



30. SEPTEMBER 2025

# QUARTALSMITTEILUNG



# INHALT

---

3	<b>BMW Group im Überblick</b>
7	<b>Zwischenlagebericht des Konzerns</b>
27	<b>Zwischenabschluss des Konzerns</b>
37	<b>Weitere Informationen</b>



# BMW GROUP IM ÜBERBLICK

---

# BMW GROUP IN ZAHLEN

## BEDEUTSAMSTE LEISTUNGSINDIKATOREN

		3. Quartal 2025	3. Quartal 2024	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2025	1. Januar bis 30. September 2024	Veränderung in %
<b>KONZERN</b>							
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	2.329	838	-	8.056	8.861	- 9,1
<b>SEGMENT AUTOMOBILE</b>							
Auslieferungen	Einheiten	588.140	540.881	8,7	1.795.734	1.754.157	2,4
Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen	%	17,5	19,1	- 8,4	18,0	16,8	7,1
EBIT-Marge <sup>1</sup>	%	5,2	2,3	-	5,9	6,6	- 10,6
<b>SEGMENT MOTORRÄDER</b>							
Auslieferungen	Einheiten	53.247	50.364	5,7	159.156	163.436	- 2,6
EBIT-Marge <sup>1</sup>	%	7,9	3,8	-	10,8	9,5	13,7

## WEITERE KENNZAHLEN

		3. Quartal 2025	3. Quartal 2024	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2025	1. Januar bis 30. September 2024	Veränderung in %
<b>KONZERN</b>							
EBT-Marge <sup>2</sup>	%	7,2	2,6	-	8,1	8,4	- 3,6
Ergebnis je Stammaktie <sup>3</sup>	€	2,74	0,64	-	8,97	9,21	- 2,6
Ergebnis je Vorzugsaktie <sup>3</sup>	€	2,74	0,64	-	8,98	9,22	- 2,6
<b>SEGMENT AUTOMOBILE</b>							
Free Cashflow	Mio. €	343	-2.480	-	2.688	-191	-

<sup>1</sup> Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse des Segments.

<sup>2</sup> Verhältnis des Konzernergebnisses vor Steuern zu den Konzernumsatzerlösen.

<sup>3</sup> Stamm-/Vorzugsaktien. Bei der Berechnung des Ergebnisses je Vorzugsaktie wird der Vorabgewinn (Mehrdividende) von 0,02 € je Vorzugsaktie anteilig auf die Quartale des entsprechenden Geschäftsjahres verteilt.

## WEITERE KENNZAHLEN

		3. Quartal 2025	3. Quartal 2024	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2025	1. Januar bis 30. September 2024	Veränderung in %
<b>KONZERN</b>							
<b>Konzernumsatzerlöse</b>	<b>Mio. €</b>	<b>32.314</b>	<b>32.406</b>	<b>- 0,3</b>	<b>99.999</b>	<b>105.964</b>	<b>- 5,6</b>
Automobile	Mio. €	28.510	27.854	2,4	87.164	90.863	- 4,1
Motorräder	Mio. €	755	702	7,5	2.522	2.563	- 1,6
Finanzdienstleistungen	Mio. €	9.607	9.331	3,0	29.711	28.598	3,9
Sonstige Gesellschaften	Mio. €	3	3	-	9	10	- 10,0
Konsolidierungen	Mio. €	- 6.561	- 5.484	19,6	- 19.407	- 16.070	20,8
<b>Konzernergebnis vor Finanzergebnis (EBIT)</b>	<b>Mio. €</b>	<b>2.261</b>	<b>1.696</b>	<b>33,3</b>	<b>8.064</b>	<b>9.627</b>	<b>- 16,2</b>
Automobile	Mio. €	1.494	634	-	5.120	6.028	- 15,1
Motorräder	Mio. €	60	27	-	272	243	11,9
Finanzdienstleistungen	Mio. €	624	760	- 17,9	1.867	2.199	- 15,1
Sonstige Gesellschaften	Mio. €	-	-	-	- 9	- 13	- 30,8
Konsolidierungen	Mio. €	83	275	- 69,8	814	1.170	- 30,4
<b>Konzernergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>Mio. €</b>	<b>2.329</b>	<b>838</b>	<b>-</b>	<b>8.056</b>	<b>8.861</b>	<b>- 9,1</b>
Automobile	Mio. €	1.388	433	-	4.905	5.763	- 14,9
Motorräder	Mio. €	59	28	-	270	244	10,7
Finanzdienstleistungen	Mio. €	644	665	- 3,2	1.836	2.146	- 14,4
Sonstige Gesellschaften	Mio. €	300	- 317	-	772	379	-
Konsolidierungen	Mio. €	- 62	29	-	273	329	- 17,0
<b>Steuern auf das Konzernergebnis</b>	<b>Mio. €</b>	<b>- 632</b>	<b>- 362</b>	<b>74,6</b>	<b>- 2.344</b>	<b>- 2.729</b>	<b>- 14,1</b>
<b>Konzernüberschuss</b>	<b>Mio. €</b>	<b>1.697</b>	<b>476</b>	<b>-</b>	<b>5.712</b>	<b>6.132</b>	<b>- 6,8</b>

