträge aus Beteiligungen	86	30
– davon aus verbundenen Unternehmen 66 Mio. Euro (i.Vj. 3 Mio. Euro)		
Erträge (i.Vj. Verluste) aus assoziierten Unternehmen	11	– 13
Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen	– 3	– 20
Beteiligungsergebnis	94	– 3
Erwarteter Vermögensertrag der Pensionsfonds	271	249
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	244	281
– davon aus verbundenen Unternehmen 18 Mio. Euro (i.Vj. 17 Mio. Euro)		
Zinsen und ähnliche Erträge	515	530
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen	– 450	– 410
Aufwendungen aus der Aufzinsung sonstiger langfristiger Rückstellungen	– 86	– 104
Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	– 11	– 1
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 246	– 296
– davon an verbundene Unternehmen 15 Mio. Euro (i.Vj. 2 Mio. Euro)		
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 793	– 811
Zinsergebnis	– 278	– 281
Verluste (i.Vj. Erträge) aus der Marktbewertung von Finanzinstrumenten	– 7	136
Sonstiges Finanzergebnis	– 7	136
Finanzergebnis	– 191	– 148

Die Erträge aus Beteiligungen ergeben sich im Wesentlichen aus Ausschüttungen der BMW Asia Pte. Ltd., Singapore, der BMW (P + A) Ltd., Bracknell, sowie der Rolls-Royce plc, London. Die Erträge aus assoziierten Unternehmen enthalten die Equity-Ergebnisse der Joint Ventures BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, TRITEC Motors Ltda., Campo Largo, sowie F.A.S.T. Gesellschaft für angewandte Softwaretechnologie mbH, München. Die Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wert-

papiere des Umlaufvermögens gemäß § 298 Abs. 1 i.V.m. § 275 Abs. 3 HGB betragen insgesamt 14 Mio. Euro (i.Vj. 21 Mio. Euro).

Im Sonstigen Finanzergebnis sind die gegenläufigen Erträge und Aufwendungen der Marktbewertung von Grund- und Sicherungsgeschäften saldiert ausgewiesen, um die wirtschaftliche Auswirkung des zugrunde liegenden Sicherungszusammenhangs zutreffend wiederzugeben.

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzern Eigenkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

[14] Ertragsteuern Nach ihrer Herkunft gliedern sich die Steuern vom Einkommen und Ertrag der BMW Group wie folgt:

in Mio. Euro	2004	2003
Laufende Steueraufwendungen	841	441
Latente Steueraufwendungen	491	817
	1.332	1.258

Der Anstieg der laufenden Steuern ist im Wesentlichen auf höhere Steuerverpflichtungen im Inland zurückzuführen.

Die latenten Steueraufwendungen vermindern sich aufgrund eines im Jahresvergleich niedrigeren Verbrauchs aktiver latenter Steuern durch die Nutzung von Verlustvorträgen.

Die latenten Steuern werden auf der Basis der Steuersätze ermittelt, die nach der derzeitigen Rechtslage in den einzelnen Ländern zum Realisationszeitpunkt gelten bzw. erwartet werden. In Deutschland gilt ein Körperschaftsteuersatz von 25,0%. Unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Gewerbesteuer-Hebesatzes in Höhe von 410% sowie des Solidaritätszuschlags von 5,5% ermittelt sich für inländische Unternehmen ein Ertragsteuersatz von 38,90% (i.Vj. 40,21%). Die Steuersätze im Ausland liegen wie im Vorjahr zwischen 10,0% und 41,7%. Aufgrund veränderter

Steuersätze im Ausland hat sich der latente Steueraufwand um 4 Mio. Euro (i.Vj. 11 Mio. Euro) vermindert.

Steuern im Zusammenhang mit außerordentlichen Posten und der Einstellung von Geschäftsbereichen ergaben sich im Berichtsjahr nicht. Der Ertragsteueraufwand beinhaltet außerdem keine Aufwendungen und Erträge, die auf Änderungen von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden beruhen.

Latente Steuern auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochtergesellschaften in Höhe von 10.541 Mio. Euro (i.Vj. 9.419 Mio. Euro) wurden 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.

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

in Mio. Euro	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	2004	2003	2004	2003
Immaterielle Vermögenswerte	6	27	1.322	1.127
Sachanlagevermögen	401	473	534	505
Vermietete Gegenstände	830	804	2.695	2.371
Finanzanlagen	7	1	–	2
Umlaufvermögen	569	867	4.002	4.130
Steuerliche Verlustvorträge	1.147	1.117	–	–
Rückstellungen	700	721	182	23
Verbindlichkeiten	3.088	2.419	584	543
Konsolidierungen	1.361	1.186	209	139
	8.109	7.615	9.528	8.840
Abwertung	–881	–1.101	–	–
Saldierung	–6.932	–6.339	–6.932	–6.339
	296	175	2.596	2.501

Eine Abwertung auf aktivierte 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. Die Position Abwertung entfällt in Höhe von

439 Mio. Euro (i. Vj. 440 Mio. Euro) auf Veräußerungsverluste („capital losses“) in Großbritannien, die nur mit Gewinnen aus Veräußerungen, die nicht im Zusammenhang mit der operativen Geschäftstätigkeit stehen, genutzt werden können sowie in Höhe von 146 Mio. Euro (i. Vj. 226 Mio. Euro) auf steuerliche Verlustvorträge. Ferner ist darin eine Abwertung in Höhe von 296 Mio. Euro (i. Vj. 435 Mio. Euro) auf „capital allowances“ in Großbritannien enthalten,

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzern Eigenkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

die in der Position Sachanlagevermögen ausgewiesen wird. 2004 konnten von den Abwertungen 220 Mio. Euro (i. Vj. 204 Mio. Euro) aufgelöst werden. Aus der Nutzung von Verlustvorträgen und „capital allowances“ ergab sich in Großbritannien ein latenter Steueraufwand von 127 Mio. (i. Vj. 75 Mio. Euro).

Die erfolgsneutral im Eigenkapital verrechneten Zins- und Währungsderivate vermindern sich aufgrund des im Jahresvergleich geringeren Volumens sowie der negativen Marktwertentwicklung 2004 um brutto 1.034 Mio. Euro. Entsprechend gingen die erfolgsneutral verrechneten passiven latenten Steuern um 406 Mio. Euro zurück.

Der ausgewiesene Ertragsteueraufwand im Geschäftsjahr 2004 in Höhe von 1.332 Mio. Euro (i. Vj. 1.258 Mio. Euro) ist um 51 Mio. Euro (i. Vj. 31 Mio. Euro) niedriger als der erwartete Ertragsteueraufwand in Höhe von 1.383 Mio. Euro (i. Vj. 1.289 Mio. Euro), der sich theoretisch bei Anwendung des inländischen Steuersatzes von 38,90 % (i. Vj. 40,21 %) auf Konzernebene ergeben würde. Der Unterschied zwischen dem erwarteten und dem ausgewiesenen Ertragsteueraufwand ist auf folgende Ursachen zurückzuführen:

in Mio. Euro	2004	2003
Erwarteter Ertragsteueraufwand	1.383	1.289
Steuersatzbedingte Abweichungen	- 115	- 101
Steuererminderungen (-)/Steuerermehrungen (+) aufgrund steuerfreier Erträge bzw. steuerlich nicht abzugsfähiger Aufwendungen	- 77	36
Steuernachzahlungen (+)/Steuererstattungen (-) für Vorjahre	198	102
Sonstige Abweichungen	- 57	- 68
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	1.332	1.258

Der Saldo aus der Position Steuererminderungen/Steuerermehrungen ergibt 2004 Steuererminderungen, die vor allem auf gegenüber Vorjahr höhere steuerfreie Erträge zurückzuführen sind. Der Anstieg in der

Position Steuernachzahlungen/Steuererstattungen beinhaltet im Wesentlichen Steuernachzahlungen für Vorjahre.

[15] Ergebnisanteil anderer Gesellschafter

Die im Jahresüberschuss enthaltenen Ergebnisanteile anderer Gesellschafter in Höhe von insgesamt 0,238 Mio. Euro (i. Vj. 0,235 Mio. Euro) entfallen mit 0,246 Mio. Euro (i. Vj. 0,223 Mio. Euro) auf einen Gewinnanteil für die Euro Lloyd Reisebüro

GmbH & Co. KG, Köln, sowie in Höhe von 0,008 Mio. Euro (i. Vj. Gewinnanteil 0,012 Mio. Euro) auf einen Verlustanteil für die Norddeutsche Landesbank Girozentrale, Braunschweig.

[16] Ergebnis je Aktie

		2004	2003
Jahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	Mio. Euro	2.221,9	1.947,0
Ergebnisanteil der Stammaktien	Mio. Euro	2.051,7	1.797,8
Ergebnisanteil der Vorzugsaktien	Mio. Euro	170,2	149,2
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Stammaktien	Stück	622.227.918	622.227.918
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Vorzugsaktien	Stück	51.301.117	51.275.972
Ergebnis je Stammaktie	Euro	3,30	2,89
Ergebnis je Vorzugsaktie	Euro	3,32	2,91
Dividende je Stammaktie	Euro	0,62	0,58
Dividende je Vorzugsaktie	Euro	0,64	0,60

Beim Ergebnis je Vorzugsaktie wurden nur die für das jeweilige Geschäftsjahr dividendenberechtigten Vorzugsaktien berücksichtigt. Ein verwässer-

tes 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	2004	2003
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	5.954	5.951
Soziale Abgaben, Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung – davon für Altersversorgung: 701 Mio. Euro (i.Vj. 657 Mio. Euro)	1.200	1.115
	7.154	7.066

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

	2004	2003*
Gewerbliche Arbeitnehmer	54.490	54.822
Übrige Arbeitnehmer	42.792	41.315
	97.282	96.137
Auszubildende und Praktikanten	6.344	5.939
	103.626	102.076

*Vorjahr hinsichtlich der Praktikanten angepasst

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzernkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn-	
und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

BMW Group Konzernanhang Erläuterungen zur Bilanz

[18] Entwicklung des Konzern- anlagevermögens

in Mio. Euro	1.1.2004 ¹⁾	Kurs- differenzen	Anschaffungs- und Herstellungskosten Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge	31.12.2004
Entwicklungskosten	4.898	–	1.121	–	423	5.596
Übrige Immaterielle Vermögenswerte	467	2	147	–	34	582
Immaterielle Vermögenswerte	5.365	2	1.268	–	457	6.178
Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	4.826	– 40	303	497	26	5.560
Technische Anlagen und Maschinen	16.327	– 102	2.013	939	714	18.463
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.907	– 20	250	11	192	1.956
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.693	2	513	– 1.447	4	757
Sachanlagevermögen	24.753	– 160	3.079	–	936	26.736
Anteile an verbundenen Unternehmen	148	– 1	33	–	30	150
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	61	–	4	–	–	65
Beteiligungen	522	–	42 ³⁾	–	–	564
Wertpapiere des Anlagevermögens	15	– 1	9	–	3	20
Sonstige Ausleihungen	2	–	–	–	2	–
Finanzanlagen	748	– 2	88	–	35	799
Vermietete Gegenstände	8.246	– 615	5.372	–	3.728	9.275
Anlagevermögen	39.112	– 775	9.807	–	5.156	42.988

1) einschließlich Brutto-Vorträge erstmals konsolidierter Gesellschaften von 31 Mio. Euro

2) darin Wertminderungen von 16 Mio. Euro

3) ergebnisneutral mit dem Kumulierten übrigen Eigenkapital verrechnete Marktwertveränderungen von insgesamt 154 Mio. Euro

1.1.2004 ¹⁾	Kurs- differenzen	Abschreibungen lfd. Jahr ²⁾	Abgänge	Zuschreibungen	31.12.2004	Buchwerte 31.12.2004	31.12.2003
1.887	–	637	423	–	2.101	3.495	3.011
278	2	71	32	–	319	263	189
2.165	2	708	455	–	2.420	3.758	3.200
2.047	– 14	153	13	–	2.173	3.387	2.779
11.588	– 80	1.589	693	–	12.404	6.059	4.739
1.409	– 15	222	182	–	1.434	522	498
1	–	–	–	–	1	756	1.692
15.045	– 109	1.964	888	–	16.012	10.724	9.708
22	–	3	–	–	25	125	126
–	–	–	–	–	–	65	61
117	–	–	–	112 ³⁾	5	559	405
–	–	–	–	–	–	20	14
1	–	–	1	–	–	–	1
140	–	3	1	112	30	769	607
1.519	– 129	914	531	–	1.773	7.502	6.697
18.869	– 236	3.589	1.875	112	20.235	22.753	20.212

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzernkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn-	
und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

[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. Im Rahmen der Erstkonsolidierung der axentiv AG, Darmstadt, sowie ihrer Tochtergesellschaft, der arcensis GmbH, Stuttgart, wurde ein Firmenwert in Höhe von

24 Mio. Euro aktiviert. Ein gesonderter Ausweis in der Bilanz der BMW Group wurde nicht vorgenommen, da der Betrag sowohl in Relation zur Bilanzsumme als auch zur Summe der Immateriellen Vermögenswerte nicht wesentlich ist.

Hinsichtlich der Entwicklung der Immateriellen Vermögenswerte wird auf den Anlagespiegel, der auf den Seiten 74 und 75 dargestellt ist, verwiesen.

[20] Sachanlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Positionen des Sachanlagevermögens sowie ihre Entwicklung im Berichtsjahr sind im Anlagespiegel auf den Seiten 74 und 75 enthalten.

Im Sachanlagevermögen sind in Höhe von 223 Mio. Euro (i.Vj. 320 Mio. Euro) auch geleaste 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 Technischer Anlagen und Maschinen sowie Anderer Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung mit einem Restbuchwert in

Höhe von 111 Mio. Euro (i.Vj. 149 Mio. Euro) für die Produktionsstätte in Oxford haben Laufzeiten bis maximal 2013. 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 88 Mio. Euro (i.Vj. 141 Mio. Euro) für die Produktionsstätte in Hams Hall hat eine Laufzeit bis 2018 und kann jeweils um ein Jahr verlängert werden. Eine Kaufoption wurde nicht vereinbart.

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

in Mio. Euro	31.12.2004	31.12.2003
Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	79	77
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	340	330
Fällig nach mehr als fünf Jahren	410	527
	829	934
In den künftigen Mindestleasingzahlungen enthaltener Zinsanteil		
Fällig innerhalb eines Jahres	20	22
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	72	76
Fällig nach mehr als fünf Jahren	122	155
	214	253
Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	59	55
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	268	254
Fällig nach mehr als fünf Jahren	288	372
	615	681

[21] Finanzanlagen Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Positionen des Finanzanlagevermögens sowie ihre Entwicklung im Berichtsjahr ist im Anlage-
spiegel auf den Seiten 74 und 75 enthalten.

Die Zugänge bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen betreffen Kapitalerhöhungen bei der BMW Polska Sp. z o. o., Warschau, der BMW Portugal Lda., Lissabon, der BMW Parkhaus Oberwiesenfeld GmbH, München, der BMW Financeira S.A. Credito, Financiamento e Investimento, Sao Paulo, der BMW Experience Centre Inc., Whitby, der BMW Acquisitions Ltda., Sao Paulo, sowie die Gründungen der BMW Magyarországi KFT, Budapest, und der BMW Madrid S.L., Madrid.

Die Abgänge bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen ergeben sich im Wesentlichen aus der Erstkonsolidierung der BMW Financial Services Korea, Co., Ltd., Seoul, und der BMW Leasing de Mexico S.A. de C.V., Mexico City, sowie einer Kapitalherabsetzung bei der BMW Roma S.r.l., Rom.

Unter den Beteiligungen an assoziierten Unternehmen werden die nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen an den Joint Ventures BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, TRITEC Motors Ltda., Campo Largo, sowie F.A.S.T. Gesellschaft für angewandte Softwaretechnologie mbH, München, ausgewiesen. Zusammengefasst hat der Konzern an diesen Joint Ventures folgende Anteile:

in Mio. Euro	31.12.2004	31.12.2003
Angaben zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung		
Erträge	317	225
Aufwendungen	307	217
Angaben zur Bilanz		
Langfristige Vermögenswerte	124	139
Kurzfristige Vermögenswerte	312	229
Eigenkapital	82	83
Langfristige Schulden	79	104
Kurzfristige Schulden	275	181

Bei den Beteiligungen betrifft die Zuschreibung im laufenden Geschäftsjahr die Wertaufholung von Aktien der Rolls-Royce plc, London, auf den Börsenkurs zum 31. Dezember 2004. Die bis zur Höhe der Anschaffungskosten vorgenommene Zuschreibung

in Höhe von 112 Mio. Euro und der Gewinn aus der darüber hinausgehenden Kurssteigerung in Höhe von 42 Mio. Euro werden ergebnisneutral im kumulierten übrigen Eigenkapital verrechnet.

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzernkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

[22] Vermietete
Gegenstände

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

zahlungen aus nicht kündbaren Operating Leases in Höhe von 4.084 Mio. Euro (i. Vj. 3.684 Mio. Euro) ergeben sich folgende Fälligkeiten:

in Mio. Euro	31.12.2004	31.12.2003
Innerhalb eines Jahres	2.075	1.925
Zwischen einem und fünf Jahren	2.009	1.753
Nach mehr als fünf Jahren	–	6
	4.084	3.684

An bedingten Leasingzahlungen, vor allem in Abhängigkeit von der Fahrleistung, wurden 1 Mio. Euro (i. Vj. 2 Mio. Euro) vereinnahmt. Die Verträge beinhalten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln.

Hinsichtlich der Entwicklung der Vermieteten Gegenstände verweisen wir auf den Anlagespiegel, der auf den Seiten 74 und 75 dargestellt ist.

[23] Vorräte

Der ausgewiesene Vorratsbestand setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2004	31.12.2003
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	617	569
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	978	827
Fertige Erzeugnisse	3.991	3.439
Waren	881	858
	6.467	5.693

Die im Geschäftsjahr 2004 im Rahmen der Produktoffensive eingeführten Modelle haben gegenüber dem Vorjahr zu einer Erhöhung des Bestands an Fertigen Erzeugnissen geführt.

Von dem Gesamtbetrag der zum 31. Dezember 2004 bilanzierten Vorräte in Höhe von 6.467 Mio.

Euro (i. Vj. 5.693 Mio. Euro) sind 437 Mio. Euro (i. Vj. 475 Mio. Euro) zu ihrem Nettoveräußerungswert bilanziert. Erfolgswirksame Wertaufholungen wurden im Rahmen von Veräußerungen in unwesentlicher Höhe realisiert.

[24] Forderungen
und sonstige
Vermögenswerte

in Mio. Euro	31.12.2004	31.12.2003
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.868	2.257
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 1 Mio. Euro (i.Vj. 1 Mio. Euro)		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	25.054	21.950
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 15.737 Mio. Euro (i.Vj. 13.330 Mio. Euro)		
Übrige Forderungen	6.474	7.184
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 1.690 Mio. Euro (i.Vj. 3.090 Mio. Euro)		
	33.396	31.391

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen resultieren zum einen in Höhe von 18.782 Mio. Euro (i.Vj. 16.423 Mio. Euro) aus Kreditfinanzierung für

Kunden und Händler sowie zum anderen in Höhe von 6.272 Mio. Euro (i.Vj. 5.527 Mio. Euro) aus Finance Leases. Den Finance Leases liegen folgende Details zugrunde:

in Mio. Euro	31.12.2004	31.12.2003
Bruttoinvestitionen in Finance Leases		
Fällig innerhalb eines Jahres	2.592	2.442
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	4.409	3.735
Fällig nach mehr als fünf Jahren	6	11
	7.007	6.188
Barwert der ausstehenden Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	2.359	2.226
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	3.908	3.291
Fällig nach mehr als fünf Jahren	5	10
	6.272	5.527
Noch nicht realisierter Finanzertrag	735	661

Die Höhe der vor allem von der Fahrleistung abhängigen bedingten Leasingzahlungen ist unwesentlich. Für die Finance Leases wurden Wertmin-

derungen, die sich nach dem individuellen Ausfallrisiko richten, in Höhe von 83 Mio. Euro (i.Vj. 117 Mio. Euro) berücksichtigt.

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzern Eigenkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

Übrige Forderungen

in Mio. Euro	31.12.2004	31.12.2003
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	842	760
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 168 Mio. Euro (i.Vj. 193 Mio. Euro)		
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	275	311
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 10 Mio. Euro (i.Vj. 10 Mio. Euro)		
Sonstige Vermögenswerte	5.357	6.113
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 1.512 Mio. Euro (i.Vj. 2.887 Mio. Euro)		
	6.474	7.184

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten in Höhe von 229 Mio. Euro (i.Vj. 166 Mio. Euro) Forderungen aus Lieferungen und

Leistungen sowie in Höhe von 613 Mio. Euro (i.Vj. 594 Mio. Euro) Finanzforderungen.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2004	31.12.2003
Zins- und Währungsderivate	2.674	3.543
Barwert der Forderung an die Ford Motor Company, Dearborn, Mich., aus dem Verkauf von Land Rover	971	867
Steuerrückforderungen	667	763
Sicherheitsleistungen	313	257
Forderungen aus dem Kreditkartengeschäft	168	151
Forderungen gegen Mitarbeiter	31	28
Zinsforderungen	9	22
Übrige sonstige Vermögenswerte	524	482
	5.357	6.113

Die Verringerung der Marktwerte der Zins- und Währungsderivate ist vor allem auf den Auslauf von Währungssicherungsgeschäften zurückzuführen.

[25] Wertpapiere Die Wertpapiere des Umlaufvermögens beinhalten:

in Mio. Euro	31.12.2004	31.12.2003
Aktien	531	407
Investmentanteile	14	129
Festverzinsliche Wertpapiere	1.196	1.242
Übrige Wertpapiere	91	79
	1.832	1.857

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

in Mio. Euro	31.12.2004	31.12.2003
Festverzinsliche Wertpapiere		
Fällig innerhalb von 3 Monaten	28	311
Fällig nach mehr als 3 Monaten	1.168	931
Übrige Wertpapiere		
Fällig innerhalb von 3 Monaten	74	46
Fällig nach mehr als 3 Monaten	17	33
	1.287	1.321

[26] Flüssige Mittel Bei den Flüssigen Mitteln in Höhe von 2.128 Mio. Euro (i.Vj. 1.659 Mio. Euro) handelt es sich um Kassenbestände, Bundesbankguthaben sowie

Guthaben bei Kreditinstituten mit einer Fälligkeit innerhalb von drei Monaten.

[27] Aktive Rechnungsabgrenzungsposten Aktive Rechnungsabgrenzungen in Höhe von 543 Mio. Euro (i.Vj. 488 Mio. Euro) ergeben sich im Wesentlichen durch Vorauszahlungen für Zinsen, nicht aktivierungsfähige Entwicklungsleistungen,

Versicherungsprämien und Mieten. Vom aktivierten Betrag sind 355 Mio. Euro (i.Vj. 388 Mio. Euro) innerhalb eines Jahres fällig.

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzern Eigenkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

[28] **Eigenkapital** Die Entwicklung des Eigenkapitals der BMW Group ist im Eigenkapitalspiegel auf Seite 56 dargestellt.

Zahl der ausgegebenen Aktien

Die Zahl der am 31. Dezember 2004 von der BMW AG ausgegebenen Stammaktien im Nennwert von einem Euro beträgt wie im Vorjahr 622.227.918 Stück, die Zahl der Vorzugsaktien ohne Stimmrecht im Nennwert von einem Euro 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 895.045 Stück erst für das Geschäftsjahr 2005 dividendenberechtigt.

Von Februar bis einschließlich November 2004 erwarb die BMW Group 895.045 eigene Vorzugsaktien zum Durchschnittskurs von 24,16 Euro je Aktie, die im Rahmen eines Belegschaftsaktienprogramms an die Mitarbeiter zu einem Vorzugskurs von 14,26 Euro je Aktie veräußert wurden. Durch den Rückkauf eigener Aktien und ihre anschließende Ausgabe beträgt das Grundkapital im Berichtsjahr unverändert 674 Mio. Euro (i.Vj. Erhöhung um 0,7 Mio. Euro durch die Ausgabe neuer Aktien aus dem Genehmigten Kapital).

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält die Aufgelder aus der Ausgabe von Aktien. Sie beträgt unverändert 1.971 Mio. Euro.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen entsprechen den handelsrechtlichen Ausweisvorschriften. Sie enthalten die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden. Des Weiteren erfolgten in den Gewinnrücklagen die Verrechnungen aktiver und passiver Unterschiedsbeträge aus der Kapitalkonsolidierung der bis zum 31. Dezember 1994 konsolidierten Tochtergesellschaften.

Die Gewinnrücklagen sind gegenüber Vorjahr um 14,4 % auf 14.501 Mio. Euro gestiegen. Sie erhöhten sich im Geschäftsjahr 2004 um den Jah-

resüberschuss in Höhe von 2.222 Mio. Euro und verminderten sich durch die Auszahlung der Dividende für 2003 in Höhe von 392 Mio. Euro.

Der der Hauptversammlung zur Ausschüttung vorgeschlagene Bilanzgewinn des Jahres 2004 der BMW AG beträgt 419 Mio. Euro. Aus der vorgeschlagenen Dividendenzahlung ergibt sich auch in diesem Jahr keine Gutschrift von Steuerguthaben aus dem vor dem Jahr 2001 geltenden Körperschaftsteuersystem, da mit dem Steuervergünstigungsabbaugesetz vom 16. Mai 2003 die Steuervergünstigung auf ausgeschüttete Gewinne bis Ende 2005 außer Kraft gesetzt wurde. Steuerminierungsansprüche in Höhe von 133 Mio. Euro, die auf dem alten Körperschaftsteuersystem beruhen, können in bestimmten jährlichen Teilbeträgen über den Zeitraum 2006 bis 2019 realisiert werden. Aufgrund der in jedem Ausschüttungsjahr zu beachtenden Höchstbetragsregelungen ist eine vollständige Nutzung vor 2019 nicht möglich.

