

Geschäftsbericht 2004

Kurzfassung

Zahlen und Fakten 2004.



Rolls-Royce
Motor Cars Limited



BMW Group

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 Jahresende³⁾						
	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

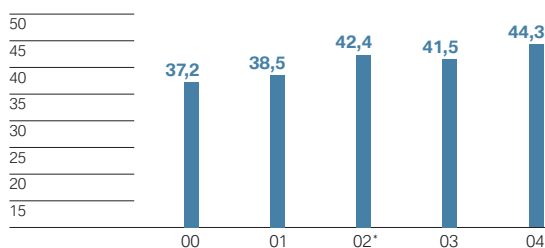
3) Werte ohne ruhende Arbeitsverhältnisse, ohne Mitarbeiter in Altersteilzeit und Freizeitphase, ohne Geringverdiener

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

5) angepasst nach Harmonisierung der internen und externen Rechnungslegung

BMW Group Umsatz

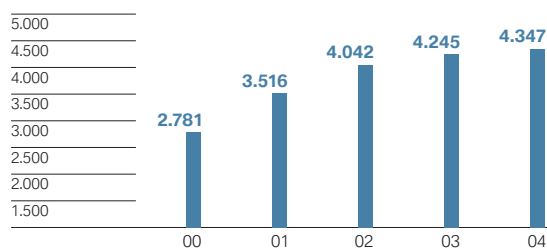
in Mrd. Euro



* angepasst nach Harmonisierung der internen und externen Rechnungslegung

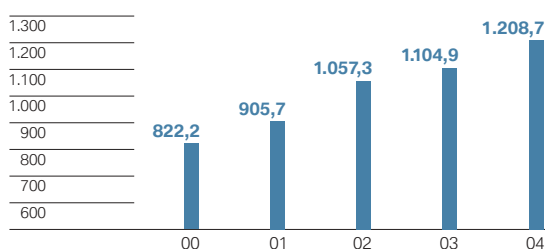
BMW Group Investitionen

in Mio. Euro



BMW Group Auslieferungen Automobile*

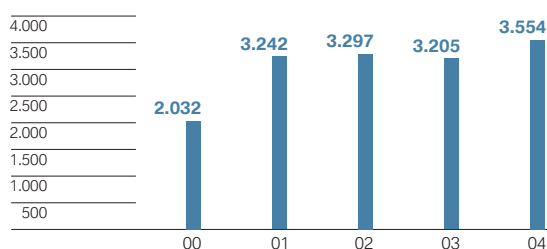
in Tsd.



* bereinigt um Rover/Land Rover

BMW Group Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit

in Mio. Euro



Zahlen und Fakten 2004.

BMW Group in Zahlen	2
Vorwort des Vorstandsvorsitzenden	4
Bericht des Aufsichtsrats	6
Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	41
Konzernbilanz und Teilkonzernbilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58
Corporate Governance	60
Mitglieder des Aufsichtsrats	60
Mitglieder des Vorstands	63
Corporate Governance bei der BMW Group	64
Prinzipien der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat	65
Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG	67
Weitere Informationen	68
BMW Group 10-Jahres-Vergleich	68
BMW Group Standorte	70
Kontakte	72
Finanzkalender	73

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 der erfolgreichste Mehrmarken-Premiumhersteller in der Automobilbranche – und wir setzen alles daran, dass dies so bleibt.

Helmut Panke
Vorsitzender des Vorstands

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 67).

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 Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn- und Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

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.

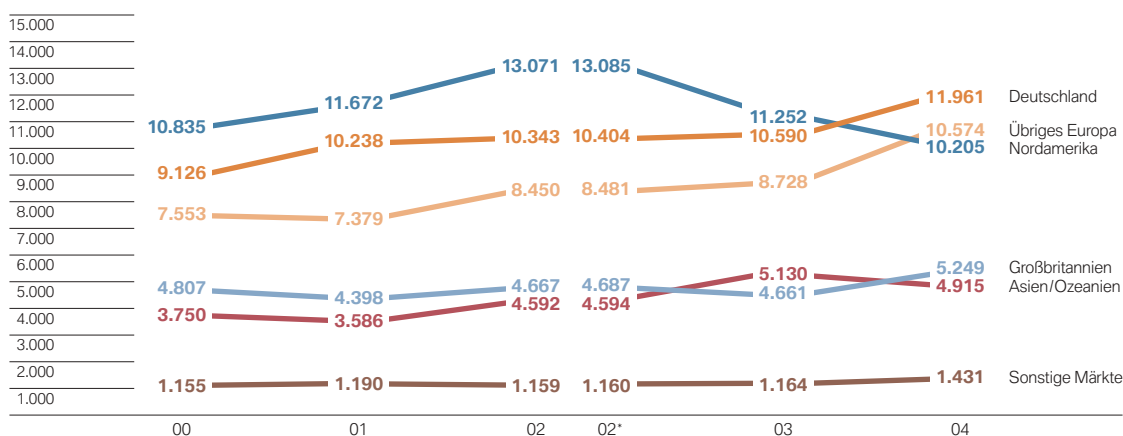
Der ausgeprägte Wachstumskurs des Segments Finanzdienstleistungen war begleitet von einer sehr erfreulichen Ergebnisentwicklung. Mit 515 Mio. Euro übertraf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit den Vorjahreswert um 13,9%.