## WEITERE KENNZAHLEN

		3. Quartal 2025	3. Quartal 2024	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2025	1. Januar bis 30. September 2024	Veränderung in %
<b>SEGMENT AUTOMOBILE</b>							
<b>Auslieferungen</b>	<b>Einheiten</b>	<b>588.140</b>	<b>540.881</b>	<b>8,7</b>	<b>1.795.734</b>	<b>1.754.157</b>	<b>2,4</b>
BMW	Einheiten	514.422	487.080	5,6	1.585.382	1.583.503	0,1
MINI	Einheiten	72.414	52.650	37,5	206.252	166.684	23,7
Rolls-Royce	Einheiten	1.304	1.151	13,3	4.100	3.970	3,3
<b>Produktion</b>	<b>Einheiten</b>	<b>618.566</b>	<b>640.747</b>	<b>- 3,5</b>	<b>1.857.174</b>	<b>1.984.428</b>	<b>- 6,4</b>
<b>SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN</b>							
<b>Neuverträge Leasing/Finanzierung</b>		<b>450.935</b>	<b>402.343</b>	<b>12,1</b>	<b>1.275.607</b>	<b>1.252.251</b>	<b>1,9</b>



# ZWISCHENLAGEBERICHT DES KONZERNS

8	<b>Finanzielle Leistung</b>
8	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
9	Konzernüberblick
13	Segment Automobile
19	Segment Finanzdienstleistungen
21	Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
22	<b>Prognose, Risiko- und Chancenmanagement</b>
22	Prognose
26	Risiko- und Chancenmanagement

**8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen**

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

19 Segment Finanzdienstleistungen

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

26 Risiko- und Chancenmanagement

# FINANZIELLE LEISTUNG

**Die BMW Group hält Kurs**

Die langfristig ausgerichtete Unternehmensstrategie aus konsequentem Kundenfokus, hoher Flexibilität und anhaltender Kostendisziplin ist auch in den ersten neun Monaten die tragende Basis der Geschäftsentwicklung der BMW Group gewesen. Trotz der anhaltenden globalen Herausforderungen erzielte das Unternehmen im Berichtszeitraum eine insgesamt stabile Absatzentwicklung. Mit fast 1,8 Mio. (1.795.734) Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce lagen die weltweiten Auslieferungen in den ersten neun Monaten um 2,4% über dem Vorjahr. Das dritte Quartal 2025 zeigte mit 588.140 Fahrzeugen und einem Plus von 8,7% bei den Auslieferungen einen soliden Zuwachs. Besonders in Europa (+8,6%) und Amerika (+9,8%) setzte sich in den ersten neun Monaten die erfreuliche Entwicklung mit soliden Wachstumsraten fort. In China belastete ein herausforderndes Marktumfeld weiter die Geschäftsentwicklung.