Kumuliertes übriges Eigenkapital

Im Kumulierten übrigen Eigenkapital sind die Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung von Abschlüssen ausländischer Tochterunternehmen und die Effekte aus der erfolgsneutralen Bewertung von Finanzinstrumenten nach Steuern ausgewiesen. Das Kumulierte übrige Eigenkapital wird durch erfolgsneutral verrechnete passive latente Steuern in Höhe von 704 Mio. Euro gemindert (i.Vj. 1.102 Mio. Euro).

Anteile anderer Gesellschafter am Kapital

Wegen des geringen Betrags der Minderheitenanteile am Reinvermögen von Tochterunternehmen wird die Position Anteile anderer Gesellschafter nicht gesondert ausgewiesen.

Die Anteile anderer Gesellschafter am Kapital betragen 0,312 Mio. Euro (i.Vj. 0,297 Mio. Euro) und entfallen auf die Euro Lloyd Reisebüro GmbH & Co. KG, Köln, mit 0,311 Mio. Euro (i.Vj. 0,286 Mio. Euro) und auf die Norddeutsche Landesbank Girozentrale, Braunschweig, mit 0,001 Mio. Euro (i.Vj. 0,011 Mio. Euro).

[29] Rückstellungen
für Pensionen

Pensionsrückstellungen werden für Verpflichtungen aus Anwartschaften und aus laufenden Leistungen an berechnigte aktive und ehemalige Mitarbeiter der BMW Group sowie deren Hinterbliebene gebildet. Je nach rechtlichen, wirtschaftlichen und steuerlichen Gegebenheiten des jeweiligen Landes bestehen dabei unterschiedliche Systeme der Alterssicherung, die in der Regel auf Beschäftigungsdauer und Vergütung der Mitarbeiter basieren. Aufgrund ihres Versorgungsscharakters 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 29 Mio. Euro (i. Vj. 27 Mio. Euro) wird ebenso wie die für Pensionsverpflichtungen nach IAS 19 ermittelt. Für die medizinische Versorgung wird dabei eine langfristige Kostensteigerung von 7 % p. a. (i. Vj. 8 % p. a.) berücksichtigt. Der Aufwand des laufenden Geschäftsjahres für die Verpflichtungen aus Gesundheitsfürsorge beläuft sich auf 5 Mio. Euro (i. Vj. 5 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 betrug 14 Mio. Euro (i. Vj. 10 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 (PVK), 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“) wurde 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	
31. Dezember	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Abzinsungsfaktor	4,8	5,5	5,3	5,4	5,3	5,3
Gehaltstrend	3,3	3,5	3,9	3,8	3,2	3,2
Rententrend	1,8	2,0	2,7	2,7	1,7	1,8

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

Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzern Eigenkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn-	
und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

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 unter den Pensionsrückstellungen ausgewiesen, soweit die Pensionsaufwendungen die Beitragszahlungen an den Fonds übersteigen.

Aus Erhöhungen oder Verminderungen entweder des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtung oder des beizulegenden Zeitwerts des Fonds-

vermögens können versicherungsmathematische Gewinne und Verluste entstehen, deren Ursachen unter anderem Änderungen der Berechnungsparameter, Schätzungsänderungen bezüglich des Risikoverlaufs der Pensionsverpflichtungen und Abweichungen zwischen dem tatsächlichen und dem erwarteten Ertrag aus dem Fondsvermögen sein können. Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand entsteht, wenn ein Unternehmen der BMW Group einen leistungsorientierten Plan einführt oder Leistungen aus einem bestehenden Plan ändert.

Unter Berücksichtigung der Berechnungsgrundlagen nach IAS 19 resultiert folgender **Finanzierungsstatus** der Pensionszusagen:

in Mio. Euro	Deutschland		GB		Übrige		Gesamt	
31. Dezember	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Barwerte der rückerstattungsfinanzierten Versorgungsansprüche	3.336	2.513	–	–	104	91	3.440	2.604
Barwerte der fondsfinanzierten Versorgungsansprüche	–	–	5.764	5.564	249	222	6.013	5.786
Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen (Defined Benefit Obligations)	3.336	2.513	5.764	5.564	353	313	9.453	8.390
Fondsvermögen zu Marktwerten	–	–	5.086	4.744	180	156	5.266	4.900
Nettoverpflichtungen	3.336	2.513	678	820	173	157	4.187	3.490
Anpassungsbeträge aufgrund versicherungsmathematischer Gewinne (+) und Verluste (–)	– 771	– 208	– 699	– 852	– 51	– 44	– 1.521	– 1.104
Anpassungsbeträge aufgrund nachzuverrechnender Dienstzeitaufwendungen	–	–	–	–	– 2	– 2	– 2	– 2
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.58 nicht als Vermögenswert erfasster Betrag	–	–	–	–	9	10	9	10
Bilanzwert zum 31.12.	2.565	2.305	– 21	– 32	129	121	2.673	2.394
davon Pensionsrückstellungen	2.565	2.305	8	3	130	122	2.703	2.430
davon Vermögenswerte (–)	–	–	– 29	– 35	– 1	– 1	– 30	– 36

Von den Pensionsrückstellungen der übrigen Länder in Höhe von 130 Mio. Euro (i.Vj. 122 Mio. Euro) entfallen 36 Mio. Euro (i.Vj. 34 Mio. Euro) auf fondsfinanzierte Versorgungspläne.

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	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Bilanzwerte zum 1.1.	2.305	2.117	-32	-10	121	106	2.394	2.213
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	272	203	123	88	38	48	433	339
Geleistete Rentenzahlungen bzw. Fondsdotierungen	-59	-56	-112	-111	-25	-24	-196	-191
Mitarbeiterbeiträge Persönliches Vorsorgekapital	47	43	-	-	-	-	47	43
Übertrag von Verpflichtungen auf nicht konsolidierte Gesellschaften	-	-2	-	-	-	-	-	-2
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	-	-	-	1	-5	-9	-5	-8
Bilanzwerte zum 31.12.	2.565	2.305	-21	-32	129	121	2.673	2.394
davon Pensionsrückstellungen	2.565	2.305	8	3	130	122	2.703	2.430
davon Vermögenswerte (-)	-	-	-29	-35	-1	-1	-30	-36

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzernkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn-	
und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

Aus den leistungsorientierten Versorgungssystemen ergaben sich in der BMW Group **Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen** in

Höhe von 433 Mio. Euro (i. Vj. 339 Mio. Euro), die sich aus folgenden Komponenten zusammensetzen:

in Mio. Euro	Deutschland		GB		Übrige		Gesamt	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Aufwendungen für im Berichtsjahr erdiente Pensionsansprüche	91	81	54	48	31	39	176	168
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen	132	122	303	273	15	15	450	410
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen	49	–	–	–	–	1	49	1
Erwarteter Vermögensertrag der Pensionsfonds (–)	–	–	–261	–239	–10	–10	–271	–249
Versicherungsmathematische Gewinne (–) und Verluste (+)	–	–	27	6	2	3	29	9
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	272	203	123	88	38	48	433	339

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.

Der tatsächliche Vermögensertrag der externen Pensionsfonds beträgt 536 Mio. Euro (i. Vj. 407 Mio. Euro). Die Abweichung zu den erwarteten Vermögenserträgen sowie zu den tatsächlichen Vermögenserträgen des Vorjahres resultiert daraus, dass vor allem in Großbritannien aufgrund der Kurserholung auf den internationalen Kapitalmärkten eine höhere Rendite als geplant realisiert wurde. Die Differenz zwischen tatsächlichem und erwartetem

Vermögensertrag der externen Pensionsfonds wird – soweit diese außerhalb der Bandbreite von 10 % des Verpflichtungsumfangs liegt – im Rahmen der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste auf die künftige durchschnittliche Restlebensarbeitszeit der Belegschaft verteilt.

In Abhängigkeit von den Rentensystemen der einzelnen Länder sind die Pensionsverpflichtungen unterschiedlich hoch ausgeprägt. Da in Großbritannien nur eine minimale Grundversorgung auf Basis eines Festbetrages durch den Staat gewährleistet wird, erfolgt die Altersabsicherung weitgehend über eine betriebliche Rente sowie über Eigenvorsorge. Die Versorgungsansprüche in Großbritannien enthalten daher auch Eigenbeiträge der Arbeitnehmer.

Die **Nettoverpflichtung aus den Versorgungszusagen** in Deutschland und Großbritannien hat sich folgendermaßen entwickelt:

in Mio. Euro	Deutschland				Großbritannien			
	Anwartschafts- barwerte		Anwartschafts- barwerte		Fonds- vermögen		Netto- verpflichtung	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003
1. Januar	2.513	2.186	5.564	5.329	-4.744	-4.722	820	607
Aufwendungen aus Pensions- verpflichtungen	272	203	384	327	-261	-239	123	88
Geleistete Fondsdotierungen	-	-	-	-	-112	-111	-112	-111
Geleistete Rentenzahlungen	-59	-56	-281	-255	281	255	-	-
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	563	139	114	435	-267	-155	-153	280
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	47	41	-17	-272	17	228	-	-44
31. Dezember	3.336	2.513	5.764	5.564	-5.086	-4.744	678	820

Die versicherungsmathematischen Verluste, die im Geschäftsjahr zu einer Erhöhung des Anwartschaftsbarwerts der Versorgungszusagen führten, ergeben sich aus den der versicherungsmathematischen Berechnung zugrunde liegenden Änderungen der Abzinsungssätze sowie der Änderung der Annahmen zu Inflation und Mortalitäten. Die tatsächlichen Erträge der Pensionsfonds in Großbritannien in Höhe von 528 Mio. Euro übersteigen die erwarteten Vermögenserträge von 261 Mio. Euro um 267 Mio. Euro, die als versicherungsmathematische Gewinne ausgewiesen sind.

Versicherungsmathematische Verluste, die außerhalb einer Bandbreite von 10% des Verpflichtungsumfangs des jeweiligen leistungsorientierten

Pensionsplanes liegen, bestehen in Höhe von insgesamt 589 Mio. Euro (i.Vj. 321 Mio. Euro). Sie sind auf die erwartete durchschnittliche Restlebensarbeitszeit der Belegschaft zu verteilen. Diese Verluste führen im Geschäftsjahr 2005 zu einem Aufwand in Deutschland in Höhe von 29 Mio. Euro, in Großbritannien in Höhe von 11 Mio. Euro sowie in den USA in Höhe von 2 Mio. Euro. Die derzeit in Deutschland bestehende Unterdeckung ist vor allem Folge der kapitalmarktinduzierten Änderung des Abzinsungsfaktors in Höhe von 5,5% auf 4,8%.

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzern Eigenkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

[30] Übrige Rückstellungen

Die Übrigen Rückstellungen entfallen hauptsächlich auf folgende Positionen:

in Mio. Euro	31.12.2004		31.12.2003	
	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres
Steuerverpflichtungen	447	436	359	334
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	1.486	1.062	1.440	1.284
Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb	3.511	1.696	3.288	1.513
Andere Verpflichtungen	1.325	578	1.234	748
	6.769	3.772	6.321	3.879

In den Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich sind im Wesentlichen Verpflichtungen für Erfolgsbeteiligungen und Tantiemen, für Altersteilzeit, Jubiläumsaufwendungen, Gleitzeitguthaben sowie für Urlaubsrückstände enthalten. Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus höheren Verpflichtungen aus Erfolgsbeteiligungen und Jubiläumszusagen.

Die Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb enthalten überwiegend Vorsorgen für Garantieverpflichtungen sowie für Umsatzboni und Rabatte. Die Zunahme

beruht auf höheren Vorsorgen, die aus der Ausweitung des Geschäftsvolumens resultieren.

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, Rücknahme- und Entsorgungsverpflichtungen für Altfahrzeuge sowie Prozessrisiken.

Die Abzinsungsfaktoren für langfristige Rückstellungen liegen in Abhängigkeit von der Laufzeit zwischen 3,4 % und 5,0 %.

Die Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. Euro	Stand 1.1.2004	Kurs- differenzen	Zuführung	Aufzinsung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31.12.2004
Steuerverpflichtungen	359	–	437	–	311	38	447
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	1.440	–3	1.054	–	978	27	1.486
Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb	3.288	– 15	1.683	67	1.462	50	3.511
Andere Verpflichtungen	1.234	2	504	19	286	148	1.325
	6.321	–16	3.678	86	3.037	263	6.769

Von der Auflösung werden 41 Mio. Euro in den Funktionskosten ausgewiesen.

[31] Finanz-
verbindlichkeiten

Unter den Finanzverbindlichkeiten werden alle ver-
zinslichen Verpflichtungen der BMW Group aus-

gewiesen, die zum jeweiligen Bilanzstichtag bestan-
den. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

31. Dezember 2004 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Anleihen	2.877	6.225	3.346	12.448
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.989	1.598	203	3.790
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	4.878	223	–	5.101
Commercial Paper	4.059	–	–	4.059
Wechselverbindlichkeiten	1	–	–	1
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	1.158	3.545	381	5.084
	14.962	11.591	3.930	30.483

31. Dezember 2003 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Anleihen	3.300	7.001	1.103	11.404
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.347	1.787	22	3.156
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	3.801	64	–	3.865
Commercial Paper	3.327	–	–	3.327
Wechselverbindlichkeiten	2	–	–	2
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	2.242	2.994	459	5.695
	14.019	11.846	1.584	27.449

Die Anleihen enthalten eine am 4. Dezember 2003 begebene Umtauschanleihe über 561 Mio. Euro auf den im Besitz der BMW Group befindlichen Aktienanteil am Triebwerkshersteller Rolls-Royce plc, London, mit einer jährlichen Verzinsung von 1,875% und einer Laufzeit von fünf Jahren. Nach Ablauf von drei Jahren und bis zur Fälligkeit der Anleihe hat der Konzern ein Kündigungsrecht, falls die Rolls-Royce Aktie auf über 130 % des Wandlungspreises von 2,46 GBP steigt. Außerdem hält der Konzern eine Cash-out-Option, die im Falle der Wandlung statt der Aushändigung der Aktien eine Zahlung in Höhe des dann aktuellen Kurswertes erlaubt. Der Barwert der Anleihe einschließlich Transaktionskosten be-

trug am Bilanzstichtag 506 Mio. Euro (i.Vj. 501 Mio. Euro). Die mit der Umtauschanleihe verbundene Optionsverpflichtung ist zum Stichtag mit ihrem Marktwert von 96 Mio. Euro (i.Vj. 49 Mio. Euro) unter den Sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die negative Marktwertveränderung der Optionsverpflichtung in Höhe von 47 Mio. Euro wird ergebniswirksam im Sonstigen Finanzergebnis ausgewiesen.

Die Sonstigen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 5.084 Mio. Euro (i.Vj. 5.695 Mio. Euro) enthalten im Wesentlichen die aus Asset-Backed-Finanzierungen sowie die aus Finance Leases passivierten Verpflichtungen.

Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzernkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn-	
und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

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	475 Mio. EUR	3,4	2,3
	Festverzinslich	92.000 Mio. JPY	6,6	1,5
	Festverzinslich	2.862 Mio. EUR	8,9	4,2
	Festverzinslich	400 Mio. USD	4,0	4,2
	Festverzinslich	200 Mio. CHF	5,0	2,0
	Festverzinslich	300 Mio. CZK	6,0	7,8
BMW Coordination Center V.o.F., Bornem				
	Variabel	982 Mio. EUR	1,5	2,2
	Variabel	15 Mio. USD	1,0	2,3
	Variabel	40 Mio. GBP	1,0	3,6
	Variabel	15.000 Mio. JPY	2,0	0,4
	Festverzinslich	3.000 Mio. JPY	2,0	0,2
	Festverzinslich	200 Mio. USD	1,0	2,4
	Festverzinslich	177 Mio. EUR	1,8	2,0
BMW (UK) Capital plc, Bracknell				
	Variabel	165 Mio. EUR	2,2	2,3
	Variabel	80 Mio. GBP	1,0	4,9
	Variabel	3.800 Mio. JPY	2,0	0,1
	Festverzinslich	250 Mio. GBP	8,0	6,2
BMW US Capital, LLC, Wilmington, Del.				
	Variabel	450 Mio. USD	1,3	2,5
	Variabel	1.150 Mio. EUR	5,3	2,5
	Festverzinslich	5.000 Mio. JPY	2,0	2,5
	Festverzinslich	1.299 Mio. USD	10,0	4,3
	Festverzinslich	960 Mio. EUR	8,5	4,4
	Festverzinslich	350 Mio. GBP	3,0	2,7
Rolls-Royce Motor Cars Ltd., Bracknell				
	Variabel	45,8 Mio. GBP	1,0	4,9
Sonstige				
	Variabel	220 Mio. EUR	2,0	2,2
	Variabel	120 Mio. USD	6,0	2,8
	Variabel	43.500 Mio. JPY	2,0	0,1
	Festverzinslich	47.000 Mio. JPY	19,5	3,1
	Festverzinslich	150 Mio. GBP	3,0	5,8
	Festverzinslich	250 Mio. AUD	2,6	5,5
	Festverzinslich	300 Mio. EUR	4,0	3,0

Den Commercial Paper liegen folgende Details zugrunde:

Emittent	Emissionsvolumen in jeweiliger Währung (ISO-Code)	Durchschnittliche gewichtete Laufzeit (in Tagen)	Durchschnittlicher gewichteter Effek- tivzinssatz (in %)
BMW (UK) Capital plc, Bracknell	180 Mio. GBP	20,4	4,8
BMW Coordination Center V.o.F., Bornem	966 Mio. EUR	24,0	2,1
BMW Finance N.V., Den Haag	860 Mio. EUR	41,3	2,2
BMW US Capital, LLC, Wilmington, Del.	2.697 Mio. USD	9,3	2,3

[32] Verbindlichkeiten
aus Lieferungen
und Leistungen

31. Dezember 2004 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.322	54	–	3.376
31. Dezember 2003 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.110	33	–	3.143

[33] Übrige
Verbindlichkeiten

Die Übrigen Verbindlichkeiten beinhalten folgende Themen:

31. Dezember 2004 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Steuern	390	1	–	391
Soziale Sicherheit	122	1	–	123
Mitarbeiter	24	–	–	24
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	286	4	–	290
Erhaltene Kautionen	53	103	–	156
Zinsabgrenzung	66	–	–	66
Verbundene Unternehmen	45	1	–	46
Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	237	120	25	382
Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	–	–	2
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	715	158	42	915
	1.940	388	67	2.395

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzern Eigenkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

31. Dezember 2003 in Mio. Euro	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Steuern	354	2	–	356
Soziale Sicherheit	119	1	–	120
Mitarbeiter	21	–	–	21
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	272	2	–	274
Erhaltene Kautionen	70	93	–	163
Zinsabgrenzung	96	–	–	96
Verbundene Unternehmen	55	–	–	55
Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	219	131	22	372
Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	–	–	–	–
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	582	554	41	1.177
	1.788	783	63	2.634

Der Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von über fünf Jahren beträgt 3.997 Mio. Euro (i. Vj. 1.647 Mio. Euro).

[34] Passive Rechnungsabgren- zungsposten

Die passiven Rechnungsabgrenzungsposten entfallen auf folgende Themen:

in Mio. Euro	31.12.2004		31.12.2003	
	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres	Gesamt	davon fällig innerhalb eines Jahres
Abgrenzungen aus Leasingfinanzierung	527	347	416	277
Abgrenzungen aus Serviceverträgen	621	130	108	31
Zuschüsse	363	26	280	55
Sonstige Abgrenzungen	65	50	43	43
	1.576	553	847	406

In dieser Position werden erstmals 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 werden. Sie werden in Anwendung von IAS 20 über die Nutzungsdauer der geförderten Anlagegegenstände ertragswirksam aufgelöst.

[35] 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	31.12.2004	31.12.2003
Bürgschaften	54	62
Gewährleistungen	88	105
Wechselobligo	4	16
	146	183

Auf nicht konsolidierte verbundene Unternehmen entfallen hiervon 1 Mio. Euro (i.Vj. 11 Mio. Euro).

Aus Beteiligungen an offenen Handelsgesellschaften besteht gesamtschuldnerische Haftung.

Für Verpflichtungen aus der Veräußerung der Rover Cars und Land Rover Aktivitäten bestehen handelsübliche Garantien.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Neben Verbindlichkeiten, Rückstellungen und Haftungsverhältnissen bestehen Sonstige finanzielle Verpflichtungen, insbesondere aus Miet-

und Leasingverträgen für Gebäude, Grundstücke, Maschinen, Werkzeuge, Büro- und sonstige Einrichtungen. Die Verträge haben Laufzeiten von einem bis zu 98 Jahren und beinhalten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Im Rahmen der Miet- und Leasingverträge wurden 2004 Zahlungen in Höhe von 164 Mio. Euro (i.Vj. 118 Mio. Euro) aufwandswirksam erfasst.

Die Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Mietverträgen und Operating Leases setzt sich nach Fälligkeiten wie folgt zusammen:

in Mio. Euro	31.12.2004	31.12.2003
Nominale Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	167	166
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	508	448
Fällig nach mehr als fünf Jahren	613	612
	1.288	1.226

Auf verbundene Unternehmen entfallen hiervon 28 Mio. Euro (i.Vj. 29 Mio. Euro), auf durchgereichte Leasingverträge 54 Mio. Euro (i.Vj. 27 Mio. Euro).

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzernkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn-	
und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

Aus durchgereichten Finance Leases ergeben sich folgende Verpflichtungen aus künftigen Mindestleasingzahlungen:

in Mio. Euro	31.12.2004	31.12.2003
Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	3	30
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	3	11
Fällig nach mehr als fünf Jahren	–	–
	6	41
In den künftigen Mindestleasingzahlungen enthaltener Zinsanteil		
Fällig innerhalb eines Jahres	–	1
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	–	1
Fällig nach mehr als fünf Jahren	–	–
	–	2
Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	3	29
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	3	10
Fällig nach mehr als fünf Jahren	–	–
	6	39

Diesen zukünftigen Verpflichtungen stehen mindestens in gleicher Höhe Forderungen aus Finance Leases gegenüber, die in den Angaben zu den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthalten sind.

Des Weiteren ist die BMW Group Leasingnehmer bei Operating Leases für Fahrzeuge, die laufzeitkongruent an Dritte weiterverleast werden. Für diese Verträge sind künftig Zahlungen in folgender Höhe zu leisten:

in Mio. Euro	31.12.2004	31.12.2003
Nominale Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen		
Fällig innerhalb eines Jahres	828	773
Fällig zwischen einem und fünf Jahren	900	722
Fällig nach mehr als fünf Jahren	–	–
	1.728	1.495

Diesen zukünftigen Verpflichtungen stehen entsprechende Einzahlungen aus der Weitervermietung in mindestens gleicher Höhe gegenüber.

Verpflichtungen zum Erwerb von Sachanlagen bestehen in Höhe von 732 Mio. Euro (i. Vj. 1.151 Mio. Euro).

Weitere finanzielle Verpflichtungen bestehen in Höhe von 207 Mio. Euro (i. Vj. 255 Mio. Euro). Darin enthalten sind Verpflichtungen im Zusammenhang mit der vorgesehenen Sanierung des Hauptverwaltungsareals der BMW AG in Höhe von 50 Mio. Euro.

Einsatz und Steuerung von Finanzinstrumenten

Die BMW Group schließt als weltweit tätiger Konzern Geschäfte in verschiedenen Währungen ab, woraus sich Wechselkursrisiken ergeben. Die Finanzierung des Konzerns erfolgt in verschiedenen Währungen, im Wesentlichen durch Ausgabe von Anleihen und Medium Term Notes sowie durch Bankkredite. 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 Risiken aus der Änderung von Zinssätzen sowie Börsen- und Wechselkursen ausgesetzt. Der Einsatz derivativer Finanzinstrumente erfolgt ausschließlich zur Absicherung bestehender Grundgeschäfte oder geplanter Transaktionen.

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 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-, Zinsänderungs- und Liquiditätsrisiken der BMW Group werden zentral gesteuert. Zur Absicherung der Währungsrisiken bestanden zum 31. Dezember 2004 Derivatgeschäfte insbesondere für die Währungen US-Dollar, britisches Pfund und japanischer Yen.

Wertangaben für Finanzinstrumente

Die Buch- und Marktwerte der wesentlichen originären Finanzinstrumente sind in der nachfolgenden Aufstellung gegenübergestellt:

in Mio. Euro	31.12.2004		31.12.2003	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	25.054	25.448	21.950	22.199
Finanzverbindlichkeiten	30.483	30.421	27.449	27.410

Die dargestellten Marktwerte werden anhand der am Bilanzstichtag vorhandenen Marktinformationen, auf Basis quotierter Preise der Kontrahenten oder anhand geeigneter Bewertungsverfahren, z.B.