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

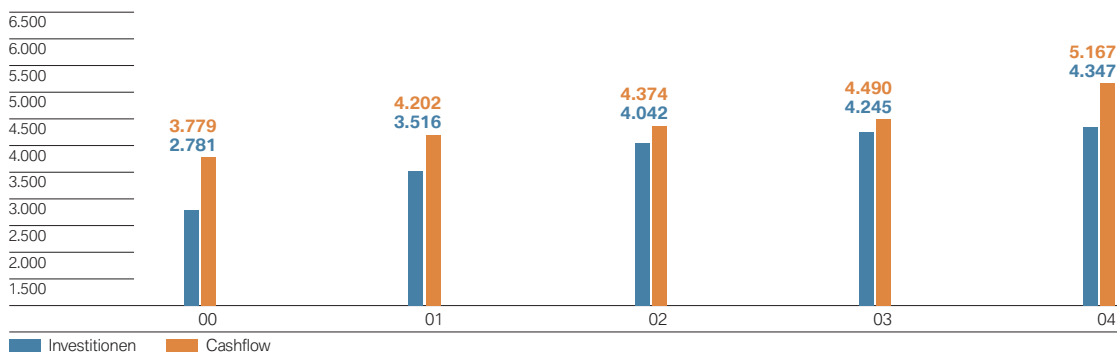
Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn der BMW AG in Höhe von 419 Mio. Euro zur Ausschüttung einer Dividende von 0,62 Euro je Stammaktie (2003: 0,58 Euro) und 0,64 Euro je Vorzugsaktie (2003: 0,60 Euro) im Nennwert von jeweils 1 Euro zu verwenden. Das dividendenberechtigte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

Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

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 begonnen 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

Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

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.

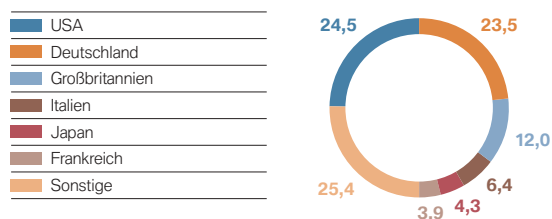
Der Absatz von BMW, MINI und Rolls-Royce Automobilen in Asien stieg im Jahr 2004 im Vorjahresvergleich um 2,5 % auf 95.360 Einheiten. Mehr als die Hälfte des Absatzvolumens der BMW Group in dieser Region entfällt dabei auf Japan, wo mit 51.838 Automobilen 6,5 % mehr Fahrzeuge verkauft wurden als im Jahr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

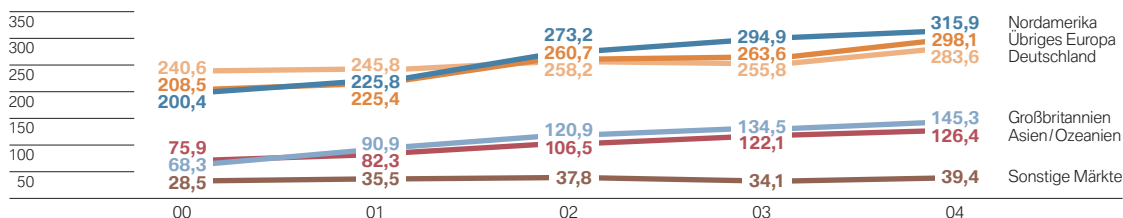
BMW Group – wichtigste Automobilmärkte 2004
in % vom Absatz



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.

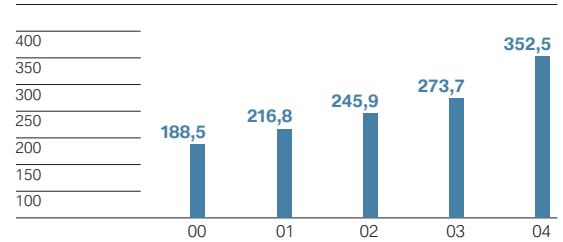
Noch nie wurden in einem Jahr so viele BMW 5er an Kunden ausgeliefert wie im Jahr 2004. Der Absatz der BMW 5er Modellreihe übertraf mit 229.598 Einheiten den Vorjahreswert um 23,8%. Im ersten vollen Verkaufsjahr nach Markteinführung der BMW 5er Limousine im Juli 2003 erreichte der Absatz 191.361 Einheiten. 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. Inklusive 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 gesteigerter 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.

Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

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.

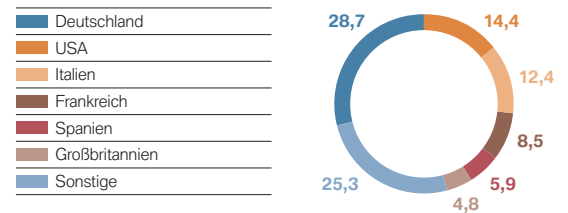
Die einzelnen Märkte entwickelten sich im Jahr 2004 sehr unterschiedlich. Die wachstumsstärksten Motorradmärkte für die BMW Group waren im Jahr 2004 Spanien (5.404 Einheiten, +27,9%), Großbritannien (4.462 Einheiten, +6,1%) und Frankreich (7.869 Einheiten, +7,0%). Deutliche Einbußen waren dagegen in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



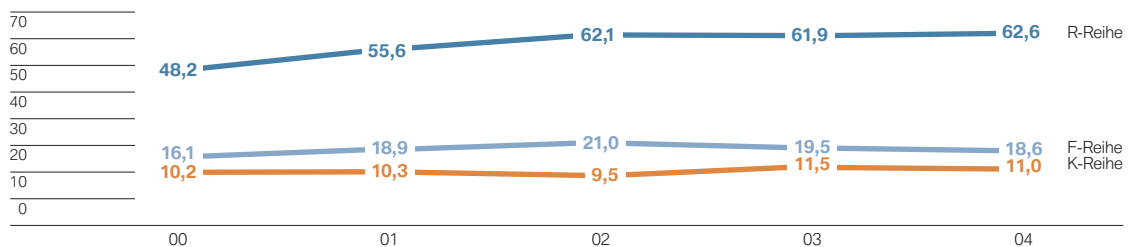
Motorradproduktion mit zahlreichen Anläufen

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.



Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn- und Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

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.

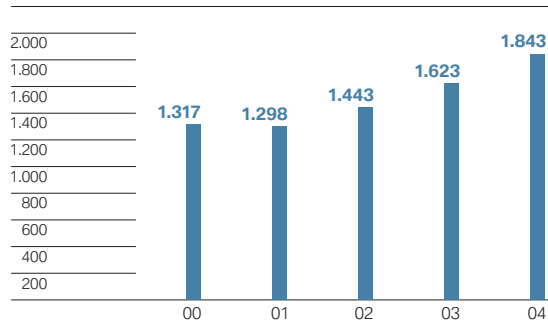
Die Finanzdienstleistungsbranche hat auf den daraus resultierenden Margendruck mit weiteren Prozessoptimierungen und Effizienzsteigerungen reagiert. Die positive Liquiditätssituation an den Geld- und Kapitalmärkten hatte eine Zunahme der Wettbewerbsintensität zur Folge.

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

Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

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

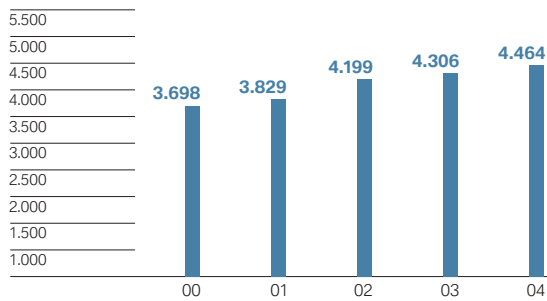
Mit dem Programm „excellence in Human Resources“ (eHR) nutzt die BMW Group die Möglichkeiten moderner Technologien für die Verbesserung des Personalmanagements. Im Zuge der Umsetzung des Programms wurde beispielsweise im März 2004 das Mitarbeiterportal „Network“ eingeführt. Es ermöglicht den Mitarbeitern 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.

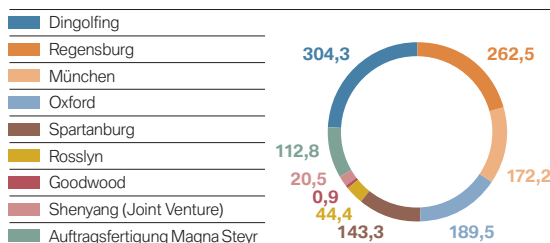
Die hohen Anforderungen aus der Produkt- und Marktoffensive prägten das Jahr 2004 in nahezu allen Produktionsstandorten der BMW Group.

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-

Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn- und Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

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 Rossllyn (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 Rossllyn 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 Motorenkaltprüfstände. 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.

Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn- und Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

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.

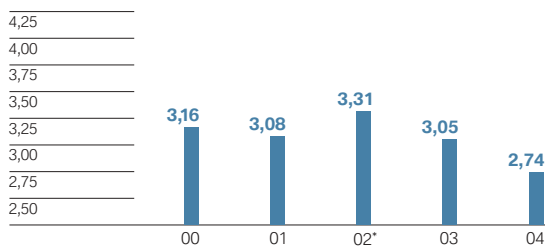
Auf Emissionshandel gut vorbereitet

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

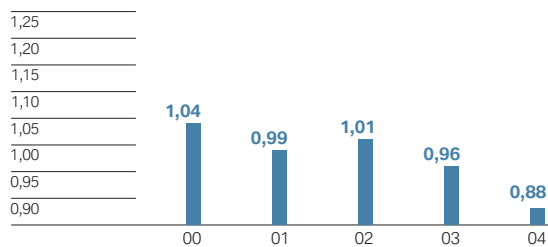
Bei der Umsetzung der EU-Altfahrzeugrichtlinie knüpft die BMW Group nahtlos an ihr umfassendes Recyclingkonzept an. Die EU-Richtlinie verpflichtet die Automobilhersteller, alle Produkte mit Erstzulassung ab dem 1. Juli 2002 kostenlos zurückzunehmen. Ab 2007 weitet sich diese Verpflichtung auf den gesamten 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.

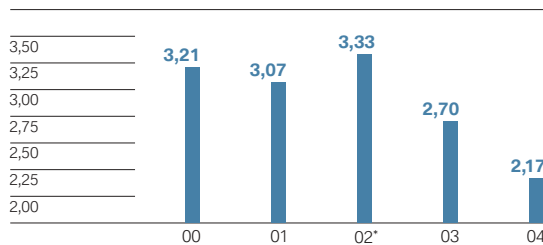
Die Entwicklung des neuen Reihensechszylinder-Ottomotors war das bisher aufwändigste Motorenprojekt in der Geschichte der BMW Group und erreichte im Jahr 2004 Serienreife. Durch die Verwendung innovativer Werkstoffe, wie etwa dem Magnesium-Aluminium-Verbund-Kurbelgehäuse, ist das neue Triebwerk sieben 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 volumenstromgeregelter 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- und Komfort liegen auf höchstem Niveau, Verbrauch und Emissionen sind vorbildlich, ein Partikelfilter gehört zum Serienumfang.