Der Anteil vollelektrischer Automobile (BEV<sup>1</sup>) legte in den ersten neun Monaten zu und stieg auf 18,0% (2024: 16,8%). Auch die Fahrzeuge mit Hybrid-Antrieb (PHEV<sup>1</sup>) erfreuten sich reger Nachfrage, sodass der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge (BEV und PHEV) in der Neun-Monats-Betrachtung auf 26,2% kletterte. Damit ist jedes vierte Neufahrzeug der BMW Group mit einem elektrifizierten Antrieb ausgestattet. Der im September vorgestellte komplett neue BMW iX3<sup>2</sup> erzeugt ein sehr positives Echo in der Öffentlichkeit. Als erster Vertreter der NEUEN KLASSE geht er im Frühjahr 2026 in Europa an den Start.

Die EBT-Marge im Konzern lag im Berichtszeitraum bei 8,1% (2024: 8,4%). Die EBIT-Marge im Segment Automobile erreichte 5,9% und lag damit im Zielkorridor von 5 bis 7% auf Jahressicht. Belastungen entstanden vor allem durch die Wettbewerbssituation in China. Hinzu kamen gestiegene Zollaufwendungen, die in den ersten neun Monaten die EBIT-Marge im Automobilgeschäft um rund 1,5 Prozentpunkte drückten. Die anhaltende Kostendisziplin zeigt Wirkung: Wie geplant, sind die Forschungs- und

Entwicklungsleistungen, die Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten sowie die Investitionen im Berichtszeitraum gesunken.

Im Segment Finanzdienstleistungen legte das Neugeschäftsvolumen im Berichtszeitraum auf 48,5 Mrd. € leicht zu (+4,2%), getragen vom Wachstum im Neugeschäft sowie gestiegenen durchschnittlichen Finanzierungs- und Leasingvolumen je Vertrag. Das Segmentergebnis lag im Berichtszeitraum von Januar bis September unter anderem wegen geringerer Erlöse aus der Vermarktung von Leasingrückläufern unter dem Vergleichswert aus dem Vorjahr.

Die BMW Group hält Kurs. Mit ihrem innovativen Produktangebot und einer konsequenten Marktorientierung ist die BMW Group zuversichtlich, die angepassten Jahresziele zu erreichen. Nähere Informationen dazu finden sich in der Prognose.

## WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Das Wachstum der Weltwirtschaft blieb auch im dritten Quartal 2025 stabil. In den USA wuchs die Wirtschaft im dritten Quartal, wenn auch schwächer als im zweiten Quartal 2025. Europa verzeichnete weiterhin ein leicht positives Wachstum. In China dagegen sorgten das andauernd schwache Verbrauchervertrauen und fallende Investitionen für weniger Wachstum als noch im ersten Halbjahr. Die Konsumunterstützungsmaßnahmen der Regierung zeigten nur kurzfristig ihre Wirkung.

<sup>1</sup> BEV: Battery Electric Vehicle; PHEV: Plug-in Hybrid Electric Vehicle.

<sup>2</sup> ↗ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.