Discounted-Cashflow-Methoden, ermittelt. Der Diskontierung zum 31. Dezember 2004 lag folgende Zinsstruktur zugrunde:

ISO-Code in %	EUR	USD	GBP	JPY
Zins für sechs Monate	2,2	2,8	4,9	0,1
Zins für ein Jahr	2,3	3,1	4,9	0,1
Zins für fünf Jahre	3,2	4,1	4,9	0,7
Zins für zehn Jahre	3,8	4,7	4,9	1,5

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

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzern Eigenkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

Die Nominalbeträge der derivativen Finanzinstrumente entsprechen den Kauf- oder Verkaufsbeträgen bzw. den Kontraktwerten der gesicherten Grundgeschäfte. Die Nominalbeträge, die den

Buchwerten entsprechenden Marktwerte und deren Aufteilung nach Fristigkeiten ergeben sich aus der nachfolgenden Aufstellung:

in Mio. Euro	Nominal- betrag	Marktwerte			
		Gesamt	Bis ein Jahr	Über ein bis fünf Jahre	Über fünf Jahre
31. Dezember 2004					
Aktiva					
Währungssicherungskontrakte	13.833	1.844	1.390	453	1
Zinssicherungskontrakte	9.608	813	124	495	194
Sonstige Derivate	114	17	8	9	–
Gesamt	23.555	2.674	1.522	957	195
Passiva					
Währungssicherungskontrakte	3.189	237	124	91	22
Zinssicherungskontrakte	7.043	38	8	27	3
Sonstige Derivate	646	107	105	2	–
Gesamt	10.878	382	237	120	25
31. Dezember 2003					
Aktiva					
Währungssicherungskontrakte	16.877	2.957	1.824	1.090	43
Zinssicherungskontrakte	9.217	567	65	146	356
Sonstige Derivate	600	19	12	–	7
Gesamt	26.694	3.543	1.901	1.236	406
Passiva					
Währungssicherungskontrakte	3.169	190	102	88	–
Zinssicherungskontrakte	5.527	108	52	43	13
Sonstige Derivate	639	74	65	–	9
Gesamt	9.335	372	219	131	22

Die auf die Nominalbeträge bezogenen Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente berücksichtigen keine gegenläufigen Wertentwicklungen aus Grundgeschäften. Sie entsprechen ferner nicht notwendigerweise den Beträgen, die die BMW Group zukünftig unter aktuellen Marktbedingungen erzielen wird.

Die Währungssicherungskontrakte bestehen im Wesentlichen aus Devisentermingeschäften, die in ein Cash Flow Hedge Accounting einbezogen sind. Die

Zinssicherungskontrakte enthalten Swapgeschäfte, die in Abhängigkeit vom Sicherungszweck als Fair Value Hedge oder Cash Flow Hedge bilanziert sind.

Die Marktwertänderungen von Finanzinstrumenten aus der Absicherung von geplanten Transaktionen („forecasted transactions“) werden direkt im Kumulierten übrigen Eigenkapital erfasst. Zum 31. Dezember 2004 sind nach Abzug latenter Steuern ergebnisneutral verrechnete positive Effekte aus der Marktbewertung von Finanzinstrumenten in Höhe

von 1.134 Mio. Euro (i.Vj. 1.554 Mio. Euro) im Eigenkapital enthalten. Davon entfallen auf Cash Flow Hedges positive Effekte in Höhe von 1.072 Mio. Euro (i.Vj. 1.700 Mio. Euro) sowie auf zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere positive Effekte in Höhe von 62 Mio. Euro (i.Vj. negative Effekte in Höhe von 146 Mio. Euro).

Während des Berichtsjahres wurden negative Marktwertveränderungen in Höhe von 420 Mio. Euro (i.Vj. positive Marktwertveränderungen in Höhe von 845 Mio. Euro) erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Dieser Betrag verteilt sich auf negative Effekte aus dem gesunkenen Volumen an Cash Flow Hedges in Höhe von 628 Mio. Euro (i.Vj. positive Effekte in Höhe von 677 Mio. Euro) sowie auf positive Effekte aus zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren in Höhe von 208 Mio. Euro (i.Vj. 168 Mio. Euro).

In der Berichtsperiode wurden dem Kumulierten übrigen Eigenkapital positive Marktwertveränderungen von 942 Mio. Euro (i.Vj. 602 Mio. Euro) entnommen und unterjährig realisiert. Aus erfolgsneutral abgegrenzten, zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren ergaben sich im Geschäftsjahr ergebniswirksame Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens in Höhe von 11 Mio. Euro (i.Vj. 1 Mio. Euro) sowie ergebniswirksame Wertaufholungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens in Höhe von 6 Mio. Euro (i.Vj. 3 Mio. Euro). Der Ertrag durch Abgang von zur Veräußerung verfügbaren

Wertpapieren aus dem Kumulierten übrigen Eigenkapital betrug im Berichtsjahr 4 Mio. Euro (i.Vj. Verlust 21 Mio. Euro).

Ausfallrisiko

Die bilanzierte Höhe der finanziellen Vermögenswerte berücksichtigt ungeachtet bestehender Sicherheiten das maximale Ausfallrisiko für den Fall, dass Kontrahenten ihren vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen können. 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/Referenzen eingeholt oder historische Daten aus der bisherigen Geschäftsbeziehung, insbesondere dem Zahlungsverhalten, genutzt werden. Soweit bei den einzelnen finanziellen Vermögenswerten Ausfallrisiken erkennbar sind, werden diese Risiken durch Wertminderungen erfasst. 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 Schuldnern bzw. Schuldnergruppen ist nicht erkennbar.

[37] 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 54 und 55 dargestellt.

Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelfonds umfasst alle in der Bilanz ausgewiesenen Flüssigen Mittel, d.h. Kassenbestände, Schecks, Bundesbankguthaben 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 – 23 Mio. Euro (i.Vj. – 109 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.

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzerner Eigenkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn-	
und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

Im Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit sind gemäß IAS 7.31 und IAS 7.35 folgende Ein- und Auszahlungen enthalten:

in Mio. Euro	2004	2003
Erhaltene Zinsen	243	290
Gezahlte Zinsen	267	336
Erhaltene Ausschüttungen	86	30
Gezahlte Ertragsteuern	736	257

[38] Beziehungen zu nahe stehenden Personen

Nach IAS 24 („Related Party Disclosures“) müssen Personen oder Unternehmen, die die BMW Group beherrschen oder von ihr beherrscht werden, angegeben werden, soweit sie nicht bereits als konsolidiertes Unternehmen in den Konzernabschluss der BMW Group einbezogen werden. Beherrschung liegt hierbei vor, wenn ein Aktionär mehr als die Hälfte der Stimmrechte an der BMW AG hält oder kraft Satzungsbestimmungen oder vertraglicher Vereinbarungen die Möglichkeit besitzt, die Finanz- und Geschäftspolitik des Managements der BMW Group zu steuern.

Darüber hinaus erstreckt sich die Angabepflicht nach IAS 24 auf Geschäfte mit 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, einem Sitz im Vorstand oder Aufsichtsrat der BMW AG oder einer anderen Schlüsselposition im Management beruhen.

Die BMW Group ist im Geschäftsjahr 2004 von den Angabepflichten des IAS 24 ausschließlich in Bezug auf die Geschäftsbeziehungen zu assoziierten Unternehmen, zu den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats der BMW AG sowie zu den übrigen Mitgliedern des Managements in Schlüsselpositionen betroffen.

Die Transaktionen der Konzernunternehmen mit assoziierten Unternehmen – im Wesentlichen BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang (50 %), TRITEC Motors Ltda., Campo Largo (50 %), F.A.S.T. Gesellschaft für angewandte Softwaretechnologie mbH, München (50 %), und ZNF Maschinenfabrik Spandau GmbH, Berlin (49 %) – 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 2004 über ihre Tochtergesellschaften der Thiel-Gruppe gegenüber der BMW Group Dienstleistungen im Bereich der Logistik 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, Bad Homburg v.d.H. Die Altana AG, Bad Homburg v. d. H., hat im Geschäftsjahr 2004 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 sowie mit anderen Mitgliedern des Managements in Schlüsselpositionen bzw. mit Gesellschaften, in deren Geschäftsführungs- oder Aufsichtsgremien diese Personen vertreten sind, keinerlei berichtspflichtige Geschäfte vorgenommen. Dies gilt auch für nahe Familienangehörige dieses Personenkreises.

[39] Erklärung zum Corporate Governance Kodex

Der Vorstand und Aufsichtsrat der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft haben die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung im BMW Group

Geschäftsbericht 2004 abgegeben und darüber hinaus den Aktionären auf der Homepage dauerhaft zugänglich gemacht unter www.bmwgroup.com/ir.

[40] Aktienbesitz des Vorstands und des Aufsichtsrats

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der BMW AG halten in Summe 27,70% der ausgegebenen 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.

[41] Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Sofern die Hauptversammlung die vorgeschlagene Dividende beschließt, betragen die Bezüge der aktiven Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2004 11,9 Mio. Euro (i. Vj. 10,7 Mio. Euro). Davon entfallen auf fixe Bestandteile 1,9 Mio. Euro (i. Vj. 1,9 Mio. Euro) und auf variable Bestandteile 10,0 Mio. Euro (i. Vj. 8,8 Mio. Euro).

Bezüge früherer Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen 2,5 Mio. Euro (i. Vj. 3,6 Mio. Euro).

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinter-

bliebenen sind nach IAS 19 mit 29,2 Mio. Euro (i. Vj. 29,7 Mio. Euro) zurückgestellt.

Sofern die Hauptversammlung die vorgeschlagene Dividende beschließt, belaufen sich die Bezüge des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2004 auf 2,4 Mio. Euro (i. Vj. 2,3 Mio. Euro). Davon entfallen auf fixe Bestandteile 0,1 Mio. Euro (i. Vj. 0,1 Mio. Euro) und auf variable Bestandteile 2,3 Mio. Euro (i. Vj. 2,2 Mio. Euro).

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind auf den Seiten 108 bis 111 genannt.

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzernkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn-	
und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

BMW Group Konzernanhang Segmentinformationen

[42] Erläuterungen zur Segment- berichterstattung

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 selbständige Vertragshändler. Der Auslandsvertrieb wird überwiegend von Tochterunternehmen und in einigen Märkten von unabhängigen Importeuren besorgt. Der Vertrieb der Marke Rolls-Royce erfolgt in den USA über ein Tochterunternehmen, in den übrigen Märkten durch selbständige Vertragshändler.

Im Segment Motorräder sind die Entwicklung, Fertigung, Montage und der Vertrieb von Motorrädern der Marke BMW einschließlich des Ersatzteiles und Zubehörgeschäfts ausgewiesen.

Das Segment Finanzdienstleistungen befasst sich im Wesentlichen mit dem Leasing von Automobilen, mit der Kreditfinanzierung für Kunden und Händler, dem Einlagengeschäft sowie mit 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 kalkula-

torischen 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 der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Konzerns ausgewiesen.

In den Überleitungen auf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Konzerns werden die Landesholding- 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 Softlab-Gruppe enthalten. Das Presswerk Swindon Pressings Ltd., Bracknell, das bis zum 31. Dezember 2003 in den Überleitungen auf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ausgewiesen wurde, ist am 1. Januar 2004 in das Geschäftsfeld Automobile umgegliedert worden, da es in Zukunft im Wesentlichen nur noch für das Segment Automobile gefertigt wird. Die Vorjahreszahlen wurden nicht angepasst, da sie im Verhältnis zu den jeweiligen Positionen des Konzernabschlusses unwesentlich sind.

Sonstige Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Den Segmentinformationen liegen grundsätzlich dieselben 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 Aufwendungen 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 Segment-schulden 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 der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit zugrunde gelegt.

Die Innenfinanzierung ermittelt sich aus dem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, bereinigt um Abschreibungen und wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen 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 Regionen in Mio. Euro	Außenumsätze		Investitionen		Vermögen	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Deutschland	11.961	10.590	3.637	3.492	24.905	21.510
Übriges Europa	15.823	13.389	515	549	15.618	14.390
Amerika	10.648	11.620	92	143	15.949	15.263
Afrika, Asien, Ozeanien	5.903	5.926	103	61	6.877	6.142
Überleitungen	–	–	–	–	4.066	4.170
Konzern	44.335	41.525	4.347	4.245	67.415	61.475

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzerner Eigenkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn-	
und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern

in Mio. Euro

Automobile

2004

2003

Umsätze mit Fremden

36.399

33.424

Veränderung im Vergleich zum Vorjahr

%

8,9

-0,1

Umsätze mit anderen Segmenten

6.145

4.893

Veränderung im Vergleich zum Vorjahr

%

25,6

3,4

Umsätze gesamt

42.544

38.317

Veränderung im Vergleich zum Vorjahr

%

11,0

0,4

Bruttoergebnis vom Umsatz

9.297

8.527

Ergebnis vor Finanzergebnis

3.333

3.030

Veränderung im Vergleich zum Vorjahr

%

10,0

-2,4

Ergebnis aus der Equity-Bewertung

11

-13

Übriges Finanzergebnis

-185

-256

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit

3.159

2.761

Veränderung im Vergleich zum Vorjahr

%

14,4

-4,2

Umsatzrendite

%

7,4

7,2

Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen

744

1.068

Innenfinanzierung

5.876

5.760

Investitionen

4.200

4.111

Abschreibungen

2.595

2.270

Zugänge Vermietete Gegenstände

337

283

Vermögen

24.377

22.549

Schulden

16.152

14.541

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

96.863

93.821

Motorräder		Finanzdienstleistungen		Überleitungen		Konzern	
2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003
1.022	1.053	6.829	6.709	85	339	44.335	41.525
-2,9	-6,6	1,8	-9,8	-74,9	-15,5	6,8	-2,1
7	2	1.397	873	-7.549	-5.768	-	-
-	-	60,0	-3,5	-30,9	-2,3	-	-
1.029	1.055	8.226	7.582	-7.464	-5.429	44.335	41.525
-2,5	-6,6	8,5	-9,1	-37,5	-3,6	6,8	-2,1
245	258	931	840	-202	-190	10.271	9.435
38	57	515	451	-141	-185	3.745	3.353
-33,3	-13,6	14,2	1,3	23,8	-68,2	11,7	-4,3
-	-	-	-	-	-	11	-13
-7	-7	-	1	-10	127	-202	-135
31	50	515	452	-151	-58	3.554	3.205
-38,0	-16,7	13,9	7,1	-	14,7	10,9	-2,8
3,0	4,7	6,3	6,0	-	-	8,0	7,7
13	10	2.107	1.744	834	728	3.698	3.550
94	93	2.545	2.337	673	678	9.188	8.868
102	105	18	21	27	8	4.347	4.245
56	39	14	21	7	40	2.672	2.370
-	-	6.990	5.502	-1.955	-1.646	5.372	4.139
659	631	37.222	32.564	5.157	5.731	67.415	61.475
455	436	32.853	28.539	438	1.809	49.898	45.325
2.953	2.862	2.706	2.355	1.104	3.038	103.626	102.076

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzern Eigenkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn-	
und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

BMW Group

Konzernanhang

Erläuterungen nach § 292a HGB

[43] Erläuterungen nach § 292a HGB

Der Konzernabschluss der BMW AG ist gemäß § 292a HGB mit befreiender Wirkung für einen Konzernabschluss nach HGB in Übereinstimmung mit den Vorschriften der am Bilanzstichtag gültigen Richtlinien des IASB erstellt. Gleichzeitig stehen der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht im Einklang mit der Richtlinie der Europäischen Union zur Konzernrechnungslegung (83/349/EWG), die entsprechend ihrer Auslegung im Standard Nr. 1 (DRS 1) „Befreiender Konzernabschluss nach § 292a HGB“ des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e.V. (DRSC) interpretiert wurde.

Von den deutschen Rechnungslegungsvorschriften unterscheiden sich die angewandten Bilanzierungs-, Bewertungs- und Konsolidierungsregeln des IASB bezogen auf den Konzernabschluss der BMW AG im Wesentlichen in den folgenden Punkten:

Anlagevermögen

Nach IFRSs sind selbst geschaffene immaterielle Werte unter bestimmten Voraussetzungen zu aktivieren. Dies betrifft in der BMW Group vor allem die Entwicklungskosten für Fahrzeug- und Motorenprojekte. Nach dem deutschen Bilanzrecht besteht für selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände ein Ansatzverbot.

Nach IFRSs erfolgen die planmäßigen Abschreibungen nicht mehr grundsätzlich degressiv, sondern regelmäßig linear über die wirtschaftliche Nutzungsdauer.

Leasinggeschäfte

Mit IAS 17 liegen für die Bilanzierung von Leasingtransaktionen spezielle Regelungen vor. Danach hat derjenige, der die wesentlichen Chancen und Risiken aus der Nutzung des Leasinggegenstandes zieht, als wirtschaftlicher Eigentümer den Leasinggegenstand in seiner Bilanz auszuweisen. In einer Reihe von Fällen ergeben sich bei der Bilanzierung nach IAS 17 Umklassifizierungen von Operating Leases in Finance Leases. In den deutschen Rechnungslegungsvorschriften ist die Behandlung von Leasinggeschäften nicht ausdrücklich geregelt. Für die bilanzielle Beurteilung dieser Geschäfte wird daher in der Regel auf die Leasingerlasse der Finanzverwaltung zurückgegriffen.

Vorräte

Nach IFRSs müssen die Vorräte einheitlich zu den produktionsbedingten Vollkosten bewertet werden. In Übereinstimmung mit dem deutschen Bilanzrecht werden die Vorräte in den Produktionsunternehmen mit den vergleichsweise niedrigeren Einzelkosten als Wertuntergrenze angesetzt, in allen übrigen Tochterunternehmen zu den proportionalen Herstellungskosten. Aufgrund des Vorsichtsprinzips können auch höhere Abwertungen als nach IFRSs vorgenommen werden. Erhaltene Anzahlungen können nach IFRSs nicht von den Vorräten abgesetzt werden.

Übriges Umlaufvermögen

Bei den Finanzinstrumenten (Wertpapiere, Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten, Derivate) unterscheidet sich die Konzeption nach IFRSs grundlegend von der des deutschen Bilanzrechts. Nach IFRSs gilt das Prinzip der umfassenden Bilanzierung aller Finanzderivate und deren Marktbewertung, wonach auch unrealisierte Gewinne auszuweisen sind. Das Prinzip der Marktbewertung betrifft die BMW Group in hohem Maße bei der Bilanzierung von Devisentermingeschäften. In diesem Zusammenhang sind sowohl die positiven als auch die negativen Marktwerte der Derivate anzusetzen. Die Veränderungen der Marktwerte sind allerdings, soweit es sich um Cash Flow Hedges handelt und Effektivität vorliegt, direkt im Eigenkapital zu verrechnen, was in Abhängigkeit von der Zins- und Währungsentwicklung zu einer starken Volatilität des Eigenkapitals führen kann. Nach den deutschen Rechnungslegungsprinzipien dürfen Finanzinstrumente nicht höher als mit ihren Anschaffungskosten bilanziert werden (Anschaffungskostenprinzip) und sind mit dem jeweils vorsichtigsten Wert anzusetzen (Imparitätsprinzip mit Höchstwert- und Niederstwertprinzip). Unrealisierte Gewinne dürfen nicht vereinnahmt werden, für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften sind Rückstellungen zu bilden.

Ferner ist nach IFRSs abweichend vom HGB die Überdeckung bestimmter externer Pensionsfonds als Vermögenswert auszuweisen. Davon sind bei der BMW Group vor allem die Pensionsfonds in Großbritannien betroffen.

Latente Steuern

Nach IFRSs besteht eine generelle Ansatzpflicht für latente Steuern auf alle temporären Unterschiede zwischen den steuerlichen Wertansätzen und den Wertansätzen in der Konzernbilanz, wobei auch quasi-permanente Unterschiede als temporär einzustufen sind. Zur Steuerberechnung ist der künftig geltende Steuersatz auf Basis der Rechtslage am Bilanzstichtag anzuwenden. Nach den deutschen Rechnungslegungsvorschriften müssen nur die passiven latenten Steuern sowie die aktiven latenten Steuern auf Konsolidierungen zwingend angesetzt werden. Für den Ansatz der übrigen aktiven latenten Steuern besteht ein Wahlrecht. Die Berechnung der Steuer erfolgt unter Anwendung des aktuellen Steuersatzes. Für quasi-permanente Unterschiede zwischen den Wertansätzen in der Steuerbilanz und in der Konzernbilanz, die sich erst über einen sehr langen Zeitraum oder durch Verkauf bzw. Liquidation auflösen, dürfen keine latenten Steuern angesetzt werden.

Während nach IFRSs aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge zu bilanzieren sind, wenn der Steuervorteil aus dem Verlustvortrag mit hinreichender Wahrscheinlichkeit realisiert werden kann, sind nach dem deutschen Bilanzrecht aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge strittig.

Konzernabschluss	50
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	51
Bilanzen	52
Kapitalflussrechnungen	54
Entwicklung des	
Konzern Eigenkapitals	56
Konzernanhang	57
--Grundsätze	57
--Erläuterungen zur Gewinn-	
und-Verlust-Rechnung	66
--Erläuterungen zur Bilanz	74
--Sonstige Angaben	93
--Segmentinformationen	100
--Erläuterungen nach § 292a HGB	104
Bestätigungsvermerk	107

Rückstellungen

Für Pensionsverpflichtungen sind sowohl nach den deutschen Rechnungslegungsvorschriften als auch nach IFRSs Rückstellungen zu bilden, die in Höhe der diskontierten erwarteten künftigen Zahlungen zu bewerten sind. Nach IFRSs wird das Anwartschaftsbarwertverfahren angewendet, das auch zukünftige Gehalts- und Rentensteigerungen berücksichtigt. Nach dem deutschen Bilanzrecht können unterschiedliche versicherungsmathematische Verfahren angewendet werden. Für die Realisierung der sich aus den versicherungsmathematischen Berechnungen ergebenden versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste besteht nach IFRSs ein Wahlrecht. Abweichend vom HGB können versicherungsmathematische Gewinne und Verluste, die außerhalb einer Bandbreite von 10 % des Verpflichtungsumfangs bzw. eines höheren beizulegenden Zeitwerts des Fondsvermögens liegen, auf die durchschnittliche Restlebensarbeitszeit der Belegschaft verteilt werden.

Die übrigen Rückstellungen dürfen nach IFRSs nur noch dann angesetzt werden, wenn eine rechtliche oder faktische Verpflichtung gegenüber Dritten besteht und eine Inanspruchnahme wahrscheinlich

(„more likely than not“) ist. Die nach den deutschen Rechnungslegungsvorschriften möglichen Aufwandsrückstellungen sind nach IFRSs nicht zulässig. Die Rückstellungen nach HGB sind nach dem Grundsatz vernünftiger kaufmännischer Beurteilung, nach IFRSs mit dem wahrscheinlichsten Wert zu bemessen. Langfristige Rückstellungen sind nach IFRSs abzuzinsen.

Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis wird unter IFRSs nach dem so genannten „control-Konzept“ abgegrenzt, das sich an der wirtschaftlichen Betrachtungsweise orientiert. Danach kann eine Beherrschung auch dann vorliegen, wenn die formalen Bedingungen der Beherrschung nicht bestehen. Somit werden auch Zweckgesellschaften („Special Purpose Entities“) in den Konsolidierungskreis einbezogen, wenn eine faktische Beherrschungsmöglichkeit besteht. Das deutsche Bilanzrecht definiert den Konsolidierungskreis über das Konzept der einheitlichen Leitung und das „control-Konzept“. Das „control-Konzept“ des deutschen Bilanzrechts orientiert sich stärker an den rechtlichen Gegebenheiten.

München, den 18. Februar 2005

Bayerische Motoren Werke

Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Wir haben den von der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft aufgestellten Konzernabschluss, bestehend aus Konzerngewinn- und -verlustrechnung, Konzernbilanz, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2004 geprüft. Aufstellung und Inhalt des Konzernabschlusses nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach den deutschen Prüfungsvorschriften und unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehlaussagen ist. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden 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 Nachweise für die Wertansätze und Angaben im Konzernabschluss auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die

Prüfung beinhaltet die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Konzernabschluss in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sowie der Zahlungsströme des Geschäftsjahres.

Unsere Prüfung, die sich auch auf den von dem Vorstand für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2004 aufgestellten Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns erstreckt hat, hat zu keinen Einwendungen geführt. Nach unserer Überzeugung gibt der Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage des Konzerns und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar. Außerdem bestätigen wir, dass der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2004 die Voraussetzungen für eine Befreiung der Gesellschaft von der Aufstellung eines Konzernabschlusses und Konzernlageberichts nach deutschem Recht erfüllen.

München, den 28. Februar 2005

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft

Aktiengesellschaft

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Hoyos
Wirtschaftsprüfer

Höfer
Wirtschaftsprüfer

Corporate Governance	108
Mitglieder des Aufsichtsrats	108
Mitglieder des Vorstands	111
Corporate Governance bei der BMW Group	112
Prinzipien der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat	113
Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG	115

Mitglieder des Aufsichtsrats

Volker Doppelfeld

Vorsitzender (bis 13.05.2004)
 ehem. Mitglied des Vorstands der BMW AG

Mandate**

Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG
 D.A.S. Deutsche Automobilschutz Allgem.
 Rechtsschutz-Versicherungs AG
 IWKA AG
 Bizerba GmbH & Co. KG

Prof. Dr.-Ing. Dr. h. c. Dr.-Ing. E. h. Joachim Milberg

Vorsitzender (ab 13.05.2004)
 ehem. Vorsitzender des Vorstands der BMW AG

Mandate**

Allianz Versicherungs-AG
 FESTO AG
 MAN AG
 Deere & Company
 Leipziger Messe GmbH

Manfred Schoch*

stellv. Vorsitzender
 Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats

Stefan Quandt

stellv. Vorsitzender
 Dipl.-Wirtschaftsingenieur

Mandate**

DELTON AG (Vorsitzender)
 Dresdner Bank AG
 Gerling-Konzern Allgemeine Versicherungs-AG
 DataCard Corp.