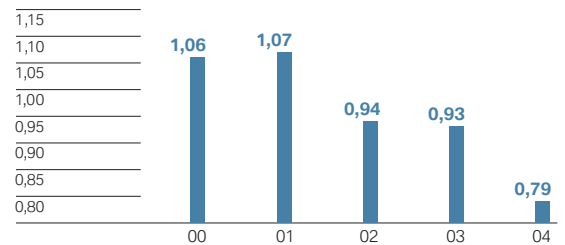
Für den V10-Motor, der für den BMW M5 und BMW M6 entwickelt wurde, übernahm die BMW Group technologische Grundprinzipien, Fertigungsverfahren und Werkstoffe aus dem BMW WilliamsF1-Rennmotor. So verfügt er beispielsweise über ein besonders verwindungssteifes Kurbelgehäuse und ist auf ein möglichst geringes 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



Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

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

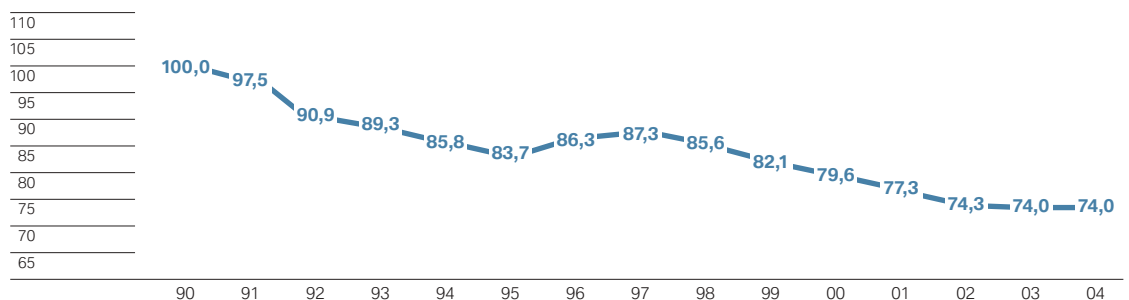
Im Jahr 2004 hat die BMW Group ihr internationales Einkaufsnetzwerk weiter ausgebaut und sich mit der Produktion der 3er und 5er Reihe im Werk Shenyang insbesondere auf den Beschaffungsmärkten in China und im ASEAN-Raum (Association of South East Asian Nations) neue Potenziale in den Bereichen Karosserie- 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 *)

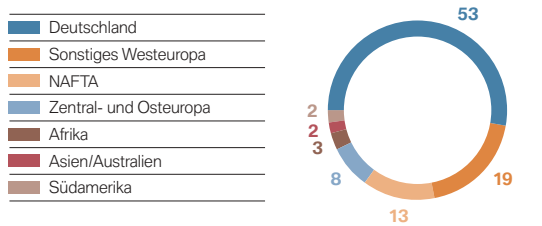


*Die Umstellung auf die einheitliche VDA-Berechnungsmethode für die unterschiedlichen Messverfahren DIN-1/3-Mix (bis 1996) und Neuer Europäischer Fahrzyklus NEFZ (ab 1997) bedingt geringfügige Datenabweichung zu früheren BMW Group Geschäftsberichten.

Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

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.

Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

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 Fremdfabriken. 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.

Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des	
Konzern Eigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

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 Absatzzrückgang 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.

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

Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

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.

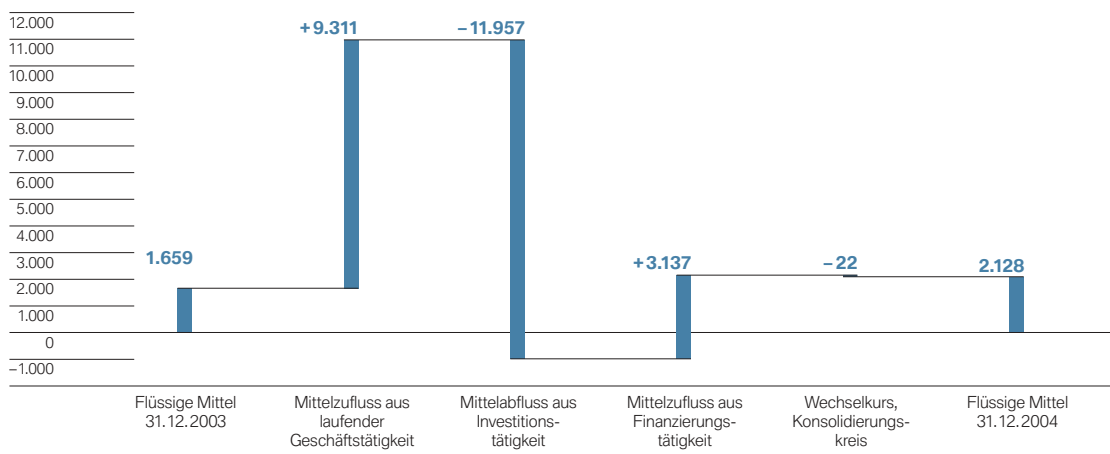
Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit des Konzerns in Höhe von 11.957 Mio. Euro ist gegenüber Vorjahr um 726 Mio. Euro bzw. 6,5 % angestiegen. Dieser höhere Mittelabfluss beruht auf den wiederum deutlich gestiegenen Nettoinvestitionen im Finanzdienstleistungsgeschäft. Er lag im Berichtsjahr 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.

Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

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.

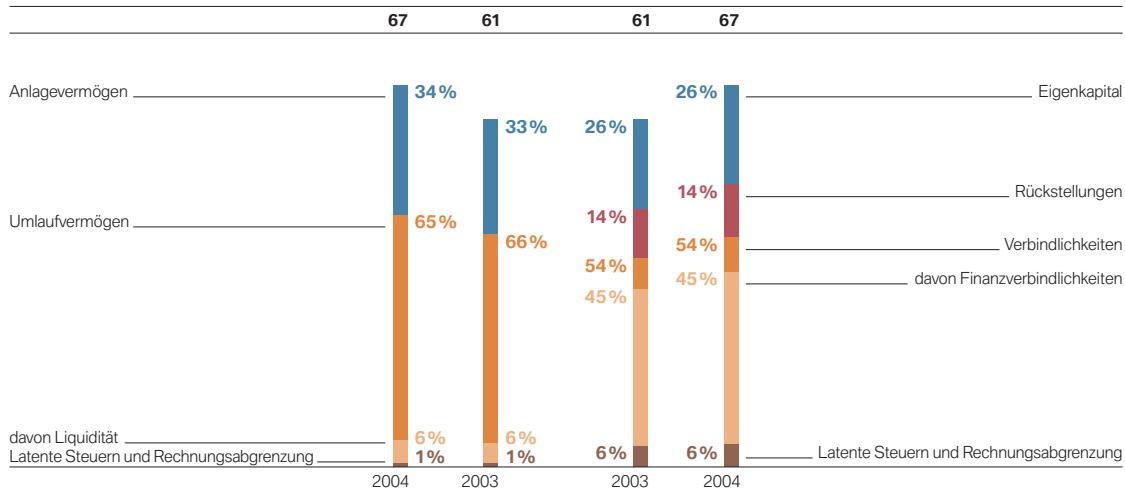
Der Bestand an aktiven latenten Steuern von 296 Mio. Euro hat gegenüber Vorjahr vor allem durch geringere Abwertungen um 121 Mio. Euro zugenommen.

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%.

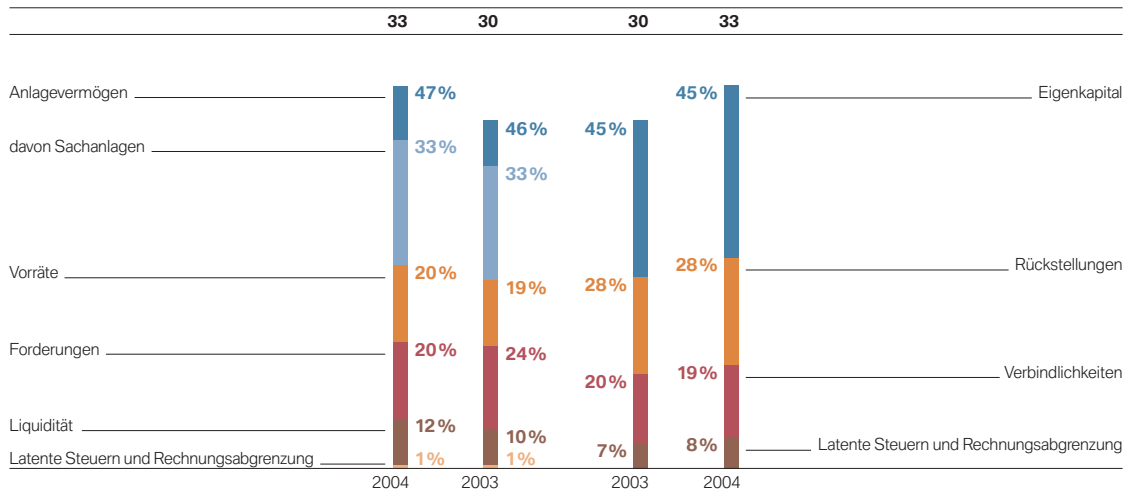
Der Bilanzausweis der Rückstellungen erhöhte sich um 8,2% auf 9.472 Mio. Euro. Die höhere Dotierung der Rückstellungen ergibt sich im Wesentlichen bei den übrigen Rückstellungen aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens, weiter gestiegener Verpflichtungen im Personalbereich sowie aus höheren Steuerverpflichtungen. 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

Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn- und Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

Bilanzstruktur Konzern in Mrd. Euro



Bilanzstruktur Industriegeschäft in Mrd. Euro



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.

Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des	
Konzern Eigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

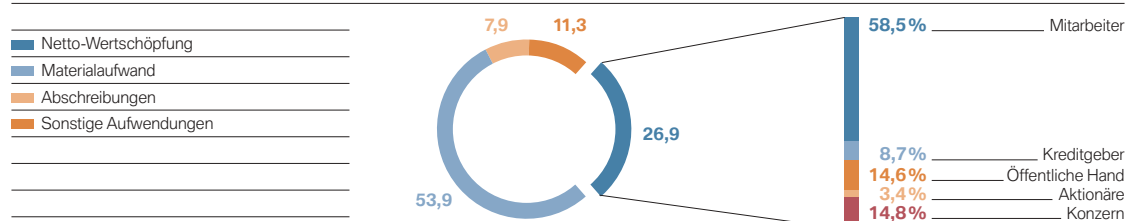
BMW Group Wertschöpfungsrechnung

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 %



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

in Mio. Euro	Konzern		Industriegeschäft*		Finanzgeschäft*	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Umsatzerlöse	44.335	41.525	43.662	39.712	8.479	7.822
Umsatzkosten	-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	-4.653	-4.446	-4.255	-4.058	-424	-407
Forschungs- und Entwicklungskosten	-2.334	-2.146	-2.334	-2.146	-	-
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	461	510	426	469	14	11
Ergebnis vor Finanzergebnis	3.745	3.353	3.392	3.052	646	569
Finanzergebnis	-191	-148	-207	-229	57	89
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	3.554	3.205	3.185	2.823	703	658
Ertragsteuern	-1.332	-1.258	-1.204	-1.128	-254	-231
Jahresüberschuss	2.222	1.947	1.981	1.695	449	427
Ergebnis je Stammaktie in Euro	3,30	2,89				
Ergebnis je Vorzugsaktie in Euro	3,32	2,91				

* vor Konsolidierung der Beziehungen zwischen den Teilkonzernen

Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn- und Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

BMW Group Konzernbilanz und Teilkonzernbilanzen zum 31. Dezember

Aktiva in Mio. Euro	Konzern		Industriegeschäft*		Finanzgeschäft*	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Immaterielle Vermögenswerte	3.758	3.200	3.739	3.181	19	19
Sachanlagevermögen	10.724	9.708	10.703	9.688	21	20
Finanzanlagen	769	607	750	593	19	14
Vermietete Gegenstände	7.502	6.697	221	225	9.450	8.293
Anlagevermögen	22.753	20.212	15.413	13.687	9.509	8.346
Vorräte	6.467	5.693	6.458	5.686	9	7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.868	2.257	1.820	2.191	48	66
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	25.054	21.950	–	–	25.054	21.950
Übrige Forderungen	6.474	7.184	4.817	4.829	3.084	3.545
Wertpapiere	1.832	1.857	1.832	1.857	–	–
Flüssige Mittel	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	296	175	191	120	–1.012	–873
Rechnungsabgrenzungsposten	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	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	17.517	16.150	14.647	13.534	3.613	3.298
Rückstellungen für Pensionen	2.703	2.430	2.680	2.410	23	20
Übrige Rückstellungen	6.769	6.321	6.376	6.008	441	356
Rückstellungen	9.472	8.751	9.056	8.418	464	376
Finanzverbindlichkeiten	30.483	27.449	1.466	1.288	29.017	26.161
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.376	3.143	3.070	2.740	306	403
Übrige Verbindlichkeiten	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	2.596	2.501	1.800	1.592	601	777
Rechnungsabgrenzungsposten	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

Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn- und Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

BMW Group

Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Teilkonzerne

in Mio. Euro

Konzern

2004

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	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	– 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	3.137	2.768
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Änderung der Flüssigen Mittel	– 22	– 82
Veränderung der Flüssigen Mittel	469	– 674
Flüssige Mittel am 1. Januar	1.659	2.333
Flüssige Mittel am 31. Dezember	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

Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

BMW Group

Entwicklung des Konzerneigenkapitals

in Mio. Euro	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	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

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

Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

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

Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn- und Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

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.

Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

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

Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn- und Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

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

Das Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn- und Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

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 bestehende gesetzliche Vorsorgeverpflichtungen werden aufgrund der Korridorbetrachtung 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 Jahr 2004	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	10
Ausblick	31
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	32
Gewinn-und-Verlust-Rechnungen	41
Bilanzen	42
Kapitalflussrechnungen	44
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	46
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	47
Erläuterungen zur BMW AG	48
Risikomanagement	54
Die BMW Aktie im Jahr 2004	58

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 %.