8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

19 Segment Finanzdienstleistungen

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

26 Risiko- und Chancenmanagement

Internationale Automobilmärkte – Gesamtmarkt

Die größten Automobilmärkte haben sich in den ersten neun Monaten des Jahres 2025 generell positiv entwickelt. Weltweit lag die Zahl der Zulassungen um rund 5% über dem Vorjahr. Die Märkte in Europa verzeichneten insgesamt ein leichtes Wachstum, auch wenn einzelne Märkte eine gegenläufige Entwicklung zeigten. Das Wachstum in China wird weiterhin vom Preissegment bis 150 Tsd. Renminbi dominiert. Ein stetig wachsendes Produktangebot lokaler Hersteller führt zu einer kontinuierlich zunehmenden Wettbewerbsintensität. Für die größten Automobilmärkte ergab sich dabei folgendes Bild:

	Veränderung zum Vorjahr in %
EU 27	+ 1,2
davon Deutschland	– 0,3
davon Frankreich	– 6,3
davon Italien	– 3,3
davon Spanien	+ 15,2
Vereinigtes Königreich (UK)	+ 4,1
USA	+ 4,5
China	+ 8,5
Japan	+ 5,2
Südkorea	+ 7,9
Gesamt	+ 5,1

KONZERNÜBERBLICK

BMW Group steigert Auslieferungen im Berichtszeitraum

In den ersten neun Monaten 2025 erzielte die BMW Group mit ihren Marken BMW, MINI und Rolls-Royce eine positive Absatzentwicklung. Insgesamt lieferte die BMW Group im Zeitraum von Januar bis September 1.795.734 Automobile an Kundinnen und Kunden aus (2024: 1.754.157 Automobile/+2,4%). Wachstumsimpulse kamen dabei insbesondere aus den Regionen Europa und Amerika. In China dagegen blieben die Auslieferungen aufgrund herausfordernder Marktbedingungen unter den Erwartungen. Das dritte Quartal 2025 schloss mit einem soliden Plus (2025: 588.140 Automobile; 2024: 540.881 Automobile/+8,7%), nachdem das Vorjahresquartal unter anderem durch die Auslieferungssperren im Zusammenhang mit dem zugelieferten Integrierten Bremssystem (IBS) belastet war.

Die Auslieferungen vollelektrischer Automobile legten in der Neun-Monats-Betrachtung mit 323.437 Fahrzeugen deutlich zu (2024: 294.052 Automobile/+10,0%). Der BEV-Anteil an den gesamten Auslieferungen stieg dabei auf 18,0% (2024: 16,8%). Insgesamt lieferte die BMW Group 470.287 elektrifizierte Fahrzeuge (BEV und PHEV) in den ersten neun Monaten aus (2024: 409.120 Automobile/+15,0%). Entsprechend erhöhte sich auch der Anteil der elektrifizierten Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen auf 26,2% (2024: 23,3%).

Im Segment Finanzdienstleistungen erhöhte sich die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs- und Leasinggeschäft im dritten Quartal 2025 mit 450.935 abgeschlossenen Verträgen deutlich (2024: 402.343 Verträge/+12,1%). Im gesamten Berichtszeitraum wurden weltweit insgesamt 1.275.607 Neuverträge abgeschlossen (2024: 1.252.251 Verträge/+1,9%). Hauptgrund für das Wachstum war ein verändertes Wettbewerbsumfeld in China. Hintergrund dazu ist die signifikante Reduzierung der Provisionen von lokalen Banken im Zusammenhang mit der Vermittlung von Finanzierungs- und Versicherungsprodukten an Endkunden. Der betreute Bestand an finanzierten oder verleasteen Fahrzeugen lag zum 30. September 2025 bei insgesamt 4.877.170 Fahrzeugen (31. Dezember 2024: 4.850.121 Fahrzeuge/+0,6%).