Ernst Rehmeier*

stellv. Vorsitzender
 (bis 13.05.2004)
 ehem. Vorsitzender des Betriebsrats Standort
 Dingolfing

Konrad Gottinger*

stellv. Vorsitzender (ab 13.05.2004)
 Mitglied des Betriebsrats Standort Dingolfing

Dr. Hans-Dietrich Winkhaus

stellv. Vorsitzender
 ehem. Vorsitzender der Geschäftsführung der
 Henkel KGaA

Mandate**

Degussa-Hüls AG
 Deutsche Lufthansa AG
 ERGO Versicherungsgruppe AG
 Schwarz-Pharma AG (Vorsitzender)
 Henkel KGaA

* Arbeitnehmervertreter

** Mandate

Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien

Dr. phil. Karin Benz-Overhage*

(bis 13.05.2004)

ehem. geschäftsführendes Vorstandsmitglied der
IG Metall

Mandate**

Thyssen Krupp Steel AG (stellv. Vorsitzende)

Bertin Eichler*

(ab 13.05.2004)

geschäftsführendes Vorstandsmitglied der IG Metall

Mandate**

Thyssen Krupp AG (stellv. Vorsitzender)

BHW Holding AG

BauBeCon Holding AG (stellv. Vorsitzender)

BGAG Beteiligungsgesellschaft der

Gewerkschaften AG (Vorsitzender)

Ulrich Eckelmann*

Bereichsleiter Wirtschaft-Technologie-Umwelt der
IG Metall

Mandate**

Thyssen Krupp Automotive AG

Werner Eisgruber*

(ab 13.05.2004)

Mitglied des Betriebsrats Standort Dingolfing

Prof. Dr. Bernd Fahrholz

(bis 13.05.2004)

ehem. stellv. Vorsitzender des Vorstands der
Allianz AG und

ehem. Vorsitzender des Vorstands der Dresdner
Bank AG

Mandate**

Fresenius Medical Care AG

HeidelbergCement AG

Hans Glas*

(bis 13.05.2004)

ehem. Leiter Werk Dingolfing

Franz Haniel

(ab 13.05.2004)

Geschäftsführer der Giesecke & Devrient GmbH

Mandate**

Franz Haniel & Cie. GmbH (Vorsitzender)

secunet Security Networks AG

Arthur L. Kelly

geschäftsführender Gesellschafter der KEL
Enterprises L.P.

Mandate**

BASF AG

DataCard Corp.

Deere & Company

Northern Trust Corp.

Robert Bosch Corp.

Snap-on Inc.

Susanne Klatten

Betriebswirtin, MBA

Mandate**

ALTANA AG (stellv. Vorsitzende)

ALTANA Pharma AG

UnternehmerTUM GmbH

Willibald Löw*

Vorsitzender des Betriebsrats Standort Landshut

Corporate Governance	108
Mitglieder des Aufsichtsrats	108
Mitglieder des Vorstands	111
Corporate Governance bei der BMW Group	112
Prinzipien der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat	113
Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG	115

Prof. Dr. rer. nat. Drs. h.c. mult. Hubert Markl
 ehem. Präsident der Max-Planck-Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften e.V.
 Professor für Biologie i. R.

Mandate**

Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG
 Royal Dutch Petroleum Company/Shell
 Sanofi-Aventis S.A.

Wolfgang Mayrhuber

(ab 13.05.2004)
 Vorsitzender des Vorstands
 Deutsche Lufthansa AG

Mandate**

Eurowings Luftverkehrs AG
 LSG Lufthansa Service Holding AG
 Lufthansa Cargo AG
 Lufthansa Cityline GmbH (Vorsitzender)
 Lufthansa Technik AG
 Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG
 Thomas Cook AG
 HEICO Corp.

Werner Neugebauer*

IG Metall Bezirksleiter Bayern

Franz Oberländer*

Mitglied des Betriebsrats Standort München

Anton Ruf*

(ab 13.05.2004)
 Leiter Technische Integration

Dr.-Ing. Dieter Soltmann

(bis 13.05.2004)
 ehem. persönlich haftender Gesellschafter der Spaten-Franziskaner-Bräu KGaA

Mandate**

Bankhaus BethmannMaffei OHG
 Deutsche Postbank AG
 Löwenbräu AG (Vorsitzender)
 Müller-Brot AG
 Münchener Tierpark Hellabrunn AG
 Bayerische Rundfunkwerbung GmbH

Prof. Dr. Jürgen Strube

Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF AG

Mandate**

Allianz Lebensversicherungs-AG
 Bertelsmann AG (stellv. Vorsitzender)
 Commerzbank AG
 Fuchs Petrolub AG (Vorsitzender)
 Hapag-Lloyd AG
 Linde AG

Werner Zierer*

Vorsitzender des Betriebsrats Standort Regensburg

* Arbeitnehmervertreter

** Mandate

Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien

Mitglieder des Vorstands

Dr. Helmut Panke

Vorsitzender

Mandate**

Microsoft Corp.

UBS AG

Ernst Baumann

Personal- und Sozialwesen (Arbeitsdirektor)

Mandate**

Krones AG

Dr. Michael Ganai

Vertrieb und Marketing

Mandate**

BMW Brilliance Automotive Ltd.

Prof. Dr.-Ing. Burkhard Göschel

Entwicklung und Einkauf

Stefan Krause

Finanzen

Mandate**

BMW Brilliance Automotive Ltd. (stellv. Vorsitzender)

Dr.-Ing. Norbert Reithofer

Produktion

Mandate**

BMW Brilliance Automotive Ltd.

BMW Motoren GmbH (Vorsitzender)

BMW Österreich Holding GmbH (Vorsitzender)

BMW (South Africa) (Pty) Ltd. (Vorsitzender)

Generalbevollmächtigter:

Dr. Hagen Lüderitz

(bis 30.09.2004)

Chefsyndikus:

Dr. Dieter Löchelt

Corporate Governance	108
Mitglieder des Aufsichtsrats	108
Mitglieder des Vorstands	111
Corporate Governance bei der BMW Group	112
Prinzipien der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat	113
Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG	115

Corporate Governance

Zum Hintergrund

Vorstand und Aufsichtsrat einer in Deutschland börsennotierten Gesellschaft sind gesetzlich verpflichtet (§ 161 AktG), einmal jährlich zu erklären, ob dem Deutschen Corporate Governance Kodex in der jeweils gültigen Fassung entsprochen wurde und wird. Die Unternehmen sind außerdem verpflichtet, zu erklären, welche Empfehlungen des Kodex nicht angewendet wurden oder werden.

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 sind 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.

Vorstand und Aufsichtsrat der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft sehen in den Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex einen Beitrag, um den Finanzplatz Deutschland insbesondere auch für ausländische Investoren attraktiver zu gestalten. Mit der Umsetzung des Kodex wurde in Deutschland ein Standard für eine Unternehmensführung etabliert, die sich an den Interessen der Aktionäre und anderer am Wohl des Unternehmens interessierter Gruppen orientiert. Der Deutsche Corporate Governance Kodex ist in besonderem Maße dazu geeignet, dieses Ziel zu erreichen.

Vorstand und Aufsichtsrat befürworten die darin ausgesprochenen Empfehlungen und Anregungen und haben auf dieser Basis 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.

Der Corporate Governance Kodex für die BMW Group ist zusammen mit weiteren Informationen für Aktionäre, wie beispielsweise Mitteilungen gemäß § 15a Wertpapierhandelsgesetz (Directors' Dealings), 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.

Umsetzung des Anlegerschutzverbesserungsgesetzes

Zur Umsetzung des am 30. Oktober 2004 in Kraft getretenen Anlegerschutzverbesserungsgesetzes hat der Vorstand der BMW AG eine Arbeitsgruppe eingesetzt. Diese hat die Aufgabe, sicherzustellen, dass die mit dem Gesetz verbundenen neuen Dokumentations- und Publizitätspflichten erfüllt werden. Die Neuregelungen des Insiderrechts, der Ad-hoc-Publizität, des Führens einer Insiderliste sowie erweiterte Berichtspflichten bei Directors' Dealings stehen dabei im Vordergrund. Der Vorstand der BMW AG hat frühzeitig Leitentscheidungen zur Organisation, zur Klärung von Verantwortlichkeiten und zur Einbindung des Vorstands bei besonderen Sachverhalten getroffen.

Entsprechenserklärung abgegeben

Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG haben am 3. Dezember 2002 erstmals die gesetzliche Entsprechenserklärung (§ 161 AktG) abgegeben.

In ihrer gemeinsamen Sitzung vom 7. Dezember 2004 haben Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG die Entsprechenserklärung zu der seit 4. Juli 2003 gültigen Fassung des Deutschen Corporate Governance Kodex verabschiedet.

Zudem wurde auch der Corporate Governance Kodex für die BMW Group an die neue Rechtslage, die sich unter anderem aus der Neufassung von § 15a Wertpapierhandelsgesetz ergab, angepasst und gemeinsam mit der Entsprechenserklärung im Internet veröffentlicht.

Prinzipien der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

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.

1. Vergütung des Vorstands

Zuständigkeit

Die Struktur und die Festlegung 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 Führungspersonlichkeiten 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 die Festvergütung und eine erfolgsorientierte Tantieme. 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.

Die Faktoren, aus denen sich die variable Vergütung zusammensetzt, ermöglichen in erfolgreichen Geschäftsjahren der BMW Group ein wettbewerbskonformes Gesamteinkommen des Vorstands mit einem sehr hohen Tantiemeanteil (2004: 84,0 %, i. Vj.: 82,2 %).

Als Messgrößen für die Berechnung des variablen Vergütungsanteils dienen der jeweilige Jahresüberschuss der BMW Group und die Dividende.

Für die Vergütung des Vorstands sind individuelle Obergrenzen festgelegt.

Das Vergütungssystem enthält keine Aktienoptionen, Wertzuwachsrechte, die Aktienoptionen nachgebildet sind, oder andere aktienbasierte Vergütungskomponenten.

In regelmäßigen Abständen überprüft der Personalausschuss das Vergütungssystem hinsichtlich Struktur und Höhe der Vorstandsvergütung.

Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2004

Die Vergütung des Vorstands der BMW AG beträgt im Geschäftsjahr 2004 auf der Basis der vorgeschlagenen Dividende 11,9 Mio. Euro (i. Vj. 10,7 Mio. Euro).

Die Vergütungsbestandteile teilen sich auf wie folgt:

in Mio. Euro	2004		2003	
	Höhe	Anteil	Höhe	Anteil
Festvergütung	1,9	16,0%	1,9	17,8%
Tantieme	10,0	84,0%	8,8	82,2%
Vergütung	11,9	100%	10,7	100%

Corporate Governance	108
Mitglieder des Aufsichtsrats	108
Mitglieder des Vorstands	111
Corporate Governance bei der BMW Group	112
Prinzipien der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat	113
Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG	115

Die laufenden Zahlungen an frühere Mitglieder des Vorstands und Hinterbliebene belaufen sich auf 2,5 Mio. Euro (i. Vj. 3,6 Mio. Euro). Es sind Rückstellungen gebildet für Ruhegeldverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und Hinterbliebenen in Höhe von 29,2 Mio. Euro (i. Vj. 29,7 Mio. Euro).

2. Vergütung des Aufsichtsrats

Zuständigkeit

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.

Vergütungselemente

Neben dem Ersatz der Auslagen erhält der Aufsichtsrat eine Festvergütung und eine von der Dividende abhängige Tantieme.

Aufsichtsratsvergütung im Geschäftsjahr 2004

Auf der Grundlage der vorgeschlagenen Dividende erhält der Aufsichtsrat für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2004 2,4 Mio. Euro (i. Vj. 2,3 Mio. Euro). Davon sind 0,1 Mio. Euro feste Vergütung (i. Vj. 0,1 Mio. Euro) und 2,3 Mio. Euro variable Vergütung (i. Vj. 2,2 Mio. Euro).

in Mio. Euro	2004		2003	
	Höhe	Anteil	Höhe	Anteil
Feste Vergütung	0,1	4,2 %	0,1	4,3 %
Variable Vergütung	2,3	95,8 %	2,2	95,7 %
Vergütung	2,4	100 %	2,3	100 %

Beratungs- und Vermittlungsleistungen sowie andere persönliche Leistungen wurden durch Mitglieder des Aufsichtsrats nicht erbracht. Entsprechend wurden keine zusätzlichen Vergütungen gewährt.

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 erklären zu den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“:

Den am 4. 7. 2003 im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemachten Empfehlungen (Kodexfassung vom 21. 5. 2003) wurde und wird entsprochen mit folgenden Abweichungen:

- 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).
- Der Ausweis der Vergütung der Vorstandsmitglieder im Anhang des Konzernabschlusses erfolgt aufgeteilt nach Fixum und erfolgsbezogenen Komponenten, aber nicht individualisiert (Ziffer 4.2.4 Satz 2 DCGK).
- Der Ausweis der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder im Anhang des Konzernabschlusses erfolgt aufgeteilt nach Bestandteilen, aber nicht individualisiert (Ziffer 5.4.5 Abs. 3 DCGK).
- Kauf und Verkauf von BMW Aktien einschließlich von Derivaten auf Aktien der BMW AG durch Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder werden gemäß § 15a WpHG veröffentlicht, aber nicht zusätzlich im Konzernanhang angegeben (Ziffer 6.6 Abs. 2 DCGK).

München, 7. Dezember 2004

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Der Aufsichtsrat

Der Vorstand

Begründung für die Abweichungen

zu Ziffer 4.2.2 Satz 1 DCGK:

Die Beratung und regelmäßige Überprüfung der Struktur der Vorstandsvergütung hat der Aufsichtsrat dem Personalausschuss übertragen. Der Aufsichtsrat wird regelmäßig über die Arbeit des Personalausschusses unterrichtet.

zu Ziffer 4.2.4 Satz 2 bzw. 5.4.5 Absatz 3 DCGK:

Die Grundzüge der Vergütung der Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat werden im Internet in allgemein verständlicher Form bekannt gemacht und im Geschäftsbericht erläutert. Außerdem wird die Gesamtvergütung von Vorstand und Aufsichtsrat, aufgeteilt nach festen und erfolgsbezogenen Bestandteilen, veröffentlicht. Darüber hinaus informiert der Vorsitzende des Aufsichtsrats die Hauptversammlung über diese Grundzüge und deren Veränderung.

Aus Sicht der BMW Group schafft diese Veröffentlichung ausreichend Transparenz. Sie ermöglicht eine Beurteilung der Angemessenheit der Vergütung im Wettbewerbsumfeld wie auch im Hinblick auf den Unternehmenserfolg.

zu Ziffer 6.6 Absatz 2 DCGK (Directors' Dealings):

Kauf und Verkauf von BMW Aktien durch Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder werden unverzüglich und aktuell auf der Konzernhomepage der BMW Group im Internet veröffentlicht. Jede Veröffentlichung bleibt zudem mindestens 30 Tage im Netz. Dadurch sind aus Sicht der BMW Group die Interessen der Aktionäre und sonstiger Stakeholder gemäß § 15 WpHG gewährleistet. Eine ex-post-Auflistung – im Extremfall über ein Jahr nach der Transaktion – bietet keinen Mehrwert und ist daher weder sinnvoll noch zielführend.

Weitere Informationen	116
BMW AG Anteilsbesitz	116
BMW Group 10-Jahres-Vergleich	118
BMW Group Standorte	120
Glossar	122
Index	126
Kontakte	128
Finanzkalender	129

BMW AG Anteilsbesitz

Wesentliche verbundene Unternehmen der BMW AG zum 31. Dezember 2004	Eigenkapital in Mio. Euro	Ergebnis in Mio. Euro	Kapitalanteil in %
Inland ¹⁾			
BMW Bank GmbH, München ²⁾	268	–	100
BMW Finanz Verwaltungs GmbH, München	216	8	100
BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München ²⁾	113	–	100
softlab GmbH für Systementwicklung und EDV-Anwendung, München	53	4	100
BMW Ingenieur-Zentrum GmbH + Co., Dingolfing	47	7	100
BMW Maschinenfabrik Spandau GmbH, Berlin	38	3	100
BMW Leasing GmbH, München ²⁾	16	–	100
BMW Hams Hall Motoren GmbH, München ³⁾	15	–	100
BMW Fahrzeugtechnik GmbH, Eisenach ²⁾	11	–	100
BMW M GmbH Gesellschaft für individuelle Automobile, München ²⁾	4)	–	100

1) Die Werte bei den inländischen verbundenen Unternehmen entsprechen den nach handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellten Abschlüssen.

2) Ergebnisübernahmevertrag mit der BMW AG

3) Ergebnisübernahmevertrag mit einer Tochtergesellschaft der BMW AG

4) unter 0,5 Mio. Euro

5) 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 2004**

	Eigenkapital in Mio. Euro	Ergebnis in Mio. Euro	Kapitalanteil in %
Ausland ⁵⁾			
BMW Österreich Holding GmbH, Steyr	1.214	72	100
BMW Motoren GmbH, Steyr	638	213	100
BMW Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg	42	6	100
BMW Holding B.V., Den Haag	5.452	983	100
BMW Japan Corp., Tokio	476	17	100
BMW Japan Finance Corp., Tokio	224	20	100
BMW (South Africa) (Pty) Ltd., Pretoria	321	86	100
BMW (Schweiz) AG, Dielsdorf	289	10	100
BMW Finance N.V., Den Haag	229	37	100
BMW Overseas Enterprises N.V., Willemstad	58	1	100
BMW Italia S.p.A., Mailand	204	78	100
BMW France S.A., Montigny le Bretonneux	163	42	100
BMW Australia Finance Ltd., Melbourne, Victoria	118	16	100
BMW Belgium Luxembourg S.A./N.V., Bornem	100	41	100
BMW Australia Ltd., Melbourne, Victoria	88	20	100
BMW Canada Inc., Whitby	55	-5	100
BMW Sverige AB, Stockholm	38	7	100
BMW Korea Co., Ltd., Seoul	31	1	100
BMW Nederland B.V., Den Haag	23	12	100
BMW New Zealand Ltd., Auckland	11	2	100
BMW (UK) Holdings Ltd., Bracknell	1.815	-35	100
BMW (UK) Manufacturing Ltd., Bracknell	464	132	100
BMW (GB) Ltd., Bracknell	420	110	100
BMW Financial Services (GB) Ltd., Hook	264	58	100
BMW (UK) Capital plc, Bracknell	135	6	100
BMW Malta Ltd., Valletta	586	-	100
BMW Malta Finance Ltd., Valletta	586	-	100
BMW Coordination Center V.o.F., Bornem	594	70	100
BMW España Finance S.L., Madrid	212	-	100
BMW Ibérica S.A., Madrid	178	46	100
BMW de Mexico, S.A. de C.V., Mexico City	18	-3	100
BMW (US) Holding Corporation, Wilmington, Del.	648	-1	100
BMW of North America, LLC, Wilmington, Del.	1.017	38	100
BMW Manufacturing, LLC, Wilmington, Del.	668	117	100
BMW Financial Services NA, LLC, Wilmington, Del.	331	73	100
BMW US Capital, LLC, Wilmington, Del.	238	51	100

Weitere Informationen	116
BMW AG Anteilsbesitz	116
BMW Group 10-Jahres-Vergleich	118
BMW Group Standorte	120
Glossar	122
Index	126
Kontakte	128
Finanzkalender	129

BMW Group im 10-Jahres-Vergleich

		2004 IAS	2003 IAS
Umsatz	Mio. Euro	44.335	41.525
Veränderung	%	6,8	-2,1
Fahrzeug-Produktion			
Automobile ^{2]}	Einheiten	1.250.345	1.118.940
Motorräder ^{3]}	Einheiten	93.836	89.745
Fahrzeug-Auslieferungen			
Automobile ^{2]}	Einheiten	1.208.732	1.104.916
Motorräder ^{4]}	Einheiten	92.266	92.962
Mitarbeiter am Jahresende ^{5]}		105.972	104.342
Investitionen	Mio. Euro	4.347	4.245
in % des Umsatzes	%	9,8	10,2
Abschreibungen	Mio. Euro	2.672	2.370
Innenfinanzierung ^{6]}	Mio. Euro	9.188	8.868
in % der Investitionen	%	211,4	208,9
Anlagevermögen	Mio. Euro	22.753	20.212
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ^{7]}	Mio. Euro	25.054	21.950
Sonstiges Umlaufvermögen, latente Steuern und Rechnungsabgrenzungsposten	Mio. Euro	19.608	19.313
Gezeichnetes Kapital	Mio. Euro	674	674
Rücklagen	Mio. Euro	16.472	14.642
Kapitalrücklage	Mio. Euro	1.971	1.971
Gewinnrücklagen	Mio. Euro	14.501	12.671
Eigenkapital	Mio. Euro	17.517	16.150
in % des Anlagevermögens	%	77,0	79,9
Eigenmittelquote			
Industriegeschäft	%	44,9	45,4
Finanzgeschäft	%	9,7	9,8
Langfristiges Fremdkapital	Mio. Euro	18.733	16.739
Langfristiges Kapital	Mio. Euro	36.250	32.889
in % des Anlagevermögens	%	159,3	162,7
Bilanzsumme	Mio. Euro	67.415	61.475
Personalaufwand	Mio. Euro	7.154	7.066
je Mitarbeiter ^{5]}	Euro	73.539	73.499
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	Mio. Euro	3.554	3.205
Steuern	Mio. Euro	1.332	1.258
Jahresüberschuss	Mio. Euro	2.222	1.947
Bilanzgewinn der BMW AG ^{9]}	Mio. Euro	419	392

1] angepasst nach Harmonisierung der internen und externen Rechnungslegung 2] bis zum 9. Mai 2000 inkl. Rover Cars und bis zum 30. Juni 2000 inkl. Land Rover 3] bis 1999
5] Werte seit 1998 ohne ruhende Arbeitsverhältnisse, ohne Mitarbeiter in Altersteilzeit und Freizeitphase, ohne Geringverdiener 6] bis 2000 HGB: Cashflow 7] bis 2000 HGB:

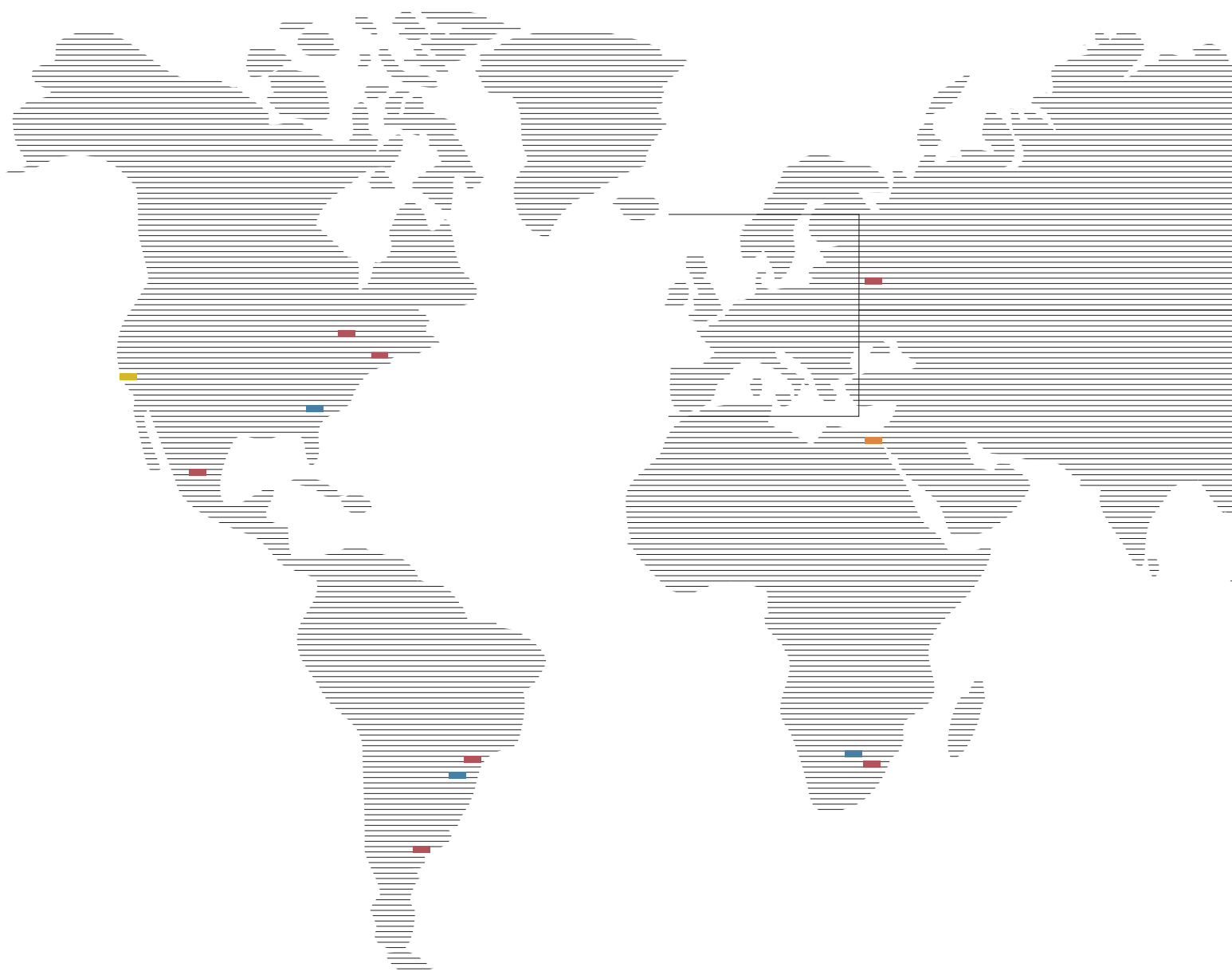
2002 IAS angepasst ¹⁾	2001 IAS	2000 IAS	2000 HGB	1999 HGB	1998 HGB	1997 HGB	1996 HGB	1995 HGB
42.411	38.463	37.226	35.356	34.402	32.280	30.748	26.723	23.593
9,9	3,3		2,8	6,6	5,0	15,1	13,3	9,5
1.090.258	946.730	–	1.026.775	1.147.420	1.204.000	1.194.704	1.143.558	1.098.582
93.010	90.478	–	74.397	69.157	60.152	54.933	48.950	52.653
1.057.344	905.657	–	1.011.874	1.180.429	1.187.115	1.196.096	1.151.364	1.073.161
92.599	84.713	–	74.614	65.168	60.308	54.014	50.465	50.246
101.395	97.275	–	93.624	114.952	118.489	117.624	116.112	115.763
4.042	3.516	2.781	2.138	2.155	2.179	2.311	1.958	1.778
9,5	9,1	7,5	6,0	6,3	6,8	7,5	7,3	7,5
2.143	2.159	2.435	2.322	2.042	1.859	1.812	1.535	1.471
7.687	7.352	6.579	3.198	2.807	2.479	2.518	2.092	1.920
190,2	209,1	236,6	149,6	130,3	113,8	109,0	106,8	108,0
18.829	18.468	17.481	6.763	8.771	7.810	7.789	6.866	6.087
19.493	17.398	17.082	17.578	16.859	12.564	10.862	8.589	7.673
17.189	15.393	14.777	11.534	11.877	10.265	8.590	7.728	7.124
674	673	–	672	671	658	506	506	505
13.029	11.342	9.763	3.914	2.992	5.487	4.465	3.915	3.487
1.954	1.937	1.914	1.914	1.893	1.876	836	825	814
11.075	9.405	7.849	2.000	1.099	3.611	3.629	3.090	2.673
13.871	10.770	9.432	4.896	3.932	6.445	5.240	4.636	4.193
73,7	58,3	54,0	72,4	44,8	82,5	67,3	67,5	68,9
43,1	37,0	35,9	19,1	11,9	28,7	25,3	25,0	25,1
9,4	8,4	8,1	8,0	8,7	10,0	10,0	11,5	11,4
15.918	17.085	15.314	10.375	10.379	7.039	7.772	6.015	5.512
29.789	27.855	24.746	15.271	14.311	13.484	13.012	10.651	9.704
158,2	150,8	141,6	225,8	163,2	172,7	167,1	155,1	159,4
55.511	51.259	49.340	35.875	37.507	30.639	27.241	23.183	20.884
6.588	6.079	6.095	5.976	6.177	5.896	5.535	5.033	4.523
69.560	66.711	63.548	62.307	55.710	51.703	50.493	46.122	42.292
3.297	3.242	2.032	1.663	1.111	1.061	1.293	849	699
1.277	1.376	823	637	448	599	655	429	345
2.020	1.866	1.209	1.026	–2.487 ⁸⁾	462	638	420	354
351	350	–	310	269	234	203	152	137