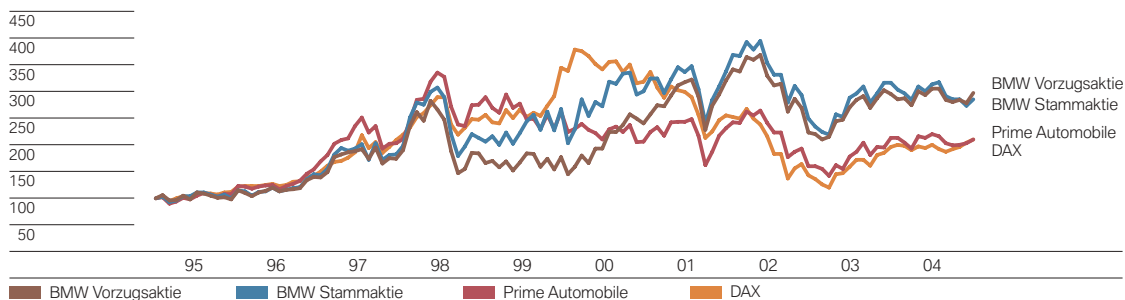
Nachhaltigkeit als Erfolgsfaktor

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

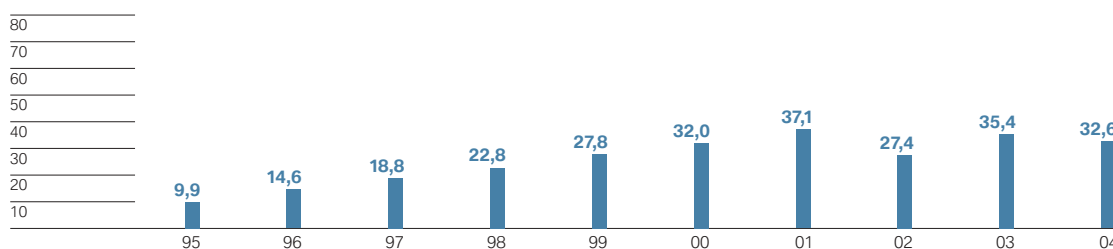
3) Vorschlag der Verwaltung

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



Corporate Governance	60
Mitglieder des Aufsichtsrats	60
Mitglieder des Vorstands	63
Corporate Governance bei der BMW Group	64
Prinzipien der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat	65
Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG	67

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	60
Mitglieder des Aufsichtsrats	60
Mitglieder des Vorstands	63
Corporate Governance bei der BMW Group	64
Prinzipien der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat	65
Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG	67

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 Löchel

Corporate Governance	60
Mitglieder des Aufsichtsrats	60
Mitglieder des Vorstands	63
Corporate Governance bei der BMW Group	64
Prinzipien der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat	65
Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG	67

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	60
Mitglieder des Aufsichtsrats	60
Mitglieder des Vorstands	63
Corporate Governance bei der BMW Group	64
Prinzipien der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat	65
Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats gemäß § 161 AktG	67

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.

		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:

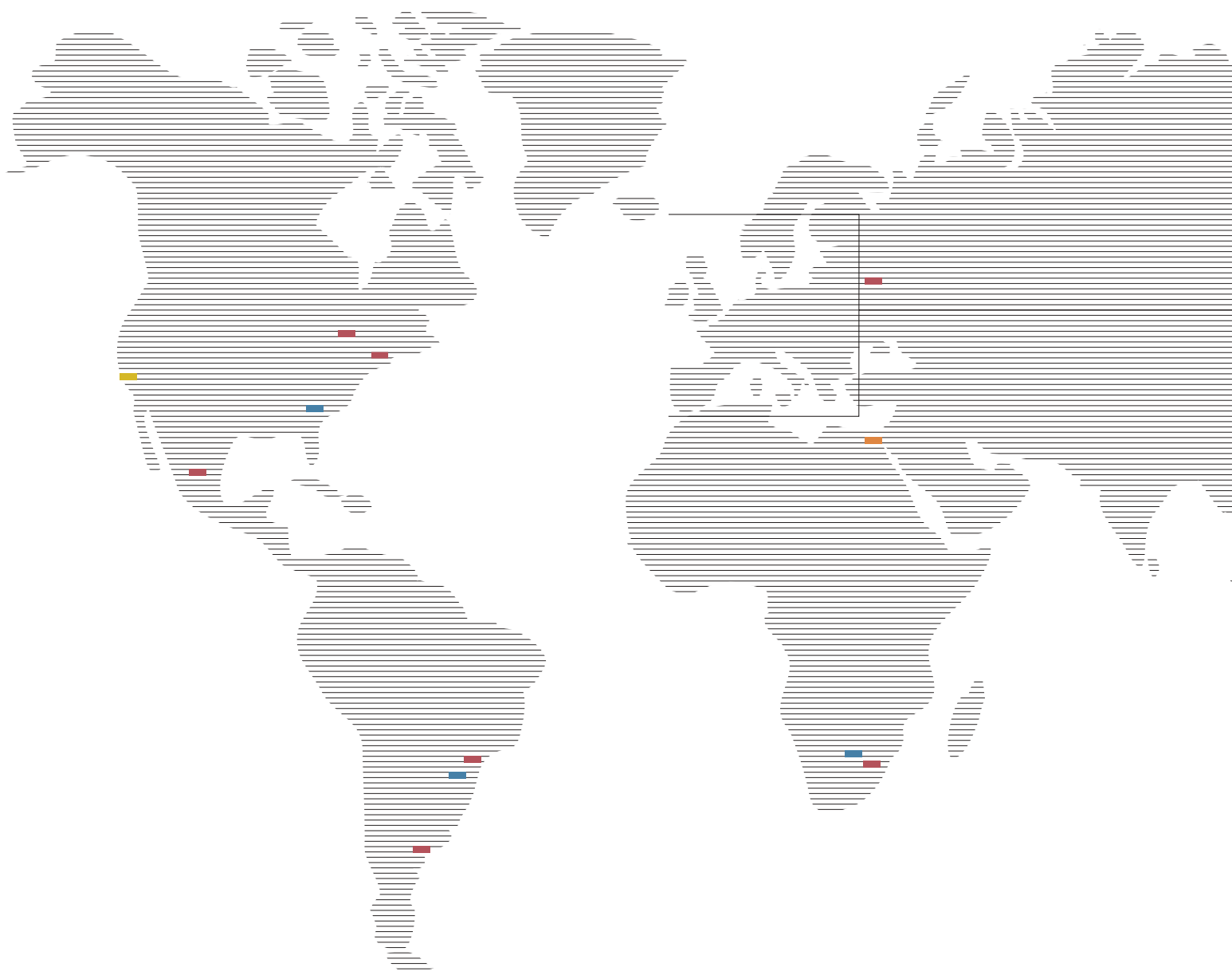
2002 IAS angepasst ¹⁾	2001 IAS	2000 IAS	2000 HGB	1999 HGB	1998 HGB	1997 HGB	1996 HGB	1995 HGB
42.411	38.463	37.226	35.356	34.402	32.280	30.748	26.723	23.593
9,9	3,3		2,8	6,6	5,0	15,1	13,3	9,5
1.090.258	946.730	–	1.026.775	1.147.420	1.204.000	1.194.704	1.143.558	1.098.582
93.010	90.478	–	74.397	69.157	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