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

19 Segment Finanzdienstleistungen

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

26 Risiko- und Chancenmanagement

### Konzernergebnis vor Steuern erreicht 2.329 Mio. € im dritten Quartal

Die Umsatzerlöse im Konzern lagen im dritten Quartal 2025 mit 32.314 Mio. € auf dem Niveau des Vorjahres (2024: 32.406 Mio. € / –0,3%, währungsbereinigt +3,4%). Während sich der Absatz im dritten Quartal 2025 in den Regionen exklusive China weiterhin positiv entwickelte, blieb die angestrebte Absatzsteigerung im Markt China unter den Erwartungen. Im Vorjahresquartal war die weltweite Geschäftsentwicklung maßgeblich durch die Auslieferungssperren im Zusammenhang mit dem zugelieferten IBS beeinflusst. Im dritten Quartal 2025 wirkte eine insgesamt hohe Wettbewerbsintensität umsatzmindernd im Segment Automobile. Zudem dämpften steigende Unterstützungsmaßnahmen zur Stärkung der Händlerprofitabilität in China die Umsatzentwicklung. Maßgeblicher Grund dafür ist, dass chinesische Banken Ende Juni 2025 ihre Provisionen im Zusammenhang mit der Vermittlung von Finanzierungs- und Versicherungsprodukten an Endkunden signifikant reduziert haben. Im Segment Finanzdienstleistungen stiegen die Umsatzerlöse im dritten Quartal 2025 durch ein gewachsenes Leasingportfolio mit höheren Vertragswerten. Das Wachstum im Leasingneugeschäft und die daraus resultierenden Umsatzeliminierungen reduzierten die Konzernumsatzerlöse. Des Weiteren wirkten negative Währungseffekte im Wesentlichen aus dem US-Dollar, dem chinesischen Renminbi und dem koreanischen Won.

Die Umsatzkosten im Konzern verringerten sich im dritten Quartal 2025 auf 27.714 Mio. € (2024: 28.160 Mio. € / –1,6%). Dies ist im Wesentlichen bedingt durch die im Vorjahr erhöhten Zuführungen zur Gewährleistungsrückstellung im Zusammenhang mit dem zugelieferten IBS sowie geringeren Forschungs- und Entwicklungskosten im Segment Automobile im Berichtsquartal. Belastend wirkten dagegen im dritten Quartal höhere Zollaufwendungen, vor allem aus Zollerhöhungen in den USA sowie aus den Anti-Subventionszöllen der EU-Kommission auf importierte batteriebetriebene Fahrzeuge aus China. Die erhöhten Zollbelastungen reduzierten die EBIT-Marge des dritten Quartals im Segment Automobile um rund 1,75 Prozentpunkte. Wie erwartet sanken die Forschungs- und Entwicklungsleistungen trotz der Produktoffensive und der intensiven Vorbereitungen auf die ersten Modelle der NEUEN KLASSE um 22,3% auf 1.921 Mio. € (2024: 2.473 Mio. €). Im Vorjahresquartal wirkten höhere Leistungen aus der Entwicklung im Zusammenhang mit der NEUEN KLASSE sowie von Nachfolgemodellen, wie beispielsweise dem BMW X3\*. Im Segment Finanzdienstleistungen

erhöhten sich die Umsatzkosten volumenbedingt sowie aufgrund höherer Aufwendungen für die Risikoversorge.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten gingen wie erwartet leicht auf 2.558 Mio. € (2024: 2.666 Mio. € / –4,1%) zurück.

Das Ergebnis vor Finanzergebnis lag aufgrund der oben beschriebenen Effekte im dritten Quartal 2025 bei 2.261 Mio. € (2024: 1.696 Mio. € / +33,3%).

Das Finanzergebnis erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 926 Mio. € (2025: 68 Mio. €; 2024: –858 Mio. €). Im dritten Quartal wirkten im Wesentlichen positive Bewertungseffekte bei Zinssicherungsgeschäften, wohingegen das Finanzergebnis im Vorjahresquartal durch negative Bewertungseffekte belastet wurde.

Entsprechend lag das Ergebnis vor Steuern im dritten Quartal 2025 mit 2.329 Mio. € deutlich über dem Vorjahr (2024: 838 Mio. €).

Die EBT-Marge betrug im dritten Quartal 7,2% (2024: 2,6% / +4,6 Prozentpunkte).