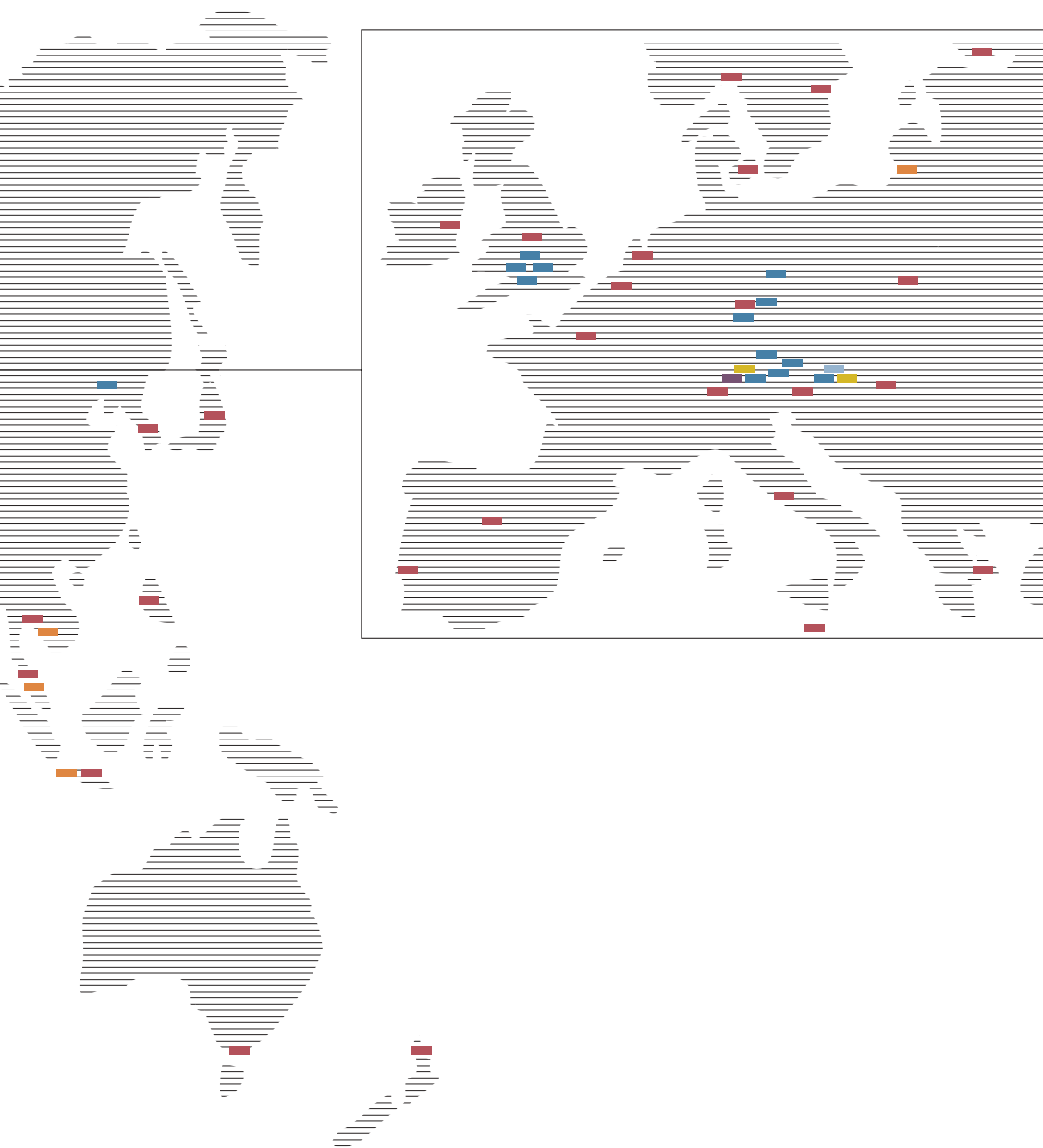
einschließlich BMW F650 Montage bei Aprilia S.p.A./ohne C1 Fertigung bei Bertone, Produktion C1 bis 2002: 33.489 Einheiten
Vermögensgegenstände aus Absatzfinanzierung 8) Jahresüberschuss vor außerordentlichem Ergebnis betrug 663 Mio. Euro

4) ohne C1, Auslieferungen bis 2003: 32.859 Einheiten
9) ermittelt nach HGB

Weitere Informationen	116
BMW AG Anteilsbesitz	116
BMW Group 10-Jahres-Vergleich	118
BMW Group Standorte	120
Glossar	122
Index	126
Kontakte	128
Finanzkalender	129

BMW Group Standorte. Mit 22 Produktionsstätten und 34 eigenen Vertriebsstandorten sowie dem Forschungs- und Entwicklungsverbund ist die BMW Group weltweit präsent.





Zentrale

Forschung und Entwicklung

BMW Group Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ), München
 BMW Group Forschung und Technik, München
 BMW Group Car IT, München
 BMW Group Designworks, Newbury Park, USA
 BMW Motoren, Steyr, Österreich

Produktion

Werk Berlin
 Werk Dingolfing
 Werk Eisenach
 Werk Goodwood, GB (Unternehmenssitz Rolls-Royce Motor Cars Limited)
 Werk Hams Hall, GB
 Werk Landshut
 Werk Leipzig (Eröffnung Mai 2005)
 Werk München
 Werk Oxford, GB
 Werk Regensburg (mit Wackersdorf)
 Werk Rosslyn, Südafrika
 BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, China (Gemeinschaftsunternehmen mit Brilliance China Automotive Holdings)
 Werk Spartanburg, USA
 Werk Steyr, Österreich
 Werk Swindon, GB
 TRITEC Motors Ltda., Curitiba, Brasilien (Gemeinschaftsunternehmen mit DaimlerChrysler)

Auftragsfertigung

Magna Steyr Fahrzeugtechnik, Österreich

Montagewerke

Fertigung Jakarta, Indonesien
 Fertigung Kairo, Ägypten
 Fertigung Kaliningrad, Russland
 Fertigung Kuala Lumpur, Malaysia
 Fertigung Rayong, Thailand

Vertriebsstandorte

Argentinien	Mexiko
Australien	Neuseeland
Belgien	Niederlande
Brasilien	Norwegen
Dänemark	Österreich
Deutschland	Philippinen
Finnland	Polen
Frankreich	Portugal
Griechenland	Russland
Großbritannien	Schweden
Indonesien	Schweiz
Irland	Spanien
Italien	Südafrika
Japan	Südkorea
Kanada	Thailand
Malaysia	Ungarn
Malta	USA

BMW AG Anteilsbesitz	116
BMW Group 10-Jahres-Vergleich	118
BMW Group Standorte	120
Glossar	122
Index	126
Kontakte	128
Finanzkalender	129

[ACEA]

Abkürzung für „Association des Constructeurs Européens d'Automobiles“. Verband europäischer Automobilhersteller.

[Aktivlenkung]

Elektronisch gesteuertes System, das im normalen Fahrbetrieb die Lenkübersetzung im unteren bis mittleren Geschwindigkeitsbereich verändert und dadurch direkter macht. Die Aktivlenkung verringert den Lenkaufwand und erhöht damit die Handlichkeit des Fahrzeugs im Stadtverkehr, beim Parken und bei Kurvenfahrt. Im höheren Geschwindigkeitsbereich wird die Lenkung dagegen indirekter und sorgt für stabilen Geradeauslauf.

Die zweite Generation der Aktivlenkung stabilisiert zusätzlich das Fahrzeug durch aktiven Lenkeingriff, z. B. bei Bremsungen auf links und rechts unterschiedlich glatter Fahrbahn.

[Anlagevermögen]

Immaterielle Anlagen: Aufwendungen für die Ingangsetzung und Erweiterung des Geschäftsbetriebs, Konzessionen, Patente, Lizenzen, Gebrauchsmuster, Warenzeichen, Geschäfts- und Firmenwert, Entwicklungskosten, Know-how etc.

Sachanlagen: Grundstücke und Gebäude, technische Anlagen und Maschinen, Betriebs- und Geschäftsausstattung und Anlagen im Bau.

Finanzanlagen: Anteile an verbundenen Unternehmen, an assoziierten Unternehmen, Ausleihungen (mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren) an verbundene Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, Beteiligungen, Wertpapiere des Anlagevermögens, sonstige Ausleihungen.

Vermietete Gegenstände: vermietete eigene Produkte aus Operating Leases.

[BMW CleanEnergy]

CleanEnergy bezeichnet die Initiative der BMW Group für eine nachhaltige Energiestrategie. Ziel ist es, Produkte zu entwickeln, die dem Gedanken der Nachhaltigkeit folgen und der Verantwortung für die Zukunft gerecht werden. Die BMW Group wird deshalb auf Basis regenerativer Energieträger wie Wasserkraft, Windkraft und Sonnenenergie die Wasserstoffwirtschaft unterstützen. Die BMW Group setzt daher auf den wasserstoffbetriebenen Verbrennungsmotor, weil er die Ansprüche der Kunden an Leistung, Dynamik, Kosten und Reifegrad am besten erfüllt.

[Cashflow]

Differenz zwischen den Entgelteinnahmen und den laufend anfallenden Entgeltausgaben der Abrechnungsperiode. Für den Cashflow ist eine Vielzahl von Definitionen möglich. Der von der BMW Group im Geschäftsbericht dargestellte Cashflow wird wie folgt ermittelt:

- Jahresüberschuss/-fehlbetrag
- + Abschreibungen von immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen
- +/- Erhöhung/Verminderung der Pensionsrückstellungen
- = Cashflow

[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 Preisexpectationen 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 Anlage-Agentur 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

[DSC]

Die Dynamische Stabilitäts Control kann instabile Fahrzustände wie Unter- bzw. Übersteuern bereits im Ansatz korrigieren. Wird das DSC aktiv und greift in das Bremssystem bzw. Motormanagement ein, kann das Fahrzeug so durch einseitiges Bremsen stabilisiert werden. Gefährliche Schleudervorgänge können bereits im Ansatz unterbunden werden – innerhalb der physikalischen Grenzen.

[Dynamic Drive]

Aktives Fahrwerkssystem für eine ausgesprochen hohe querdynamische Fahrzeugstabilisierung. Wankbewegungen des Fahrzeugaufbaus werden bei Kurvenfahrt auf ein Minimum reduziert. Dies geschieht durch zwei aktive Stabilisatoren an der Vorder- und Hinterachse.

[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.

[Eigenmittelquote]

Anteil der Eigenmittel (= Gezeichnetes Kapital, Rücklagen und Kumuliertes übriges Eigenkapital) an der Bilanzsumme.

[EMAS]

Abkürzung für „Eco-Management and Audit Scheme“. Management-Tool für Firmen und Organisationen, das Abschätzungen, Berichte und Verbesserungen ihrer Umweltleistungen ermöglicht.

[Gezeichnetes Kapital]

Das Grundkapital einer Gesellschaft errechnet sich aus dem Nominalwert der Aktien, multipliziert mit deren Stückzahl.

[Gross Margin]

Bruttoergebnis vom Umsatz

[Hochdrehzahlkonzept]

Das Hochdrehzahlkonzept ist charakteristisch für die Hochleistungs-Saugmotoren der BMW M GmbH. Sie ermöglicht ideale Übersetzungsverhältnisse und generiert so enorme Schubkraft an der Antriebsachse. Ausgesprochen spontane und bis in höchste Drehzahlbereiche gleichmäßige Kraftentfaltung, das relativ zur hohen Leistung geringe Gewicht sowie der vergleichsweise günstige Kraftstoffverbrauch kennzeichnen diese Hochleistungs-Motoren aus.

BMW AG Anteilsbesitz	116
BMW Group 10-Jahres-Vergleich	118
BMW Group Standorte	120
Glossar	122
Index	126
Kontakte	128
Finanzkalender	129

[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 der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, bereinigt um Abschreibungen und wesentliche nicht zahlungswirksame Posten, abzüglich der tatsächlichen Steuerzahlungen.

[Latente Steuern]

Latente Steuern dienen dem periodengerechten Ausweis des Steueraufwandes in der Handelsbilanz.

[Materialaufwand]

Fasst alle Aufwendungen zusammen, die für den Ankauf von Rohmaterialien und Hilfsstoffen zur eigenen Verarbeitung benötigt werden.

[Nachhaltigkeit]

Vgl. Sustainability.

[Produktionsnetzwerk]

Das BMW Group Produktionsnetzwerk besteht weltweit aus 16 Werken, fünf 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.

[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).

[Stufenaufladung]

Vgl. Twin Turbo Technologie.

[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. Auf der Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung 1992 in Rio de Janeiro wurde als globale Handlungsanweisung in den Bereichen Armutsbekämpfung, Bevölkerungspolitik, Stadtentwicklung, Menschenrechte, Handel, Landwirtschaft, Umweltschutz, Forschung und Technologie das Aktionsprogramm Agenda 21 verabschiedet. Ihr übergeordnetes Leitbild ist eine „nachhaltige Entwicklung“, d. h., keinen Raubbau an den natürlichen Ressourcen zu betreiben und die Umwelt nur mit so vielen Schadstoffen zu belasten, wie sie aufnehmen oder abbauen kann.

[Trockensumpfschmierung]

Das Motoröl wird bei dieser Technik in einen separaten Ölbehälter abgepumpt. Von dort befördert eine Druckpumpe es zu den Schmierstellen im Motor. Auch unter extremen Bedingungen wie sehr hohen Fliehkräften ist die Ölversorgung des Motors gesichert. Zusätzlich kann durch den Entfall der Ölwanne der Motor tiefer eingebaut werden.

[Umlaufvermögen]

Als Umlaufvermögen werden in der Bilanz jene Vermögensgegenstände ausgewiesen, die nicht dauernd dem Geschäftsbetrieb einer Unternehmung dienen sollen. Dem Umlaufvermögen werden folgende Posten zugerechnet:

- Vorräte
- + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- + Forderungen aus Finanzdienstleistungen
- + Übrige Forderungen
- + Wertpapiere
- + Flüssige Mittel
- = Umlaufvermögen

[Umsatzrendite]

Anteil des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit am Konzernumsatz. In der Segmentbetrachtung wird das Ergebnis vor Finanzergebnis zugrunde gelegt.

[VALVETRONIC]

Das Funktionsprinzip von VALVETRONIC ist der variable Ventilhub. Er übernimmt die Aufgabe der Drosselklappe, die nun nicht mehr benötigt wird. Ergebnis ist ein Motor, der frei und somit verbrauchsgünstig atmen kann.

[Variable Twin Turbo Technologie]

Die BMW Diesel-Innovation Variable Twin Turbo besteht aus zwei hintereinander geschalteten Abgas-Turboladern unterschiedlicher Größe. Je nach anliegender Motordrehzahl wird die Ansaugluft durch einen der beiden Turbolader oder durch beide zusammen verdichtet. Geregelt wird diese Stufenaufladung von einer speziell dafür entwickelten Elektronik. Der durch die Variable Twin Turbo Technologie erzielbare Leistungszuwachs von rund 20 Prozent gegenüber State-of-the-art-Dieselmotoren übersteigt den früherer Einzelschritte deutlich. Gleichzeitig verbreitert die Variable Twin Turbo Technologie das nutzbare Drehzahlband des Dieselmotors deutlich.

[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 Aufsichtsrangs zu bestellen oder abzurufen, und sie gleichzeitig (direkt oder indirekt) Anteilseigner ist oder
- 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]

xDrive ist ein neues intelligentes Allradantriebssystem mit aktiver Fahrdynamikregelung. Es sorgt nicht nur für bestmögliche Traktion bei schwierigen Fahrbahnverhältnissen, sondern durch seine elektronisch geregelte, variable Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse gleichzeitig für mehr Fahr-sicherheit und Fahrdynamik.

BMW AG Anteilsbesitz	116
BMW Group 10-Jahres-Vergleich	118
BMW Group Standorte	120
Glossar	122
Index	126
Kontakte	128
Finanzkalender	129

[A]

Absatz 5, 8ff., 19, 26, 29, 31, 33, 115, 118
 Aktie 31, 35, 47ff., 61, 77, 81f., 89, 99, 113, 115, 122ff.
 Aktienbesitz des Vorstands und des Aufsichtsrats 99
 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten 81
 Anlagevermögen 9, 31, 36, 39, 41, 52, 54f., 62f., 68, 74, 104, 118, 122
 Anteilsbesitz 58, 98, 116f.
 Aufsichtsrat 4ff., 44, 98f., 108, 112ff.
 Ausblick 29
 Auszubildende 18f., 73

[B]

Bericht des Aufsichtsrats 4ff.
 Beziehungen zu nahe stehenden Personen 98
 Bilanz 22, 33, 35f., 41ff., 47, 52f., 57, 74, 76f., 84f., 97, 104, 118, 125
 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze 40, 60, 70
 Bilanzstruktur 36
 Bilanzsumme 34, 52f., 58, 76, 118, 123
 BMW CleanEnergy 25, 122
 Börse 31, 48f., 77, 95, 122

[C]

Cashflow 3, 9, 34f., 39, 49, 63f., 95, 97, 118, 122f.
 Corporate Governance 6, 99, 108, 110, 112ff.

[D]

DAX 48, 122
 Dividende 8, 33, 35, 37, 49, 54ff., 61, 73, 82, 99, 113f., 125
 Dow Jones Sustainability Indexes 48, 123

[E]

Eigenkapital 31, 34ff., 39ff., 49, 53ff., 56, 59f., 63f., 72, 74, 77, 82, 96f., 105, 107, 116ff., 123
 Einkauf 25ff., 44, 111
 Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit 2f., 8, 30, 32, 42, 51, 100ff., 118, 124
 Ergebnis je Aktie 49, 61, 73
 Ergebnisanteil anderer Gesellschafter 72
 Erklärung zum Corporate Governance Kodex 99
 Erläuterungen nach §292a HGB 104f.
 Ertragsteuern 30, 51, 70, 72, 98
 Eventualverbindlichkeiten und Sonstige finanzielle Verpflichtungen 93

[F]

Finanzanlagen 35, 41, 52, 54f., 69, 71, 74, 77, 122
 Finanzdienstleistungen 5, 8f., 16ff., 30, 32ff., 46, 52, 54f., 57, 64, 67, 79, 94f., 100, 102, 118, 125
 Finanzergebnis 30f., 51, 64, 69, 86, 89, 100ff., 123, 125
 Finanzinstrumente 31, 35, 40, 46, 56, 63ff., 69, 82, 91f., 95ff., 105
 Finanzverbindlichkeiten 34, 36f., 53ff., 62, 65, 89, 95
 Flottenverbrauch 25, 45

Flüssige Mittel 34, 41, 52, 54f., 81, 125

Forderungen und sonstige Vermögenswerte 41, 63, 79

Forschung und Entwicklung 23, 121

Forschungs- und Entwicklungskosten 30f., 42, 51, 67f.

[G]

Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats 99
 Gewinn- und Verlust-Rechnung 30, 42f., 51, 57, 60, 64, 66, 73, 77

[H]

Händler 16f., 27f., 35, 40, 46, 57, 61, 64, 79, 100
 Hauptversammlung 7f., 82, 99, 114f., 129

[I]

IASs 9, 40, 47, 49, 57, 59ff., 83f., 92, 97ff., 104, 118, 123f.
 IFRSs 40, 57, 59, 65f., 104ff., 116, 124
 Immaterielle Vermögenswerte 9, 31, 33, 35, 40f., 52, 54f., 61, 65, 71, 74, 76, 104
 Innenfinanzierung 37, 101f., 118, 124
 Investitionen 2f., 9, 27, 31, 33ff., 39, 54f., 68, 79, 101f., 118

[J]

Jahresüberschuss 3, 8, 30, 32f., 35, 42, 51, 54ff., 61, 72f., 82, 97, 113, 118, 122

[K]

Kapitalflussrechnung 33, 54f., 97, 107
 Kennzahlen je Aktie 49
 Konsolidierungsgrundsätze 59
 Konsolidierungskreis 31, 34, 54f., 58f., 97, 106
 Konzernanlagevermögen 74
 Konzernlagebericht 6, 8ff., 57f., 104, 107
 Kursentwicklung 48

[L]

Latente Steuern 36, 52f., 64, 70f., 82, 105, 118, 124
 Leasinggeschäft 16, 46, 100, 104
 Lieferanten 26f., 45, 124

[M]

Mandate des Aufsichtsrats 108ff.
 Mandate des Vorstands 111
 Materialaufwand 37f., 124
 Mitarbeiter 3, 6, 18f., 28, 32, 37f., 40, 47f., 80, 82f., 85, 91f., 102, 113, 118
 Motorräder 3, 5, 8f., 14f., 18, 32f., 40, 100, 102, 118

[N]

Nachhaltigkeit 26f., 48, 122ff.
 Neu herausgegebene Rechnungslegungsvorschriften 65

[P]

Passive Rechnungsabgrenzungsposten 37, 92
Personalaufwand 18, 73, 118
Produktion 3, 5, 13, 15, 19ff., 25ff., 29, 34, 40, 45, 61, 67, 76, 92, 104, 111, 118, 120f.
Produktionsnetzwerk 19f., 25, 29, 40, 45, 124
Produkt- und Marktoffensive 4, 8, 11, 19, 29

[R]

Rating 46, 48, 124
Rechnungsabgrenzungsposten 34, 37, 41, 52f., 81, 92, 118
Risikomanagement 4, 44, 124
Rückstellungen 31, 35f., 45ff., 53ff., 59, 65, 68f., 71, 83, 88, 93, 100, 105f., 114
Rückstellungen für Pensionen 40f., 53, 64, 82ff.

[S]

Sachanlagevermögen 34, 52, 61f., 67, 71f., 74, 76
Segmentberichterstattung 66, 100ff.
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen 30, 42, 51, 68
Stammaktie 8, 30, 48f., 51, 73, 82, 124f.
Standorte 18, 20, 22, 40, 120f.

[U]

Überleitungen 32f., 100ff.
Übrige Rückstellungen 41, 53, 88
Übrige Verbindlichkeiten 41, 53, 91f.
Umlaufvermögen 33, 36, 41, 52, 54f., 64, 69, 71, 81, 97, 105, 118, 125
Umsatzerlöse 8, 30f., 35, 38, 40, 42, 51, 57, 60, 66
Umsatzkosten 30f., 51, 57, 60f., 67
Umsatzrendite 8, 30, 32, 39, 101f., 125
Umweltschutz 22, 125

[V]

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen 33, 37, 41, 53, 91
Vermietete Gegenstände 33, 39, 52, 54f., 62, 71, 74, 78, 100, 102, 122
Vertrieb 9, 20, 27f., 40, 57, 61, 67, 100, 111, 120f.
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten 30f., 42, 51, 67
Vorräte 33ff., 36, 40f., 52, 54f., 60f., 63, 78, 104, 125
Vorstand 4f., 44, 98f., 107, 112ff., 124
Vorzugsaktie 8, 30, 48f., 51, 56, 61, 73, 82, 99, 124f.