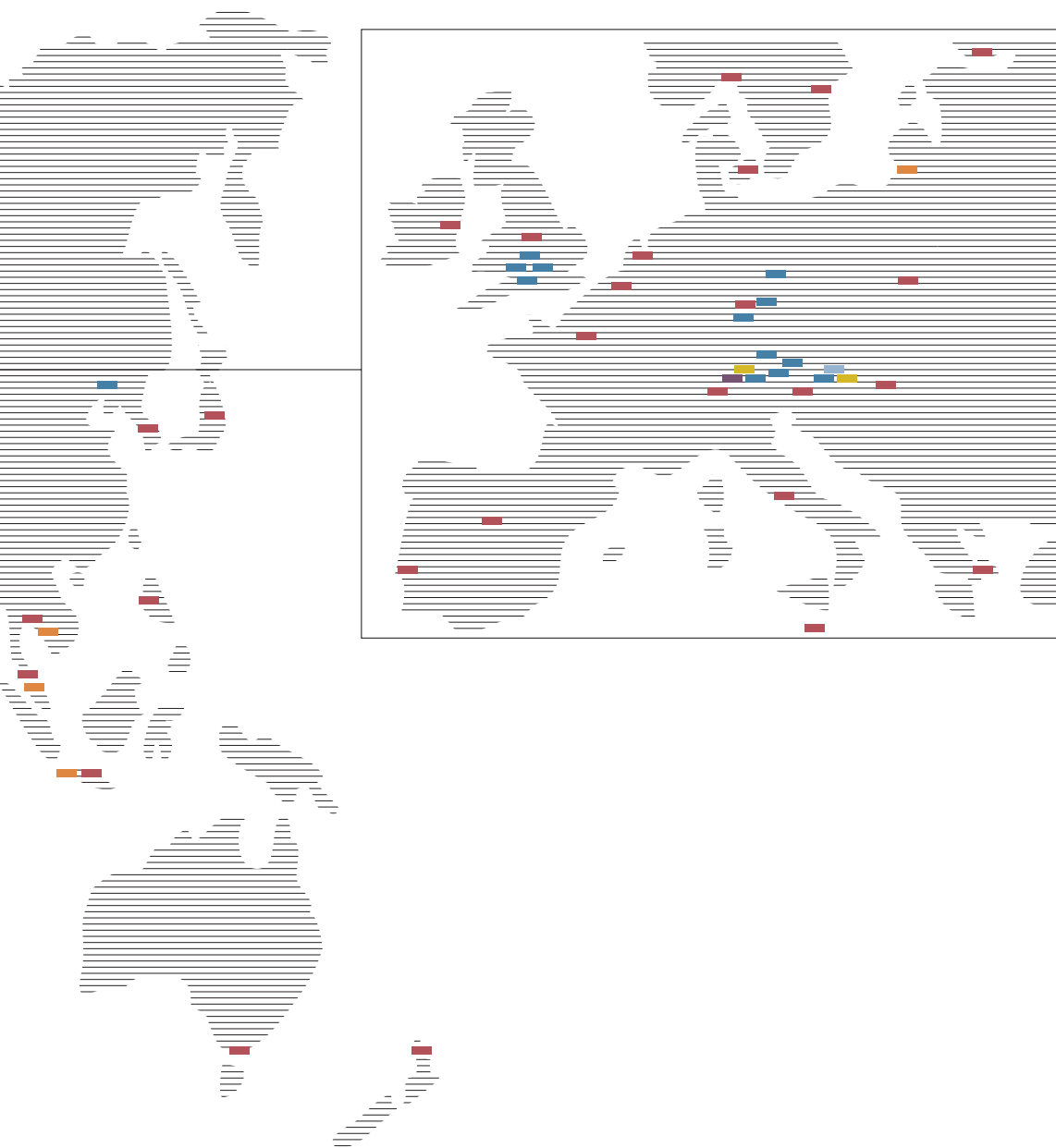
einschließlich BMW F650 Montage bei Aprilia S.p.A./ohne C1 Fertigung bei Bertone, Produktion C1 bis 2002: 33.489 Einheiten
Vermögensgegenstände aus Absatzfinanzierung

8) Jahresüberschuss vor außerordentlichem Ergebnis betrug 663 Mio. Euro

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

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

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.

Die Langfassung des BMW Group Geschäftsberichts 2004 mit dem vollständigen Konzernabschluss können Sie telefonisch, per Fax oder im Internet bestellen:

Telefon +49 (0) 89-3 82-2 95 20

Telefax +49 (0) 89-3 82-2 44 18

Internet www.bmwgroup.com/ir

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

Herausgeber

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft
Petuelring 130
D-80788 München
Telefon +49 (0) 89-3 82-0