### Konzernergebnis vor Steuern in den ersten neun Monaten erwartungsgemäß leicht unter Vorjahr

Die Umsatzerlöse im Konzern lagen in den ersten neun Monaten 2025 bei 99.999 Mio. € und damit moderat unter dem Vorjahr (2024: 105.964 Mio. € / –5,6%, währungsbereinigt –3,9%). Hauptgründe für die Umsatzentwicklung waren eine allgemein hohe Wettbewerbsintensität im Automobilgeschäft sowie in China die Unterstützung der lokalen Handelsorganisation. Im Segment Finanzdienstleistungen stiegen die Umsatzerlöse in den ersten neun Monaten 2025 sowohl durch das gewachsene Leasingportfolio als auch durch höhere Vertragswerte je Fahrzeug. Aufgrund des Wachstums im Leasingneugeschäft lagen die Umsatzeliminierungen über dem Vorjahr. Des Weiteren wirkten negative Währungseffekte, im Wesentlichen aus dem US-Dollar, dem chinesischen Renminbi und dem koreanischen Won.

Die Umsatzkosten im Konzern verringerten sich in den ersten neun Monaten 2025 leicht um 4,7% auf 84.323 Mio. € (2024: 88.495 Mio. €). Zum

\* ⚡ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.

## 8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

## 9 Konzernüberblick

## 13 Segment Automobile

## 19 Segment Finanzdienstleistungen

## 21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

## 22 Prognose

## 26 Risiko- und Chancenmanagement

Rückgang trugen niedrigere Herstellungskosten im Segment Automobile bei. Belastend wirkten in den ersten neun Monaten höhere Zollaufwendungen, vor allem aus Zollerhöhungen in den USA sowie Anti-Subventionszölle der EU-Kommission. Die Zollaufwendungen reduzierten im Segment Automobile die EBIT-Marge der ersten neun Monate um rund 1,5 Prozentpunkte. Wie geplant lagen die Forschungs- und Entwicklungsleistungen trotz der Produktoffensive und der intensiven Vorbereitungen auf die ersten Modelle der NEUEN KLASSE mit 5.941 Mio. € deutlich unter dem Vorjahresniveau (2024: 6.642 Mio. €/–10,6%). Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit der baureihenübergreifenden Digitalisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Des Weiteren enthalten sie die Leistungen für die Entwicklung von Modellen der NEUEN KLASSE wie dem BMW iX3<sup>1</sup> und den Nachfolgemodellen des BMW X5 sowie des BMW 7er. Die Aktivierungsquote stieg projektphasenbedingt auf 38,7% (2024: 35,3%). Im Segment Finanzdienstleistungen erhöhten sich die Umsatzkosten volumenbedingt sowie aufgrund höherer Aufwendungen für die Risikoversorge.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten gingen wie erwartet im Vorjahresvergleich leicht auf 7.647 Mio. € zurück (2024: 7.953 Mio. €/–3,8%).

Aufgrund der oben beschriebenen Belastungen lag das Ergebnis vor Finanzergebnis in den ersten neun Monaten 2025 bei 8.064 Mio. € (2024: 9.627 Mio. €/–16,2%).

Das Finanzergebnis erhöhte sich um 758 Mio. € (2025: –8 Mio. €; 2024: –766 Mio. €). Im Berichtszeitraum wirkten im Wesentlichen positive Bewertungseffekte bei Zinssicherungsgeschäften, wohingegen das Finanzergebnis im Vorjahr durch negative Bewertungseffekte belastet wurde.

Entsprechend lag das Ergebnis vor Steuern in den ersten neun Monaten 2025 mit 8.056 Mio. € erwartungsgemäß leicht unter dem Vorjahr (2024: 8.861 Mio. €/–9,1%).

Die EBT-Marge betrug in den ersten neun Monaten 8,1% (2024: 8,4%/–0,3 Prozentpunkte).