[W]

Währungsumrechnung 59f., 82, 97
Wechselkurse 5, 29f., 32, 34f., 44, 54f., 60, 95
Wertpapiere 41, 47, 52, 54f., 57, 63f., 69, 74, 81, 95, 97, 105, 122, 125
Wesentliche verbundene Unternehmen 116f., 125

[Z]

Zulieferer 5, 26f., 45

[Finanzen]

BMW Group Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit 2
BMW Group Investitionen 2
BMW Group Umsatz 2
BMW Group Umsatzerlöse nach Regionen 8
BMW Group Investitionen und Cashflow 9
Vertragsbestand der BMW Financial Services 16
Regionale Verteilung des Einkaufsvolumens der BMW Group im Jahr 2004 26
Veränderung der Flüssigen Mittel 34
Bilanzstruktur Konzern 36
Bilanzstruktur Industriegeschäft 36
BMW Group Wertschöpfung 2004 38

[Produktion und Absatz]

BMW Group Auslieferungen Automobile 2
BMW Group – wichtigste Automobilmärkte 2004 12
BMW Group Auslieferungen Automobile nach Regionen und Märkten 12
Auslieferung von BMW Dieselfahrzeugen 13
BMW Group – wichtigste Motorradmärkte 2004 15
Segment Motorräder: Auslieferungen nach Modellreihen 15
Automobilproduktion der BMW Group nach Werken im Jahr 2004 20

[Mitarbeiter]

Auszubildende der BMW Group am 31. Dezember 19

[Umwelt]

Energieverbrauch je produzierte Einheit 22
Emissionen CO₂ je produzierte Einheit 22
Emissionen VOC (flüchtige organische Lösungsmittel) je produzierte Einheit 23
Prozessabwasser je produzierte Einheit 23
Kraftstoffverbrauch Automobile BMW Group 25

[Aktie]

Entwicklung der BMW Aktien im Vergleich zu Börsenindizes 48
Wertentwicklung eines BMW Aktiendepots 49

Weitere Informationen	116
BMW AG Anteilsbesitz	116
BMW Group 10-Jahres-Vergleich	118
BMW Group Standorte	120
Glossar	122
Index	126
Kontakte	128
Finanzkalender	129

Kontakte

Wirtschaftspresse

Telefon +49 (0) 89-3 82-2 33 62
+49 (0) 89-3 82-2 41 18
Telefax +49 (0) 89-3 82-2 44 18
E-Mail presse@bmwgroup.com

Investor Relations

Telefon +49 (0) 89-3 82-2 42 72
+49 (0) 89-3 82-2 53 87
Telefax +49 (0) 89-3 82-2 44 18
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.

Finanzkalender

Zwischenbericht zum 31. März 2005
Hauptversammlung
Zwischenbericht zum 30. Juni 2005
Zwischenbericht zum 30. September 2005

3. Mai 2005
12. Mai 2005
3. August 2005
3. November 2005

Weichen stellen, Vorsprung ausbauen.

Die BMW Group
im Jahr 2004.



4	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
6	Das Unternehmen
8	Innovation – Raum für Ideen
10	Mitarbeiter – Von Leistung und Leidenschaft
12	Flexibilität – Vom Denken in Netzen
14	Markenführung – Wahre Werte
16	Internationalität – Jenseits des Horizonts
18	Verantwortung – Nachhaltig nachdenken
20	Leidenschaft in Zahlen
22	Vom Werden eines Werks
44	Technik und Innovation
46	Zukunft Wasserstoff
48	Neue Motoren
50	Technische Entwicklungen
	Neuheiten:
52	Marke BMW
62	Marke MINI
64	Marke Rolls-Royce

Weichen stellen, Vorsprung ausbauen. Leidenschaft als Antrieb. Eine klare Vision. Ehrgeizige Ziele, die konsequent und auf eigenem Wege verfolgt werden – das ist es, was die BMW Group auszeichnet. Dazu zählt auch die Kraft, zu manchem Nein zu sagen. Sich auf seine Stärken zu konzentrieren. Und das zu tun, was man am besten kann. Für die BMW Group heißt das: Premium, sonst nichts.

Aus dieser Sichtweise heraus setzt die BMW Group die umfangreichste Produkt- und Marktoffensive in der Unternehmensgeschichte um. Dabei hat sich das Unternehmen aus eigener Kraft in eine neue Größenordnung entwickelt. Die Fahrzeuge der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce decken weltweit alle heute relevanten Premium-Segmente ab. Ganz in diesem Sinne hat die BMW Group auch im vergangenen Jahr konsequent neue Märkte und Regionen erschlossen – in der festen Überzeugung, dass für ausgezeichnete Automobile weltweit auch ausgezeichnete Wachstumschancen bestehen.

Es ist dieser eigene, authentische Weg, der der BMW Group heute und in Zukunft Freiraum und Unabhängigkeit verschafft. Der das Unternehmen immer wieder zu außergewöhnlichen Leistungen führt. Und der so der BMW Group den Vorsprung sichert, der sie zum erfolgreichsten Premium-Hersteller in der Automobilindustrie macht.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die BMW Group hat im Jahr 2004 ihren Erfolgskurs fortgesetzt. Mit der dynamischen Geschäftsentwicklung der vergangenen Jahre hat sich das Unternehmen in eine neue Größenordnung entwickelt. Wie seit Beginn des Jahres angekündigt, haben wir sowohl beim Absatz von Automobilen als auch bei Umsatz und Ergebnis neue Höchstwerte erreicht. Das Jahr 2004 ist damit das bisher erfolgreichste Jahr in der Geschichte der BMW Group.

Diese Entwicklung ist umso erfreulicher, als uns das Jahr 2004 vor besondere Herausforderungen stellte. Ein schwieriges konjunkturelles Umfeld und eine ungünstige Wechselkursentwicklung machten das Erreichen unserer Ziele alles andere als einfach. Dennoch konnten wir beweisen, dass es auch in einem schwierigen Branchenumfeld positive Unternehmensentwicklungen gibt – und zwar immer dann, wenn eine überzeugende Strategie vom Leistungswillen aller Mitarbeiter getragen und umgesetzt wird. Das Jahr 2004 belegt wieder einmal, dass dies bei der BMW Group der Fall ist. Die konsequente Ausrichtung am Premium-Anspruch, getragen vom Willen zum Erfolg, der allen Mitarbeitern gemeinsam ist – das sind die wesentlichen Treiber für den Erfolg der BMW Group.

Getragen von der Produkt- und Marktoffensive hat sich die BMW Group über die letzten Jahre in eine neue Größenordnung entwickelt. Die neuen Modellreihen haben im Jahr 2004 unsere Produktpalette deutlich erweitert, so dass wir heute über die umfangreichste Modellpalette der Unternehmensgeschichte verfügen und mit den Marken BMW, MINI und Rolls-Royce alle derzeit relevanten Premium-Segmente der internationalen Automobilmärkte abdecken.

Die meisten Neuerungen waren im vergangenen Jahr bei der Marke BMW zu vermelden. Nach der Markteinführung des BMW 6er Coupés und des BMW X3 gleich zu Jahresbeginn begann im Frühjahr 2004 auch der Vertrieb des BMW 6er Cabrio. Mit diesen drei Modellen haben wir uns erfolgreich neue Marktpotenziale erschlossen und neue Kundengruppen für die Marke BMW gewonnen. Kurz darauf haben wir den BMW 5er Touring der Öffentlichkeit vorgestellt, der im Mai auf den Markt kam und seitdem auf große Nachfrage stößt. Mit dem BMW 1er ging die BMW Group im September 2004 erfolgreich in der Kompaktklasse an



Helmut Panke, Vorsitzender des Vorstands

den Start und eroberte sich damit ein für die Marke BMW neues Segment. Und erstmals in der Geschichte der Marke BMW gibt es nun auch ein BMW Cabrio mit Dieselantrieb, das BMW 320Cd Cabrio. Im Herbst stellten wir schließlich mit dem neuen BMW M5 den stärksten 5er in der inzwischen 75-jährigen Geschichte der BMW Automobile vor. Dieses Fahrzeug kombiniert die Eigenschaften eines reinrassigen Sportwagens mit den traditionellen Qualitäten einer luxuriösen Limousine. Der neue M5 wird ab April 2005 erhältlich sein und zeigt schon jetzt: Auch im Jahr 2005 werden wir nicht vom Gas gehen, sondern mit Neuheiten wie dem neuen BMW 3er, dem überarbeiteten BMW 7er oder dem neuen BMW M6 den Erfolg der Marke BMW weiter fortschreiben.

Im Jahr 2004 haben wir die Marke MINI um das MINI Cabrio erweitert, das von Anfang an auf eine große Nachfrage bei den Kunden stieß. Inzwischen ist das Cabrio in drei Motorvarianten erhältlich, vom MINI One über MINI Cooper bis zum MINI Cooper S.

Die Marke Rolls-Royce feierte 2004 ihr hundertjähriges Bestehen. Seit jeher ist Rolls-Royce der Inbegriff für Luxus und Perfektion im Automobilbau – und darüber hinaus. Der Rolls-Royce Phantom verkörpert authentisch und überzeugend den Anspruch der Marke. Mit dem im Frühjahr 2004 vorgestellten Experimentalfahrzeug Rolls-Royce 100EX haben wir weiteres Potenzial für diese herausragende Marke aufgezeigt. Basierend auf diesem Fahrzeug arbeiten wir derzeit an einem Cabrio, das im Jahr 2007 auf den Markt kommen wird.

Neben dieser Vielzahl von Neuheiten im Produktangebot haben wir im Jahr 2004 unsere internationale Präsenz weiter gefestigt. Mit neuen Vertriebsgesellschaften in Ungarn und Malta sowie seit Januar 2005 auch in Portugal stellen wir nun in drei weiteren vielversprechenden Märkten eine intensive Marktbetreuung sicher.

Im Mai 2004 eröffneten wir das neue Werk im chinesischen Shenyang, das im Rahmen des Vertriebs- und Produktions-Joint-Ventures mit unserem chinesischen Partner Brilliance China Automotive Holdings eine besondere Rolle in der Asienstrategie der BMW Group spielt.

Gleichzeitig war das Jahr 2004 geprägt von der Aufbauarbeit für das neue BMW Werk in Leipzig, in dem ab März 2005 mit der Serienfertigung von Fahrzeugen der BMW 3er Modellreihe begonnen

wird. Doch Leipzig ist mehr als nur ein neues Werk für die BMW Group. Es ist auch ein Bekenntnis der BMW Group zum Standort Deutschland, wo wir dann an mittlerweile vier Standorten erfolgreich Automobile bauen. Wie alle Werke der BMW Group ist auch das Werk Leipzig voll in das Produktionsnetzwerk der BMW Group integriert und verfügt so über umfangreiche Möglichkeiten der Flexibilisierung. „Atmende Strukturen“, erarbeitet in konstruktiver Zusammenarbeit mit den Arbeitnehmervertretern, ermöglichen uns ein flexibles Anpassen der Produktionskapazität an die Marktgegebenheiten. So entstehen unternehmerische Freiräume, denn optimale Produktionsstrukturen sind die Voraussetzung für profitables Wachstum.

In Leipzig setzen wir auf die Stärken, die seit jeher für den Erfolg der BMW Group maßgeblich waren. Die hohe Flexibilität im Produktionsnetzwerk, verbunden mit der Motivation und Leistungsbereitschaft der Mitarbeiter. Die Fähigkeit zu Innovationen, die den Premium-Anspruch in der Substanz unserer Produkte manifestieren. Und das Bewusstsein, dass nur nachhaltiges, auf langfristiges profitables Wachstum ausgerichtetes Handeln auch dauerhaft Erfolg bringen kann.

Diese Stärken werden wir weiter nutzen und damit den Erfolgskurs der BMW Group auch in Zukunft fortsetzen. Konkret: Im Jahr 2005 wird die BMW Group weiter wachsen. Wir rechnen im Jahr 2005 mit einem weiteren Wachstum des Automobilabsatzes bei allen Marken. Gleichzeitig steht unser Unternehmen im Jahr 2005 vor besonderen Belastungen, die sich durch das Zusammentreffen von hoher Wettbewerbsintensität in den Märkten sowie aus der Wechselkursentwicklung des US-Dollars und durch höhere Rohstoffpreise ergeben. Es gilt, diesen Belastungen die geeigneten Maßnahmen gegenüberzustellen und so erneut die Stärke der BMW Group unter Beweis zu stellen.

Seien Sie versichert, dass wir auch in Zukunft mit aller Kraft daran arbeiten, unsere Ziele zu erreichen: Die BMW Group ist die erfolgreichste Mehrmarken-Premiumhersteller in der Automobilbranche – und wir setzen alles daran, dass dies so bleibt.



Helmut Panke
Vorsitzender des Vorstands

	Das Unternehmen
8	Innovation
10	Mitarbeiter
12	Flexibilität
14	Markenführung
16	Internationalität
18	Verantwortung
20	Leidenschaft in Zahlen



Raum für Ideen.

Die Geschichte des Automobilbaus ist eine Geschichte von steter Innovation und wachsender Komplexität. Jeder neue Modellzyklus bringt neue Features und weitere Varianten. Allein die Modellüberarbeitung des BMW X5 umfasste neben drei neuen Motoren und fünf weiteren Interieurvarianten mehr als 2.000 erneuerte Details – eine Vielfalt, die selbst routinierte Automobilentwickler allein nicht mehr überblicken können. Noch Ende der Neunziger Jahre waren Ingenieure mehrere Wochen beschäftigt, um eine solche Komplexität zu visualisieren.

Heute benötigen sie nur noch einen Bruchteil dieser Zeit. In den Virtual-Reality-Studios des 2004 eröffneten Projekthauses im Forschungs- und Innovationszentrum der BMW Group werden einzelne Bauteile, komplette Fahrzeugentwürfe und ganze Produktionsprozesse sozusagen per Mausklick Wirklichkeit. Ergonomen und Interiurgestalter nehmen in animierten 3D-Modellen Platz, von denen noch nicht einmal ein Prototyp existiert; Designer können auf einer sieben Meter langen „Powerwall“ selbst die Langversion eines BMW 7er noch in Originalgröße begutachten. Per Computeranimation vergleichen Entwickler verschiedene Modellalternativen, spielen komplette Produktionsprozesse virtuell durch und identifizieren potenzielle Fehlerquellen, lange bevor sie in der Realität zum Problem werden können.

All das bedeutet mehr Raum für Ideen, höheres Tempo bei ihrer Verwirklichung und letztlich einen enormen Innovationsvorsprung. Ablesen lässt er sich unter anderem an Auszeichnungen wie dem „Best Innovator 2004“, den die BMW Group als innovativstes Unternehmen in Deutschland erhielt. Und natürlich an jedem einzelnen Produkt, das die Produktionsstätten der BMW Group verlässt.



Virtuelle Realität an der „Powerwall“. Ganze Fahrzeuge oder einzelne Teile lassen sich bereits in frühen Entwicklungsphasen dreidimensional darstellen, prüfen und optimieren – lange bevor der erste Prototyp entsteht.





Mehr als 105.000 Mitarbeiter in über 100 Ländern arbeiten gemeinsam an faszinierenden Produkten. Als einen der attraktivsten Arbeitgeber weltweit erreichten die BMW Group im Jahr 2004 rund 230.000 Bewerbungen.

Von Leistung und Leidenschaft.

Der Erfolg eines Unternehmens hat meist viele Ursachen; entscheidend aber sind immer seine Mitarbeiter. Wer gute Leute für sich begeistern kann, produziert tendenziell auch bessere Produkte und erfreulichere Ergebnisse. Oder anders gesagt: „Good business is good people.“

Wie aber gewinnt man gute Mitarbeiter? Wie motiviert, wie hält man sie? Die Antwort ist mindestens so komplex wie die Natur des Menschen selbst. Im Kern geht es darum, eine Unternehmenskultur zu schaffen, die Leistung und Leidenschaft honoriert, die Talente Raum lässt und auf diese Weise die Besten für sich gewinnt.

Es sind viele kleinere und größere Mosaiksteinchen, aus denen sich eine solch attraktive Arbeitsumgebung zusammensetzt. Bei der BMW Group zählen dazu unter anderem klare Zielvereinbarungen für Mitarbeiter, ein partnerschaftlicher Führungsstil, vielfältige Weiterbildungsangebote sowie flexible Arbeitszeitmodelle, die auf eine ausgewogene Balance zwischen Beruf und Privatleben ausgerichtet sind. Und wenngleich sich das Maß an Zufriedenheit und Motivation schwer beziffern lässt, so sind doch deren Resultate genau messbar: die geringe Mitarbeiterfluktuation und die überdurchschnittlich hohe Innovationsrate beispielsweise. Die Wahl zum „Beliebtesten Arbeitgeber“ unter Berufseinsteigern und Studenten, bei der die BMW Group seit Jahren stets Spitzenpositionen belegt. Und letztlich auch jene überdurchschnittliche Profitabilität, die dem Einsatzwillen und der Leidenschaft der Mitarbeiter der BMW Group zu verdanken ist.

Vom Denken in Netzen.

Große Ideen entstehen im Kopf; großartige Produkte wiederum entstehen, indem man die besten Köpfe zusammenbringt. Bei der BMW Group sind es rund 7.000 Ingenieure, Designer, Produktionsplaner und Marketingexperten, die im Münchener Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) an neuen Fahrzeugen der BMW Group arbeiten.

Mit dem 2004 eröffneten „Projekthaus“ wird dieser Entwicklungsprozess nun noch einmal deutlich beschleunigt. Die Architektur des Projekthauses bildet auf eine wohl einmalige Weise die klassischen Abläufe eines Produktentstehungsprozesses nach. Entwickler, Fertigungsplaner und Einkäufer denken, modellieren und planen hier direkt miteinander an Neuentwicklungen. Damit sind sie nicht nur kreativer, sondern auch effizienter. Immer komplexere Produkte können so in immer kürzerer Zeit und noch näher am Kunden entstehen – ein kaum zu überschätzender Vorteil im Premium-Segment, wo Innovation und Produktsubstanz über den Erfolg entscheiden.

Der Entwicklungsprozess folgt damit der Netzwerkphilosophie, die die Arbeitsprozesse in der BMW Group von der Entwurfsphase bis hin zur Produktion prägt. Ohne sie wäre beispielsweise die bedarfsgerechte Auslastung der Werke undenkbar, die sich im weltweiten Produktionsverbund je nach Marktlage und Modelllaufzeit gegenseitig unterstützen. Und ohne „atmende“ Kapazitäten und anpassungsfähige Arbeitszeitmodelle könnte die BMW Group nicht ebenso schnell wie effektiv auf Marktanforderungen reagieren. Letztlich ist es überall dasselbe: Nicht allein die Masse der verfügbaren Ressourcen zählt. Entscheidend sind vor allem die Intelligenz und Agilität, mit der man sie einzusetzen weiß.



Gebaute Kommunikation. Die Architektur im Forschungs- und Innovationszentrum und dem angeschlossenen Projekthaus ist auf Vernetzung und bestmögliche Arbeitsbedingungen ausgelegt. Das Ziel: die richtigen Köpfe im richtigen Umfeld zusammenzubringen.





Drei Marken, ein Anspruch: Premium. Mit ihren Marken BMW, MINI und Rolls-Royce ist die BMW Group in allen derzeit relevanten Marktsegmenten weltweit erfolgreich.

Wahre Werte.

Eine Marke ist etwas Unsichtbares und zugleich sehr Greifbares. Sie ist nur schwer zu beschreiben und dennoch fest in den Köpfen verankert. Sie bündelt Werte, Produkte, Geschichte, Image und Visionen eines Unternehmens. Den drei unter dem Dach der BMW Group versammelten Marken ist gemeinsam, dass sie als besonders authentisch und überzeugend wahrgenommen werden.

All das ist kein Zufall, sondern Resultat eines über Jahre hinweg konsequent gelebten Markenverständnisses. So fährt die Marke BMW zwar mittlerweile mit acht anstelle von drei Modellreihen, interpretiert aber in jedem neuen Modell wieder die sprichwörtliche „Freude am Fahren“. Der BMW 1er beispielsweise verfügt als einziger Wagen in der Kompaktklasse über Heckantrieb und trägt damit unverkennbar den Kern der Marke BMW in sich. Mit dem MINI wiederum hat die BMW Group einen Klassiker neu positioniert und so den Premium-Begriff im Kleinwagensegment überhaupt erst etabliert. Und ein Rolls-Royce schließlich ist seit 100 Jahren das Synonym für Luxus und Perfektion schlechthin.

So bleiben die Marken der BMW Group stets ihrem Anspruch treu – und sind damit dauerhaft überzeugend und anziehend. So binden sie Kunden, motivieren Mitarbeiter, faszinieren die Menschen. Deshalb sind Attribute wie „Glaubwürdigkeit“ und „Authentizität“ in puncto Markenwert so kostbar. In einer Zeit, in der Marken zunehmend den Wettbewerb entscheiden, ist das ein kaum zu überschätzender Vorteil.

Jenseits des Horizonts.

Wachstum kennt keine Grenzen, jedenfalls keine geographischen. Genauso ist es mit überzeugenden Produkten – für Fahrzeuge der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce begeistern sich Kunden in aller Welt. Für die BMW Group heißt das, dass sie die weltweiten Automobilmärkte fortlaufend nach überdurchschnittlichen Wachstumschancen sondiert. Sich in jungen, aufstrebenden Märkten engagiert. Und dabei das Ziel verfolgt, in jedem relevanten Markt zum erfolgreichsten Anbieter von Premium-Automobilen zu wachsen.

All das ist Teil einer langfristigen Internationalisierungsstrategie, die Schlüsselmärkte mit eigenen Produktionswerken von innen heraus erschließt. Mit dem Werk in Spartanburg, South Carolina, beispielsweise erhielt die Erfolgsgeschichte der BMW Group in den USA vor elf Jahren eine ganz neue Dynamik. Ein weiterer Fokus liegt auf den Wachstumsregionen Asiens. Mit eigenen Montagewerken in Malaysia, Thailand und Indonesien ist die BMW Group auf dem boomenden Kontinent seit Jahren fest verankert. Den jüngsten Schritt in dieser Strategie bildet das im Mai 2004 eröffnete Werk im chinesischen Shenyang. Im Joint-Venture mit einem lokalen Partner produziert die BMW Group dort Automobile der 3er und 5er Baureihe für den chinesischen Markt. Mittelfristig sollen in Shenyang rund 30.000 Fahrzeuge pro Jahr für den chinesischen Markt entstehen. Ein Ziel, das die Dynamik einer Region widerspiegelt, deren wirtschaftliche Zukunft gerade erst beginnt.

Weltweit präsent. Konsequenterweise erschließt sich die BMW Group neue Märkte. Zum Beispiel in China, wo die BMW Group über ein Produktions- und Vertriebs-Joint-Venture vertreten ist und im nordchinesischen Shenyang BMW Automobile für den chinesischen Markt produziert.





Nachhaltigkeit ins Gespräch gebracht. Was in der Earth Lounge auf dem World Summit on Sustainable Development im Jahr 2002 begann, fand im Frühjahr 2004 im Dialogforum der BMW Group nahe der Münchener Unternehmenszentrale seine Fortsetzung.



Nachhaltig nachdenken.

Viele halten sie für einen Modebegriff, doch in Wirklichkeit ist sie längst ein ernstzunehmender Wirtschaftsfaktor. „Nachhaltigkeit“ fasst vieles von dem zusammen, was die BMW Group seit jeher bewegt: die Orientierung an langfristigem, wertorientiertem Wachstum anstelle kurzlebiger Erfolge beispielsweise. Verbunden mit der Überzeugung, dass zu ökonomischem Ehrgeiz auch soziale und ökologische Standards gehören. Vor allem aber: der stete Austausch mit den Menschen in aller Welt, mit denen ein Global Player wie die BMW Group lebt.

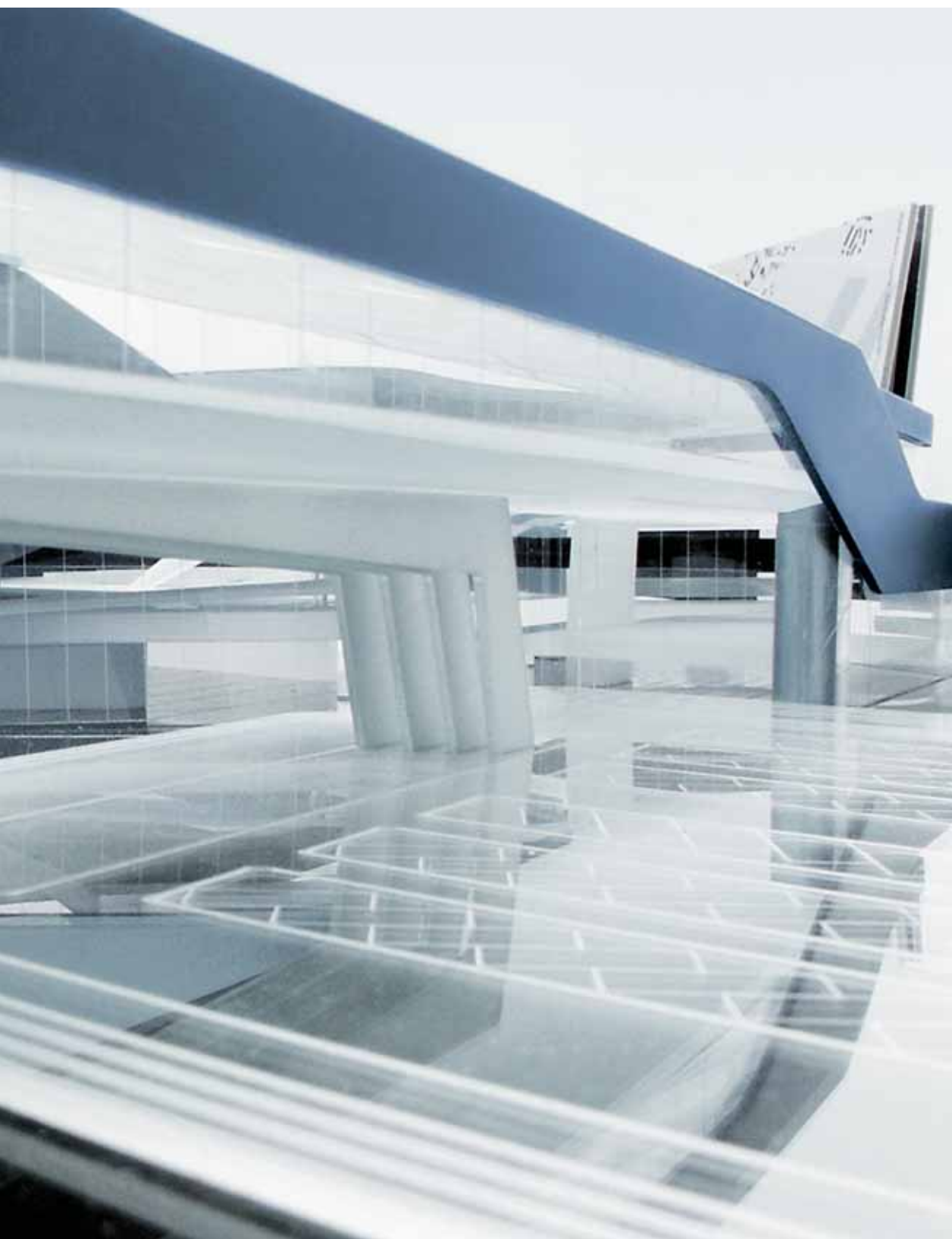
Ein eindrucksvolles Beispiel dafür bot das Dialogforum „Sustainability. It can be done.“, bei dem im April und Mai 2004 Politiker, Experten, Schulklassen und Nachbarn in die Earth Lounge unweit der Münchener Unternehmenszentrale zusammenkamen. Mehr als 6.300 Interessierte diskutierten auf 43 Veranstaltungen über so unterschiedliche Themen wie Innovatives Verkehrsmanagement, Sustainable Investing oder die neue EU-Richtlinie zur Luftqualität.