## BMW Group – Forschungs- und Entwicklungskosten

in Mio. €	3. Quartal 2025	3. Quartal 2024	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2025	1. Januar bis 30. September 2024	Veränderung in %
Forschungs- und Entwicklungsleistungen <sup>2</sup>	1.921	2.473	– 22,3	5.941	6.642	– 10,6
Abschreibung auf Entwicklungskosten	491	512	– 4,1	1.522	1.606	– 5,2
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	– 818	– 1.065	– 23,2	– 2.302	– 2.347	– 1,9
<b>Forschungs- und Entwicklungskosten</b>	<b>1.594</b>	<b>1.920</b>	<b>– 17,0</b>	<b>5.161</b>	<b>5.901</b>	<b>– 12,5</b>

in %	3. Quartal 2025	3. Quartal 2024	Veränderung in %-Punkten	1. Januar bis 30. September 2025	1. Januar bis 30. September 2024	Veränderung in %-Punkten
Forschungs- und Entwicklungsquote <sup>3</sup>	5,9	7,6	– 1,7	5,9	6,3	– 0,4
Aktivierungsquote <sup>4</sup>	42,6	43,1	– 0,5	38,7	35,3	3,4

<sup>1</sup> ~~2~~ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.

<sup>2</sup> Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bestehen aus Forschungskosten und nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten, bereinigt um planmäßige Abschreibungen sowie aus Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten.

<sup>3</sup> Verhältnis der Forschungs- und Entwicklungsleistungen zu den Konzernumsatzerlösen.

<sup>4</sup> Verhältnis der Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen.



8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

19 Segment Finanzdienstleistungen

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

26 Risiko- und Chancenmanagement

### Aktienrückkaufprogramm

Das auf Basis der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 11. Mai 2022 durchgeführte zweite Aktienrückkaufprogramm wurde Anfang April 2025 abgeschlossen. Am 24. Juni 2025 hat der Vorstand beschlossen, 18.660.741 Stammaktien und 4.244.903 Vorzugsaktien aus diesem zweiten Rückkaufprogramm einzuziehen und das Grundkapital entsprechend um 22.905.644 € herabzusetzen. Dies entspricht 3,59% des Grundkapitals vor Einziehung und Herabsetzung des Grundkapitals.

Durch Beschluss der Hauptversammlung der BMW AG vom 14. Mai 2025 ist der Vorstand bis zum 13. Mai 2030 ermächtigt worden, eigene Aktien mit einem Anteil von insgesamt bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals, oder – falls dieser Wert niedriger ist – des zum Zeitpunkt der jeweiligen Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals über die Börse zu erwerben. Die bisher bestehende, durch die Hauptversammlung vom 11. Mai 2022 erteilte Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde aufgehoben.

Am 20. Mai 2025 hat der Vorstand auf Basis der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 14. Mai 2025 ein drittes Aktienrückkaufprogramm beschlossen. Das Volumen dieses Programms beträgt bis zu 2 Mrd. € (Gesamtaufpreis ohne Erwerbsnebenkosten). Das Rückkaufprogramm betrifft Stamm- und Vorzugsaktien. Dabei ist das Volumen für Vorzugsaktien auf maximal 350 Mio. € beschränkt. Das Programm wird spätestens bis zum 30. April 2027 abgeschlossen sein.

Die erste Tranche des dritten Aktienrückkaufprogramms wird im Volumen von bis zu 615 Mio. € für Stammaktien und bis zu 135 Mio. € für Vorzugsaktien im Zeitraum vom 21. Mai 2025 bis spätestens 8. Dezember 2025 durchgeführt.

Bis zum 30. September 2025 hat die BMW AG im Rahmen dieser ersten Tranche 5.050.102 Stammaktien für 413 Mio. € und 1.193.894 Vorzugsaktien für 91 Mio. € zurückgekauft und als eigene Anteile ausgewiesen. Die BMW AG hält zum 30. September 2025 somit 6.243.996 eigene Aktien, die einem Betrag von nominal 6.243.996 € entsprechen. Die gehaltenen Aktien bilden 1,01% des Grundkapitals zum 30. September 2025.