Es war ein überaus lebendiger Meinungsaustausch – und eine erneute Bestätigung für die Nachhaltigkeitsstrategie der BMW Group. „Nachhaltig“ impliziert übrigens auch nachhaltige Wertsteigerung für das Unternehmen und seine Stakeholder. In den Dow Jones Sustainability Indizes, den maßgeblichen Indizes für nachhaltige Investments, rangiert die BMW Group seit 1999 ununterbrochen in der Spitzengruppe.

Ob jemand leidenschaftlich bei der Sache ist, kann man spüren, sehen, erleben. Aber woran erkennt man, ob diese Leidenschaft der Mitarbeiter in einem Unternehmen wirkt? Auch das kann man spüren. In außergewöhnlichen Produkten, die die Menschen begeistern und sich deutlich vom Üblichen unterscheiden. Aber auch in Details. In Zahlen, die in keiner Bilanz stehen.

65	Millisekunden dauert ein Gangwechsel beim Siebengang-SMG-Getriebe im schnellsten Modus
200.000.000	Rechenoperationen pro Sekunde kann die Motorelektronik des BMW V10-Motors verarbeiten
624	mögliche Kombinationen der Innenfarben und Zierleisten stehen dem Kunden beim neuen BMW 3er zur Verfügung
9.760	Meter, und damit einen Höhenrekord, erreichte ein mit einem BMW Motor angetriebener Doppeldecker am 17. Juni 1919
30	Kilogramm leichter ist die neue Reiseenduro R 1200 GS im Vergleich zum Vorgängermodell
660	Watt Musikleistung hat das Digital Power Sound Modul im MINI
15	Sekunden braucht das Dach des MINI Cabrio zum vollständigen Öffnen
400.000	Bäume und Sträucher wurden auf dem 170.000 m ² großen Gelände der Rolls-Royce Manufaktur im britischen Goodwood gepflanzt
550	Liter Luft saugt der BMW WilliamsF1-Rennmotor in einer einzigen Sekunde bei einer Drehzahl von 19.000 min ⁻¹ an
5	Sekunden vergehen, bis das BMW WilliamsF1-Rennfahrzeug FW 27 aus dem Stand Tempo 200 erreicht
0	Gramm CO ₂ stößt das Rekordfahrzeug H2R aus – selbst bei der Höchstgeschwindigkeit von über 300 km/h
-253	Grad Celsius ist die Temperatur des flüssigen Wasserstoffs im Spezial-tank des Rekordfahrzeugs H2R

Vom Werden
eines Werks



Automobilbau ist die Kunst, auf komplexe Fragen praktikable Antworten zu finden, und mit jeder Fahrzeuggeneration wird diese Kunst wieder ein Stückchen anspruchsvoller. Wie – um nur ein Beispiel zu nennen – lässt sich eine Komplexität von 10^{17} Modellvarianten sinnvoll beherrschen? Wie schafft man es, flexibel und kostengünstig zugleich zu produzieren? Wie plant man in einem Hochlohnland ein Automobilwerk, das sich mit weltweiter Konkurrenz messen kann? Eine ambitionierte Antwort auf all diese Fragen nimmt derzeit im Norden Leipzigs Gestalt an. Das jüngste BMW Werk, in dem ab März 2005 die neue BMW 3er Limousine vom Band läuft, erprobt in Bezug auf Arbeitszeitmodelle, Produktionsdesign, Architektur und Produktivität völlig neue Wege. Die Chronik seiner Entstehung ist daher gleichzeitig auch ein Ausblick auf die Entwicklung des Automobilbaus.



Der neue Standort: 208 Hektar Grund, nördlich von Leipzig. Im Spätsommer 2001 wird das Gelände für den Bau vorbereitet. Fast vier Millionen Kubikmeter Erdbreich werden bewegt, um das Nord-Süd-Gefälle auf dem Grundstück auszugleichen – ein Volumen, das der Ladung von rund 100.000 LKW entspricht.

März 2000. In München gehen die Vorbereitungen für die Produkt- und Marktoffensive, die ehrgeizigste in der Geschichte der BMW Group, in ihre entscheidende Phase. Für mehr Modelle, zusätzliche Varianten und höhere Verkaufszahlen werden auch mehr (und vor allem: neue) Kapazitäten benötigt. In München beginnt daher eine Arbeitsgruppe, potenzielle Standorte und Parameter für ein völlig neues Automobilwerk zu skizzieren. Arbeitstitel des Projekts: „Greenfield“.

Die Vorgaben für dieses Projekt sind von Anfang an äußerst anspruchsvoll. Das neue Werk soll einerseits die Komplexität von – rein rechnerisch – 10^{17} Modellvarianten beherrschen, aus denen Kunden heute ihr BMW Automobil zusammenstellen können, andererseits muss es diese Vielfalt binnen kürzester Zeit herstellen. „Maximale Flexibilität“ heißt daher das wichtigste Ziel. Ein weiteres lautet: weltweite Wettbewerbsfähigkeit. Denn obwohl das Werk in Europa angesiedelt werden soll, muss es sich an globalen Produktionsbedingungen messen lassen. Vorgaben wie diese, so viel ist den Planern klar, lassen sich nur mit Lösungen erfüllen, wie es sie in der Automobilindustrie bislang noch nicht gegeben hat.

Sommer 2000. Als bekannt wird, dass die BMW Group ein neues Werk plant, gehen in München binnen kürzester Zeit mehr als 200 Bewerbungen von Kommunen aus ganz Europa ein. Alle werden sorgfältig geprüft. In der engeren Auswahl bleiben schließlich fünf potenzielle Standorte in Frankreich, Deutschland und Tschechien.

18. Juli 2001. Auf einer internationalen Pressekonferenz gibt der damalige Vorstandsvorsitzende Prof. Joachim Milberg die Standortentscheidung bekannt: Ein 208-Hektar-Grundstück nördlich von Leipzig wird Sitz des neuen BMW Werks werden. Fast genau in der geographischen Mitte Deutschlands gelegen, äußerst verkehrsgünstig zwischen den Autobahnen A9 und A14 und in einer Region, die auch vom bestehenden Zulieferernetzwerk der BMW Group gut zu erreichen ist. Angesiedelt in der Nähe einer Stadt mit großer kultureller und industrieller Tradition, die über ein überdurchschnittliches Bildungsniveau ihrer Einwohner verfügt und hohe Lebensqualität bietet, aber auch eine Arbeitslosenquote von nahezu 20 Prozent zu verzeichnen hat.

Unmittelbar nach der Entscheidung wird von den fünf alternativ vorbereiteten Websites die www.bmw-werk-leipzig.de freigeschaltet, wenig später eröffnet in der Bach-Stadt ein Projektbüro für Bewerbungen der BMW Group. Das Projekt „Greenfield“ nimmt Konturen an.

Standort Leipzig: eine Stadt mit großer industrieller Tradition, aber auch einer Arbeitslosenquote von nahezu 20 Prozent.

August 2001. Der erste neue Mitarbeiter für das Werk Leipzig, ein Auszubildender, unterschreibt seinen Arbeitsvertrag. Grundlage seines Vertrages ist ein flexibler Mix aus über 200 Arbeitszeitmodellen, der unter dem Titel „BMW Formel für Arbeit“ für das Werk definiert wurde – wesentliche Voraussetzung

für die Standortentscheidung zugunsten Leipzigs. Denn mit der „BMW Formel für Arbeit“ kann das Werk auf Marktlage und Auslastung optimal reagieren; die Betriebsnutzungsdauer lässt sich zwischen 60 und 140 Stunden in der Woche variieren – unabhängig von der individuellen Arbeitszeit der Mitarbeiter. Doch auch im Normalbetrieb hilft die „BMW Formel für Arbeit“ bereits deutlich, die Produktionskosten zu senken. Ein Beispiel: Während Karosseriebau und Montage auf eine Wochenarbeitszeit von durchschnittlich 80 Stunden ausgelegt sind, wird in Leipzig in der Lackiererei, dem kapitalintensivsten Abschnitt eines jeden Automobilwerks, regulär mehr als 120 Stunden pro Woche gearbeitet werden. Das bedeutet: Weniger Maschinen und niedrigere Kapitalkosten. Die liegen in der Leipziger Lackiererei um etwa ein Drittel unter dem Industriedurchschnitt.

Unkonventionell ist auch das Muster, nach dem die Belegschaft für das Werk ausgewählt wird. Zwar werden für Spezialaufgaben auch hochqualifizierte Experten verpflichtet; generell jedoch genießen Bewerber Vorrang, die überdurchschnittlich lernfähig und damit in der Lage sind, auch kommende Technologiesprünge behände nachzuvollziehen. Das klassische Schema „möglichst jung, möglichst männlich, möglichst hochqualifiziert“ hat ausgedient, angestrebt wird vielmehr ein gesunder Mix aus Jungen und Erfahrenen, Männern und Frauen. Der älteste Neueinsteiger zählt zum Zeitpunkt seiner Einstellung bereits 59 Jahre; 70 Prozent der Leipziger BMW Mitarbeiter stammen aus den Regionen Leipzig, Halle und Bitterfeld; die Frauenquote liegt deutlich über dem Durchschnitt der anderen Werke der BMW Group.

Klassische Bewerberschemata haben ausgedient – gesucht wird ein gesunder Mix aus Jungen und Erfahrenen, Männern und Frauen.

Schon bald zeigt sich, dass unter Langzeitarbeitslosen in der Region zwar viele herausragende potenzielle Mitarbeiter für das BMW Werk zu finden sind, dass diesen aber häufig Selbstvertrauen und aktuelle Kenntnisse fehlen, um in Bewerbungsverfahren gegen angestellte Mitbewerber bestehen zu können. Die BMW Group initiiert daher regionale Projekte wie das Arbeitslosenprogramm „Poleposition“ mit der PUUL GmbH (ein Unternehmen der Stadt Leipzig), in denen Langzeitarbeitslose auf Bewerbungen und den Wiedereinstieg ins Arbeitsleben vorbereitet werden. Ergebnis: Bis Ende 2004 können sich rund 600 Erwerbslose für einen unbefristeten Arbeitsvertrag im BMW Werk qualifizieren.

November 2001. Rund 200 Architekturbüros in aller Welt beteiligen sich am Wettbewerb für den Entwurf des künftigen Zentralgebäudes im Werk Leipzig. Ausschreibungsgrundlage ist ein 150 Seiten starkes Dokument, in dem die Anforderungen an den Bau detailliert beschrieben werden. Er soll das Herz des künftigen Werks bilden.

22. März 2002. Eine hochkarätige Jury kürt aus den Entwürfen des Zentralgebäude-Wettbewerbs das Modell der britisch-irakischen Architektin Zaha Hadid zum Sieger. Es ist, wie Prof. Henning Rambow von der Hochschule für Technik, Wirtschaft und Kultur Leipzig meint, eine „überaus mutige Entscheidung“. Auf den ersten Blick ähnelt Hadids lang gestreckter Bau dem Kopf eines Wals, der zwischen Karosseriebau, Lackiererei und Montage aus dem Boden ragt. Dieses Gebäude dient einerseits als zentraler Eingang für Mitarbeiter und Besucher; andererseits beherbergt es die Arbeitsplätze für sämtliche planenden und verwaltenden Funktionen des Werks. Deren Schreibtische sind in einem einzigen, wenngleich verschachtelten Großraum untergebracht, der sich über mehrere offene Ebenen (die so genannten „Kaskaden“) erstreckt. In diesem offenen Raum gibt es keine Hierarchien, keine Chefbüros, nur 740 vom Praktikanten bis zum Werksleiter identische Arbeitsplätze. Jeder erreicht hier jeden binnen kürzester Zeit. Jeder ist für jeden zugänglich. „Struktur schafft Verhalten“, heißt es, und die offene Struktur des Zentralgebäudes schafft höhere Motivation, intensivere Kommunikation und damit auch eine höhere Produktivität.

Jeder ist für jeden zugänglich, jeder erreicht jeden binnen kürzester Zeit – das „Zentralgebäude“ ist als kommunikativer Marktplatz ausgelegt.

„Eine ästhetische wie funktionale Pionierleistung“, urteilt Prof. Henning Rambow. „Weltweit gibt es meines Wissens kein anderes Industriegebäude, das Transparenz und Kommunikation derart fördert wie dieses.“ Denn der Entwurf der Pritzker-Preisträgerin Hadid setzt kongenial die Anforderungen der BMW Group um, die Zusammenarbeit der Menschen durch kommunikationsfördernde Architektur zu optimieren. Mit anderen Worten: Unternehmen sind umso erfolgreicher, je konsequenter sie den Austausch unter ihren Mitarbeitern unterstützen.

Das „Zentralgebäude“ ist so etwas wie die räumliche Umsetzung dieser Erkenntnis. Hier kommen Techniker und Controller, Manager und Mechaniker, Personalreferenten und Werkstudenten ebenso zwangsläufig wie zwanglos miteinander in Kontakt. Hier hat zudem jeder jederzeit die Früchte seiner Arbeit vor Augen: Auf nahezu lautlosen Bändern gleiten die Karosserien auf ihrem Weg von Karosseriebau zur Lackiererei und von dort in die Montage durch das Zentralgebäude, vorbei an Schreibtischen und direkt über die Köpfe der Mittagsgäste im Werksrestaurant. An zentraler Stelle des Gebäudes ist zudem ein Platz vorgesehen, an dem ständig frisch von der Qualitätssicherung auditierte BMW Automobile ausgestellt werden. Qualität, so die Botschaft, ist die Leistung aller Mitarbeiter. Herausforderungen betreffen ebenfalls jeden. Und ob es im Werk gerade problemlos läuft oder nicht, lässt sich hier mit einem einzigen Blick feststellen.

7. Mai 2002. Fünf Tage nach einem großen Nachbarschaftsfest für die Anwohner des künftigen Werkes wird auf dem Werksgelände der erste Spatenstich ausgeführt. Prof. Joachim Milberg, damals Vorstandsvorsitzender der BMW AG, bekräftigt in seiner Rede, dass mit dem Werk nachhaltige Strukturen entstünden, „die über viele Jahrzehnte Bestand haben werden“.



Aus der Idee wird Realität: Bereits kurz nach Baubeginn war die BMW Group mit dem aufsehenerregenden Entwurf des Zentralgebäudes auf der Biennale 2002 in Venedig vertreten.



Die Architektur des Zentralgebäudes verbindet auf einer Grundfläche von 26.000 Quadratmetern außergewöhnliches Design mit guter Arbeitsplatzqualität.



Kommunikation im Mittelpunkt: Die offene Struktur des Zentralgebäudes mit ihren terrassenartigen Büroflächen fördert den Informationsaustausch – und damit die Produktivität.



Das Produkt immer im Blick: Nahezu lautlos werden die Karosserien während des Produktionsprozesses mehrfach durch das Zentralgebäude – und dabei auch durch das Betriebsrestaurant – transportiert.



Qualität ist die Leistung aller Mitarbeiter – an zentraler Stelle werden von der Qualitätssicherung frisch auditierte Fahrzeuge ausgestellt.

Mai 2003. Aus der Luft ist jetzt bereits gut die geographische Lage von Karosseriebau, Lackiererei und Montage zu erkennen: drei Gebäude, die sich kreisförmig um das Zentralgebäude gruppieren und von großzügigen Freiflächen und Versorgungswegen umgeben sind. Über diese Versorgungswege beliefern LKW direkt die Montageplätze; eine zentrale Warenannahme fällt damit ebenso weg wie der Zeitverlust, der üblicherweise mit Transporten innerhalb eines Werks vergeht. Im Werk Leipzig legt kein direkt angeliefertes Teil vom LKW bis zum Verbauort mehr als sieben Meter zurück.

Vier „Finger“ lösen ein Problem, das die Automobilindustrie seit vielen Jahrzehnten umtreibt.

Auffällig ist auch die Konstruktion der Montagehalle, deren Grundriss an eine Hand mit vier ausgestreckten Fingern erinnert. Diese mittlerweile für die BMW Group patentgeschützte „Fingerstruktur“ gilt als echte Revolution, weil sie ein Problem adressiert, das die Branche seit den Anfängen des serienmäßigen Automobilbaus umtreibt: Schwerfälligkeit bei strukturellen Veränderungen. Konzipiert man ein Werk nämlich mit Blick auf den aktuellen Bedarf, besteht die Gefahr, dass es schon bald an seine Kapazitätsgrenzen stößt. Plant man es hingegen sicherheitshalber zu groß, zementiert man nicht nur wertvolles Kapital, sondern auch Strukturen, die möglicherweise nie gebraucht werden.

Die Lösung, die im Projektteam „Greenfield“ für dieses Dilemma ersonnen wurde, heißt: Für heute bauen, für morgen vorsorgen. Ganz zu Anfang ihrer Arbeit spielten die Planer alle denkbaren Szenarien für die Entwicklung des Automobilbaus in den kommenden 25 Jahren durch. Entsprechend wurde das Werk dann ausgelegt. So wurden Rohrleitungen präventiv bis unter die Gebäudekanten verlegt und zentrale Trassen innerhalb der Hallen freigehalten, auf denen bei Bedarf zusätzliche Fördertechnik verlegt werden kann. Auf den großzügigen Freiflächen neben den Hallen lassen sich jederzeit zusätzliche Produktionslinien aufbauen, ohne die laufende Produktion unterbrechen zu müssen.

Die „Fingerstruktur“ der Montagehalle wiederum ist die Antwort auf eher kurzfristige technologische Innovationen und Modellwechsel. Mussten nämlich bisher jedes Mal aufwändig die Stationen des Produktionsbandes versetzt werden, wenn ein neues Montageelement eingefügt werden sollte, so lassen sich in den Fingern (und damit zwischen den bestehenden Stationen) nahezu beliebig viele Elemente addieren. Die „Finger“ sind nichts anderes als Andockstellen für die Zukunft.

Winter 2003/2004. Zu Wochenbeginn setzen sich jetzt Dutzende Busse mit Mitarbeitern von Leipzig aus in Richtung bayerischer BMW Werke in Bewegung; freitagabends geht die Reise wieder zurück. Insgesamt 1.500 Leipziger BMW Mitarbeiter bereiten sich in den Werken München, Dingolfing und Regensburg auf ihre Aufgabe in Leipzig vor. Ein solches „Trainingscamp“ dauert zwischen sechs und 24 Monaten.

Vorteil durch Erfahrung: In den Aufbau des Werks Leipzig fließen alle Erkenntnisse ein, die die BMW Group in den vergangenen 75 Jahren Automobilbau gesammelt hat.

Inzwischen werden in den noch unbeheizten Hallen des Leipziger Werks die ersten von insgesamt 1,6 Kilometern Montagebändern justiert; täglich transportieren Zulieferfirmen Maschinen, Roboter und Materialien heran. Für die Montageplaner ist es jetzt die anstrengendste Phase. Manche von ihnen waren bereits beim Aufbau des BMW Werks im amerikanischen Spartanburg dabei; überhaupt fließen bei der Konzeption des Werks Erfahrungen ein, die das Unternehmen über Jahre hinweg gesammelt und ausgewertet hat. „Letztlich ist Leipzig die Essenz aus 75 Jahren Automobilbau bei der BMW Group“, sagt einer von ihnen. Der Clou: Das neue Werk wird nicht nur zum Zeitpunkt seiner Eröffnung „state of the art“ sein, sondern mit Markt, Technologien und der Entwicklung der BMW Group auch weiter mitwachsen. Denn so beständig seine äußere Hülle wirken mag – in seinem Inneren ist es als höchst lebendiger, lernender Organismus angelegt.

Mitte 2004. In die vier auf dem Werksgelände verteilten Versorgungszentren ziehen Modullieferanten für den BMW 3er ein. Ungewöhnlich ist nicht nur, dass die Zulieferer direkt auf dem Werksgelände angesiedelt werden, sondern auch, dass die BMW Group ihren Partnern die Infrastruktur für einen begrenzten Zeitraum zur Verfügung stellt. „Für uns ist das eine neue Form der Partnerschaft“, erklärt Peter Claussen, der Werksleiter. „Durch die räumliche Nähe sind wir schneller im Anlauf, schneller in der Problembewältigung. Kurzum: Für beide Seiten sind die Risiken besser beherrschbar.“

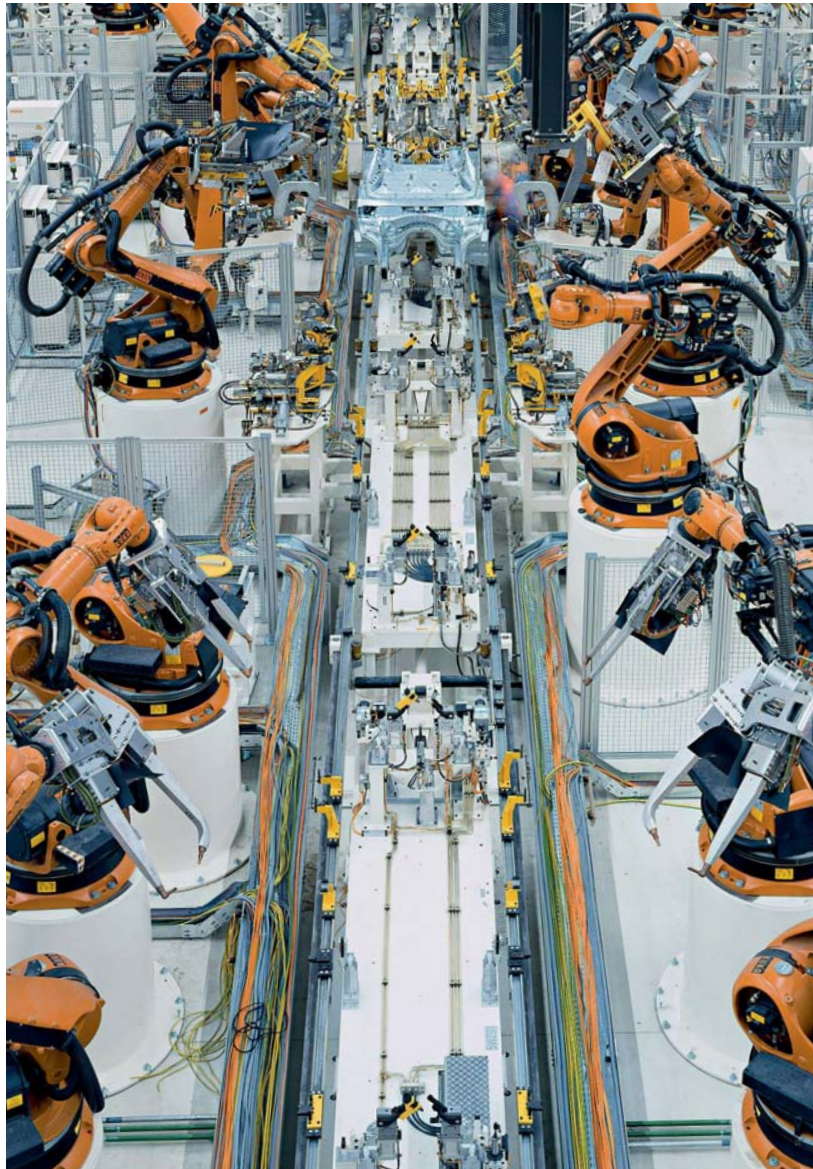
Juli 2004. Die ersten fünf auf dem Werksgelände geborenen Turmfalken werden beringt. Sie sollen helfen, die Zahl der Tauben (und damit der Verunreinigungen) auf dem Werk unter Kontrolle zu halten. Im Innenhof des Zentralgebäudes reifen die ersten Äpfel.

Juli 2004. Start des Erprobungsbetriebs in der Lackiererei. Die Lackierroboter im Leipziger Werk – auch das eine Neuerung – arbeiten ausschließlich mit wasserbasierten Farblacken sowie Pulverklarlack und damit der weltweit umweltschonendsten Lacktechnologie überhaupt. Als eine der ersten ihrer Art wird die Leipziger Lackierstraße für Besuchergruppen zugänglich sein. Jene Glastunnel, durch die Gäste dabei geführt werden, dienen übrigens weniger der Abschirmung der Besucher (denn gesundheits- und umweltschädliche Lösungsmittel fallen bei dieser Technologie nur noch in minimalen Mengen an) als vielmehr dem Schutz der frisch lackierten BMW Karosserien vor eventuellen Verunreinigungen wie Staub, der durch die Gäste in die Anlage getragen werden könnte.

Das neue Werk ist von Anfang an einer der attraktivsten Arbeitgeber in der Region – bisher mehr als 125.000 Bewerbungen sprechen für sich.

Silvester 2004/2005. Bis zum Jahreswechsel sind bei der BMW Group mehr als 125.000 Bewerbungen für die Arbeitsplätze im Werk Leipzig eingegangen. Knapp 2.000 Mitarbeiter hat das Unternehmen bis zum Jahresende 2004 neu eingestellt und in den bayerischen Werken umfassend qualifiziert. Schrittweise wechseln sie in das neue Werk, einige von ihnen waren bereits aktiv in die Werkaufbauphase und den Integrationsbetrieb eingebunden.

März 2005. Die Phase der „Prozessertüchtigung“ ist abgeschlossen, die Systeme sind aufeinander eingestellt und die Mitarbeiter trainiert. Noch schwingt das Werk erst im Ein-Schicht-Betrieb. Nach Monaten des so genannten „Integrationsbetriebes“ läuft am 1. März der erste für einen Kunden produzierte BMW 3er vom Band. Die Produktionsqualität entspricht längst den üblichen BMW Standards; geringer als gewöhnlich ist lediglich die Stückzahl, die im Werk gefertigt wird. Diese wird in den kommenden Wochen und Monaten Schritt für Schritt gesteigert, bis das Werk Leipzig schließlich im Takt des weltweiten Produktionsnetzwerks der BMW Group schwingt und sich dann im „eingeschwungenen Zustand“ befindet, wie jene Phase genannt wird, in der Mitarbeiter und Systeme aufeinander eingestellt sind.



Karosseriebau: Aus mehreren hundert Einzelteilen mit etwa 5.000 Schweißpunkten werden die Rohkarosserien gefertigt – überwiegend von Robotern.



Nachhaltigkeit praktisch: Im Glastunnel können in Zukunft Besuchergruppen zusehen, wie umweltschonende Wasserbasislacke in vollautomatischen Prozessen verarbeitet werden. Die Decklacksschicht bringen Roboter im besonders umweltverträglichen Pulverklarlackverfahren auf.



Qualität im Blick: Von Anfang an gilt es, die hohen Qualitätsstandards zu erfüllen, die im Produktionsnetzwerk der BMW Group weltweit einheitlich definiert sind.



Teamarbeit in der Montage: Die meisten Mitarbeiter des neuen Werks bereiteten sich in sechs- bis 24-monatigen Einsätzen an den bayerischen Produktionsstandorten der BMW Group auf ihre neue Aufgabe vor.



Bis zu 650 BMW 3er können das BMW Werk Leipzig pro Tag nach der Anlaufphase verlassen.

Das Jahr 2007. In diesem Jahr wird das Werk die so genannte „Kammlinie“ und damit die geplante Stückzahl von 650 BMW Fahrzeugen am Tag erreichen. Die Geschichte des Werksaufbaus ist damit eigentlich beendet – und fängt doch gerade erst an. Erst ein Sechstel des Werksgeländes ist bislang bebaut; je nach Marktsituation und Erfordernissen innerhalb des Produktionsnetzwerks der BMW Group lassen sich die Kapazitäten binnen weniger Monate aufstocken, ohne den laufenden Betrieb anhalten zu müssen. Das BMW Werk Leipzig kann also atmen, ohne vorher erst einmal tief Luft holen zu müssen. Auch das ist Nachhaltigkeit, wie sie die BMW Group versteht.



	Technik und Innovation
46	Zukunft Wasserstoff
48	Neue Motoren
	Technische
50	Entwicklungen
	Neuheiten:
52	Marke BMW
62	Marke MINI
64	Marke Rolls-Royce







--2

Wasserstoff – H2R --1 und --2

Als erster Automobilhersteller der Welt hat die BMW Group konsequent die mittel- und langfristige Entwicklung ihrer Fahrzeuge auf den Betrieb mit Wasserstoff ausgerichtet. Ziel dieses BMW CleanEnergy genannten Konzepts ist es, Emissionen zu vermeiden und regenerative Energiequellen zu verwenden.

Wasserstoff kann im Fahrzeug auf verschiedene Weise genutzt werden: entweder in einem Verbrennungsmotor oder als Lieferant für elektrische Energie bei der so genannten „kalten“ Verbrennung in einer Brennstoffzelle. Die BMW Group verwendet gezielt die Technologie mit den meisten Vorteilen für den entsprechenden Einsatzzweck: Für den Antrieb kommt der Verbrennungsmotor zum Einsatz, zur Versorgung des Bordnetzes mit Strom ist als Ersatz für den Generator die Brennstoffzelle vorgesehen.

Was in einem Wasserstoffauto steckt, hat die BMW Group im Jahr 2004 bewiesen. Der Prototyp H2R stellte neun internationale Rekorde für wasserstoffbetriebene Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor auf. Die technischen Daten des Rekordfahrzeugs H2R sind eindrucksvoll: Der Zwölfzylindermotor mit sechs Liter Hubraum leistet über 210 kW (285 PS). Der Wasserstoff-Verbrennungsmotor basiert auf dem Benzintriebwerk des BMW 760i und verfügt damit über modernste Technologien wie z.B. die vollvariable Ventilsteuerung VALVETRONIC. Das Fahrzeug beschleunigt in rund sechs Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von mehr als 300 km/h.

Das Fahrzeug H2R profitierte von den Ergebnissen der Serienentwicklung des künftigen BMW Wasserstoffmotors: Noch während der Produktionszeit des aktuellen BMW 7er wird die BMW Group ein Modell dieser Baureihe in Kundenhand geben, das sowohl mit Wasserstoff als auch mit Benzin betrieben werden kann – die weltweit erste Premium-Limousine mit bivalentem Antrieb.



--2



--3

Variable Twin Turbo Diesel --1

Kräftigster Dieselmotor seiner Klasse ist der 3,0-Liter-Reihensechszylinder-Dieselmotor mit Variable Twin Turbo Technologie (Stufenaufladung). Er leistet 200 kW (272 PS) bei 4.400 min⁻¹ und 560 Nm bei 2.000 min⁻¹ (530 Nm bereits bei 1.500 min⁻¹).

Die Variable Twin Turbo Technologie koppelt zwei hintereinander geschaltete Turbolader unterschiedlicher Größe. Je nach Motordrehzahl wird die Ansaugluft durch einen der beiden Turbolader oder durch beide zusammen verdichtet. Eine speziell dafür entwickelte Elektronik regelt diese Stufenaufladung.

Mit dem Hochleistungs-Dieselmotor werden die neuen Modelle 535d und 535d Touring mit großem Abstand zu den sportlichsten Serien-Dieselfahrzeugen. Gleichwohl liegt der Verbrauch besonders niedrig (Limousine: innerorts 10,9 l/100 km, außerorts 6,3 l/100 km, kombiniert 8,0 l/100 km und CO₂-Emission kombiniert 211 g/km. Touring: innerorts 11,1 l/100 km, außerorts 6,5 l/100 km, kombiniert 8,2 l/100 km und CO₂-Emission kombiniert 216 g/km). Beide Fahrzeuge erfüllen die EU4-Abgasnorm und sind serienmäßig mit einem Partikelfilter ausgestattet.

V10-Motor --2

Zehn Zylinder, fünf Liter Hubraum, 373 kW (507 PS) und 520 Newtonmeter: Der V10-Motor ist der stärkste BMW Serienmotor, den es je gab. Das Triebwerk hat mit dem Formel-1-Rennmotor von BMW WilliamsF1 nicht nur die Anzahl der Zylinder gemein, sondern auch das Hochdrehzahlkonzept. Ermöglicht wird die maximale Drehzahl von 8.250 min⁻¹ durch geringe bewegte Massen, beispielsweise beim Ventiltrieb, hochpräzise Fertigung mit extrem niedrigen Toleranzen und dem Einsatz innovativer Materialien.

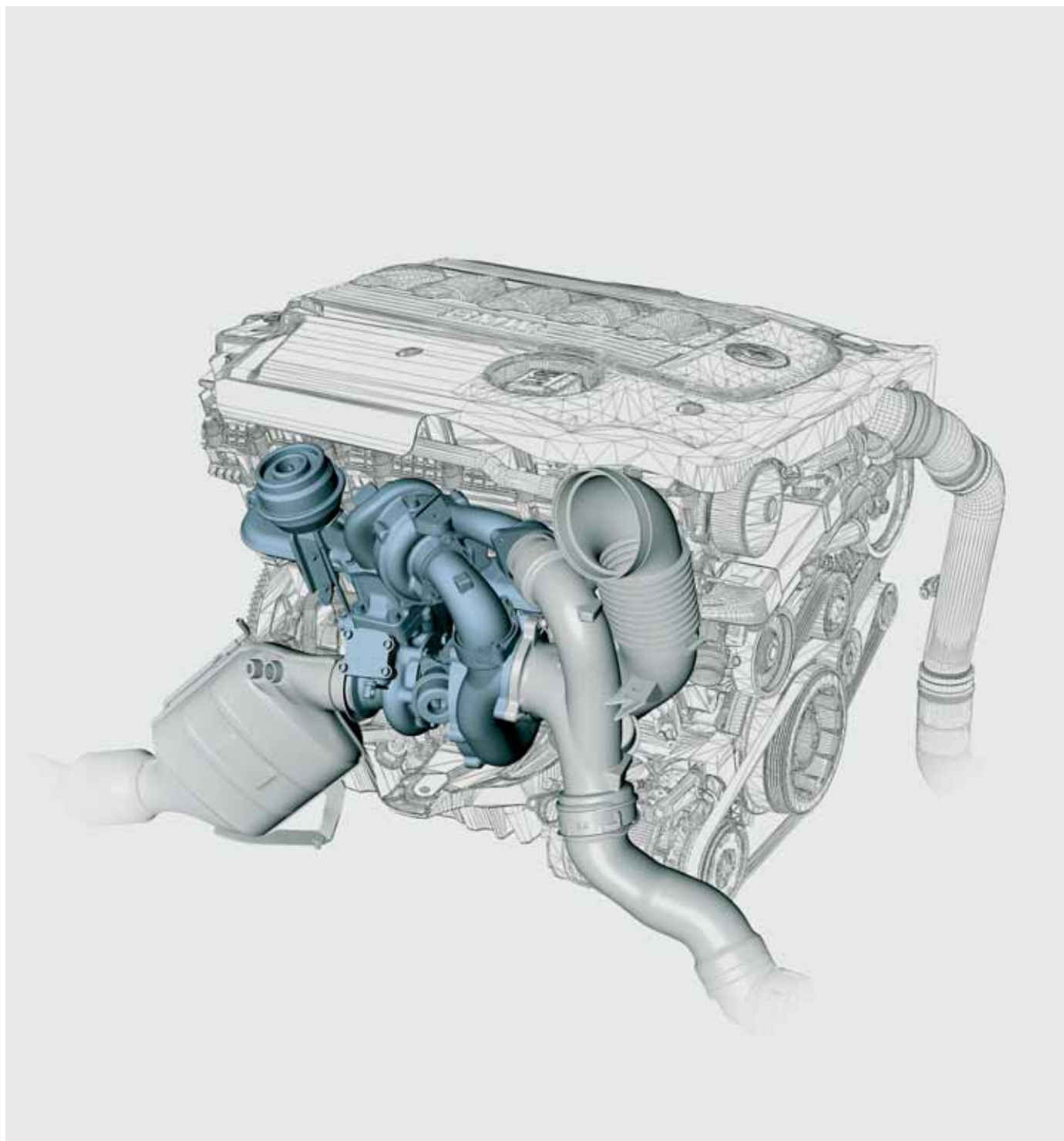
Die Motorsteuerung errechnet aus mehr als 50 Eingangssignalen zylinderindividuell und für jeden einzelnen Arbeitstakt den optimalen Zündzeitpunkt, die ideale Füllung, die Einspritzmenge sowie den Einspritzzeitpunkt. Synchron dazu wird die optimale Nockenwellenspreizung errechnet und eingestellt, ebenso die Stellung der zehn Einzeldrosselklappen. Zusätzlich dient jede Zündkerze als Sensor zur Beobachtung des Verbrennungsprozesses und sendet Daten an die Motorsteuerung. Der Fahrer profitiert in Form eines niedrigeren Kraftstoffverbrauchs sowie einer höheren Drehmoment- und Leistungsausbeute.

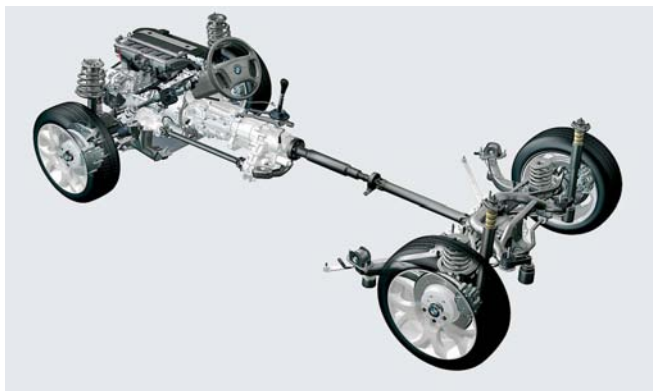
Reihensechszylinder-Ottomotor --3

Mit 161 kg oder 7 Prozent weniger Gewicht als sein Vorgänger ist der neue 3,0-Liter-Reihensechszylinder-Ottomotor das weltweit leichteste Sechszylinder-Triebwerk. Der Motor hat mit 63 kW/l die höchste Literleistung und mit 1,18 kW/kg das beste Leistungsgewicht seiner Klasse. Während die Leistung um 12 Prozent auf 190 kW (258 PS) steigt, sinkt gleichzeitig der Verbrauch um 12 Prozent.

Das Magnesium-Aluminium-Verbund-Kurbelgehäuse wiegt nur 57 Prozent eines vergleichbaren Graugussblocks und 24 Prozent weniger als ein Aluminium-Kurbelgehäuse. Die aus dem Motorsport entlehnte Konstruktion der Kurbelwellenlagerung gewährleistet höchste Struktur- und Torsionssteifigkeit.

Für effiziente Nutzung des Kraftstoffs und kräftiges Drehmoment schon bei niedrigen Drehzahlen sorgt die stufenlose Regelung der Ventil-Öffnungszeiten VALVETRONIC. Vollkommen unabhängig von der anliegenden Drehzahl wird die elektrische Wasserpumpe ausschließlich nach dem tatsächlichen Kühlungsbedarf des Motors gesteuert. Resultat sind deutliche Verbrauchseinsparungen.





--1

Siebengang-SMG-Getriebe

Das neue Siebengang-SMG-Getriebe stellt elf Schaltoptionen zur Verfügung: vom komfortablen Gleiten mit automatischer Gangwahl bis zur extrem sportlichen Fahrweise mit kürzesten Schaltvorgängen, die per Paddle am Lenkrad ausgelöst werden. Der Gangwechsel erfolgt fast ohne Kraftflussunterbrechung und erheblich schneller, als es selbst ein geübter Fahrer je könnte. Sogar eine von der Formel 1 inspirierte Launch Control – ein Programm für maximale Beschleunigung – ist integriert.

Aktivlenkung der zweiten Generation

Die Aktivlenkung verändert je nach Fahrsituation die Lenkübersetzung. Beim langsamen Rangieren reicht es, wenig am Lenkrad zu drehen, um die Räder maximal einzuschlagen. Bei höheren Geschwindigkeiten wird durch zunehmend indirekte Übersetzung das Fahren sicherer.

Eine weitere Funktion bietet die zweite Generation der Aktivlenkung. Bisher musste bei einer Bremsung auf links und rechts unterschiedlich glatter Fahrbahn gegengelenkt werden um das Fahrzeug auf Kurs zu halten. Die zweite Generation der Aktivlenkung stabilisiert das Fahrzeug durch aktiven Lenkeingriff automatisch, zusätzlich verkürzt sich der Bremsweg. Das Ergebnis: ein Plus an Komfort und Sicherheit.

Allradsystem xDrive --1

Während herkömmliche Allradsysteme erst reagieren, wenn eines der Räder bereits durchdreht, wird xDrive aktiv, bevor Schlupf entsteht. In Sekundenbruchteilen verteilt eine elektronisch geregelte Lamellenkupplung die Antriebskraft zwischen den beiden Achsen. Im Zusammenspiel mit dem Fahrwerksregelsystem DSC, auf dessen Daten wie beispielsweise Gierrate oder Lenkwinkel das xDrive zurückgreift, ergeben sich sportliche Fahreigenschaften bei immer optimaler Traktion.

Verdecksystem MINI Cabrio --2

Das MINI Cabrio ist weltweit das einzige Cabrio, bei dem sich der vordere Teil des Verdecks sogar während der Fahrt auf Knopfdruck nach hinten schieben und wieder schließen lässt – wie bei einem Schiebedach. Das vollautomatische Verdeck ganz zu öffnen dauert nur 15 Sekunden. Darüber hinaus lässt sich das Verdeck im geöffneten Zustand hinten so anheben, dass der Kofferraum nicht nur durch die Heckklappe, sondern auch von oben leicht zugänglich ist.







--2

BMW 3er --1

- Kräftiges Plus an Leistung, Laufruhe und Ökonomie – drei Otto- und ein Dieselmotor bei Markteinführung zur Auswahl
- Karosserie steifer und leichter – mehr Sicherheit und Dynamik
- Serienmäßig Sechsgang-Handschatgetriebe oder auf Wunsch Sechsgang-Automatik
- Sechszylinder-Modelle mit Aktivlenkung der zweiten Generation als Sonderausstattung

BMW 1er --2

- Optimales Handling – erstes Fahrzeug der Kompaktklasse mit Hinterradantrieb
- Umfangreiche Sicherheits- und Komfortausstattung serienmäßig: RunFlat-Reifen mit Reifenpannenanzeige, zweistufiges Bremslicht sowie Anzeige der Restlaufzeiten der Verschleißteile

BMW 320Cd

- Erstes BMW Cabrio mit Dieselmotor
- Laufruhiger Vierzylinder für Dynamik und Komfort

BMW 5er Touring --1

- Mehr Raumangebot bei weniger Gewicht durch Leichtbau mit Aluminium-Stahl-Karosserie
- Großes, variables Gepäckabteil mit automatischer Heckklappenbetätigung, Soft-Close-Automatik, separat zu öffnender Heckscheibe und halbautomatischem Abdeckrollo
- Auf Wunsch mit xDrive Allradsystem

BMW M5 --2 und --3

- Stärkster Serien BMW 5er, den es je gab
- Siebengang-SMG-Getriebe, bestes Leistungsgewicht, überragendes Handling und volle Alltagstauglichkeit
- Einziges V10-Hochdrehzahl-Triebwerk in einer Serienlimousine
- Aktive Sicherheit durch Rennsport-Bremsanlage, elektronische Regelsysteme und angepasstes Fahrwerk





--2



--3





--2



--3

BMW M6 --1

- Carbondach – weniger Gewicht und niedrigerer Schwerpunkt für mehr Dynamik bei gleich hoher Sicherheit
- Sportwagen mit voller Alltagstauglichkeit – hohe aktive und passive Sicherheit, enorme Leistung und hervorragender Komfort

BMW 6er Cabrio und Coupé --2 und --3

- 2+2-Coupé mit größtmöglichem Maß an Sitzkomfort, luxuriöser Ausstattung und elegantem Ambiente
- BMW 6er Cabrio – elegante Linienführung auch im geschlossenen Zustand



--1

BMW X3 --1

- xDrive Allradssystem – Agilität und Sicherheit auf der Straße und besseres Vorankommen auf glattem oder unbefestigtem Untergrund
- Motorenpalette auf vier Motorisierungen ausgebaut – zwei Benzin- und zwei Dieselmotoren stehen zur Auswahl
- BMW X3 2.0d – erstmals Vierzylindermotorisierung in einem geländetauglichen BMW

BMW 7er --2

- Neue Sechs- und Achtzylinder-Benzin- und Dieselmotoren – mehr Leistung, gleicher oder geringerer Verbrauch
- Neu gestaltete Front- und Heckpartie







--2



--3



--4



--5

BMW K 1200 S --1

- Stärkster Antrieb für ein BMW Serienmotorrad: maximale Motorleistung 123 kW (167 PS) bei 10.250 min⁻¹
- Niedriger Schwerpunkt für leichtes Handling – Trockensumpfschmierung ermöglicht eine besonders tiefe Motorposition durch den Entfall der Ölwanne
- Neue Vorderradführung BMW Duolever und als Sonderausstattung ein elektronisch per Knopfdruck während der Fahrt einstellbares Fahrwerk (Electronic Suspension Adjustment, ESA)

BMW K 1200 R --2

- Puristischer, gänzlich unverkleideter Hochleistungs-Roadster auf der technischen Basis der K 1200 S
- An die Roadster-Charakteristik angepasste Vorderradführung BMW Duolever für noch größere Agilität

BMW R 1200 GS --3

- Hervorragende Offroad-Tauglichkeit bei nochmals gesteigerten Straßeneigenschaften
- Weniger Gewicht durch intelligente Leichtbaukonstruktion und hochfeste Werkstoffe
- Neuer Boxermotor mit 1.200 cm³ und Ausgleichswelle für vibrationsarmen Lauf
- Steigerung von Drehmoment und Leistung um nahezu 18 Prozent bei gleichzeitiger Verbrauchsreduzierung um 8 Prozent

BMW R 1200 ST --4

- Nachfolger der R 1150 RS – für Tourenfahrer mit sportlichen Ambitionen
- Gewicht knapp unter 230 kg – noch agiler und sportlicher

BMW R 1200 RT --5

- Ergonomisch perfekte, fahraktive Auslegung – Maßstab für dynamisches, komfortables und sicheres Reisen auf zwei Rädern
- Tourenmotorrad mit sehr effektivem Wind- und Wetterschutz
- 16 Prozent mehr Leistung und rund 20 kg weniger Gewicht gegenüber dem Vorgängermodell

MINI Cabrio --1

- Vollwertiger Viersitzer mit Spaßfaktor, hoher Funktionalität und optimaler Raumausnutzung
- Cabrio mit integriertem Schiebedach – auf Knopfdruck frische Luft auch während der Fahrt
- Drei Motorisierungen zur Auswahl

Update für den MINI --2

- Scheinwerfer mit Klarglasabdeckung
- Heckleuchten in LED-Optik
- Modifiziertes Fünfgang-Getriebe
- Mehr Ablagen im Innenraum
- Vordersitze mit noch mehr Seitenhalt









--2

Rolls-Royce 100EX Centenary Experimental Car --1

- Aluminium-Space-Frame-Karosserie
- Cabrio mit vier Sitzen und zwei Türen
- Optische Anlehnung an Yachtbau (Teakdeck)
- Motor mit neun Liter Hubraum und 16 Zylindern

Rolls-Royce Centenary Phantom, Sondermodell anlässlich des 100-jährigen Jubiläums --2

- Kühlerfigur „Spirit of Ecstasy“ aus massivem Silber
- Rolls-Royce Logo mit rotem Schriftzug – wie in den Jahren 1904 bis 1930
- Sonderfarbe für Lack und Innenausstattung
- auf 35 Fahrzeuge limitiert

Die konsequente Umsetzung der Produkt- und Marktoffensive hat die BMW Group in eine neue Größenordnung geführt. Mit den Marken BMW, MINI und Rolls-Royce verfügt das Unternehmen über drei der wohl stärksten Premium-Marken im Automobilgeschäft. Mit diesen drei Marken und ihren inzwischen zehn Modellreihen deckt die BMW Group alle heute relevanten Premium-Segmente auf den internationalen Automobilmärkten ab.





BMW Group
2004

Marke BMW

1er
116i
118i
120i
130i (ab Herbst 2005)
118d
120d

3er
Limousine
316i
318i
320i
325i*
330i*
318d
320d
330d*

Limousine
(neues Modell ab 03/2005)
320i
325i
330i
320d

Coupé
318Ci
320Ci
325Ci
330Ci
320Cd
330Cd

Touring
316i
318i
320i
325i*
330i*
318d
320d
330d*

Compact (bis 12/2004)
316ti
318ti
325ti
318td
320td

Cabrio
318Ci
320Ci
325Ci
330Ci
320Cd
330Cd (ab 04/2005)

*Mit der Sonderausstattung
Allrad-System erhältlich.

Z4
Z4 Roadster 2.0i (ab 04/2005)
Z4 Roadster 2.2i
Z4 Roadster 2.5i
Z4 Roadster 3.0i

5er
Limousine
520i (bis 03/2005)
523i (ab 03/2005)
525i*
530i*
545i
525d
530d
535d

Touring
523i (ab 03/2005)
525i*
530i*
545i
525d
530d
535d

*Mit der Sonderausstattung
Allrad-System erhältlich (ab 03/2005).

6er
Coupé
630i
645Ci

Cabrio
630i
645Ci

7er
730i
735i (bis 04/2005)
740i (ab 04/2005)
745i (bis 04/2005)
750i (ab 04/2005)
760i
730Li
735Li (bis 04/2005)
740Li (ab 04/2005)
745Li (bis 04/2005)
750Li (ab 04/2005)
760Li
730d
740d (bis 04/2005)
745d (ab 04/2005)

X3
X3 2.5i
X3 3.0i
X3 2.0d
X3 3.0d

X5
X5 3.0i
X5 4.4i
X5 4.8is
X5 3.0d

M
M3 Coupé
M3 Cabrio
M5 (ab 04/2005)
M6 (ab 04/2005)

Motorräder
Enduro
F 650 GS
F 650 GS Dakar
R 1150 GS Adventure
R 1200 GS

Roadster
F 650 CS
R 850 R
R 850 R Comfort
R 1150 R
R 1150 R Rockster
K 1200 R (ab 06/2005)

Cruiser
R 1200 C Classic
R 1200 C Independent
R 1200 C Montauk
R 1200 CL

Sportler
K 1200 S

Sporttourer
R 1100 S
R 1200 ST
K 1200 RS

Tourer und Luxustourer
R 1200 RT
K 1200 GT
K 1200 LT

Marke MINI

MINI
MINI One
MINI One D
MINI Cooper
MINI Cooper S

Cabrio
MINI One Cabrio
MINI Cooper Cabrio
MINI Cooper S Cabrio

Marke Rolls-Royce

Rolls-Royce
Rolls-Royce Phantom

Herausgeber

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft
Petuelring 130
D-80788 München
Telefon +49 (0) 89-3 82-0