### Finanzierungsaktivitäten

Bis zum 30. September 2025 wurden Anleihen in Höhe von 13,8 Mrd. € begeben. Dabei refinanzierte sich die BMW Group unter anderem durch zwei Euro-Benchmarkanleihen, zwei Pfund-Sterling-Benchmarkanleihen, zwei 144A-Anleihen in US-Dollar, zwei Anleihen in kanadischen Dollar und einer Panda Bond Anleihe in chinesischen Renminbi. Darüber hinaus wurden Asset-Backed-Finanzierungen mit einem Gesamtvolumen in Höhe von rund 10,3 Mrd. € in folgenden Ländern vorgenommen oder verlängert: USA, Deutschland, UK, Frankreich, Kanada, Australien, Japan und Korea.

Zum 30. September 2025 lag die Liquidität des Konzerns bei 19,8 Mrd. € (31. Dezember 2024: 20,8 Mrd. €).

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

19 Segment Finanzdienstleistungen

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

26 Risiko- und Chancenmanagement

## SEGMENT AUTOMOBILE

		3. Quartal 2025	3. Quartal 2024	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2025	1. Januar bis 30. September 2024	Veränderung in %
Auslieferungen*	Einheiten	588.140	540.881	8,7	1.795.734	1.754.157	2,4
Produktion	Einheiten	618.566	640.747	- 3,5	1.857.174	1.984.428	- 6,4
Umsatzerlöse	Mio. €	28.510	27.854	2,4	87.164	90.863	- 4,1
Ergebnis vor Finanzergebnis (EBIT)	Mio. €	1.494	634	-	5.120	6.028	- 15,1
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	1.388	433	-	4.905	5.763	- 14,9
EBIT-Marge*	%	5,2	2,3	-	5,9	6,6	- 10,6

### BMW Group erzielt Absatzplus – Wachstum in Europa und Amerika

Die BMW Group behauptete in den ersten neun Monaten 2025 in einem volatilen Umfeld ihre Marktposition. Das breite und attraktive Produktangebot des Unternehmens trug maßgeblich dazu bei, dass die Auslieferungen über alle Konzernmarken zulegen konnten. Insbesondere in den Regionen Europa und Amerika waren im Berichtszeitraum solide Wachstumsraten zu verzeichnen. Auf dem chinesischen Markt hingegen blieb die Situation weiterhin volatil. Die herausfordernden Marktbedingungen dämpften die dortige Absatzentwicklung und führten dazu, dass die Auslieferungen in China unter den Erwartungen blieben.

Insgesamt lieferte die BMW Group 1.795.734 Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce in den ersten neun Monaten an Kundinnen und Kunden aus (2024: 1.754.157 Automobile/+2,4%). Ein solides Wachstum erreichten die Auslieferungen im dritten Quartal (2025: 588.140 Automobile; 2024: 540.881 Automobile/+8,7%). Das Vorjahresquartal war dabei unter anderem von den Auslieferungssperren im Zusammenhang mit dem zugelieferten Integrierten Bremssystem (IBS) geprägt.

Die Marke BMW lieferte im Zeitraum von Januar bis September 2025 weltweit 1.585.382 Automobile aus (2024: 1.583.503 Automobile/+0,1%). Im dritten Quartal legten die Auslieferungen solide zu und lagen bei 514.422 Automobilen (2024: 487.080 Automobile/+5,6%). Bei MINI erreichte der Absatz zweistellige Wachstumsraten, sowohl im gesamten Berichtszeitraum (2025: 206.252 Automobile; 2024: 166.684 Automobile/+23,7%) als auch im dritten Quartal (2025: 72.414 Automobile; 2024: 52.650 Automobile/+37,5%), nachdem im Vorjahr das gesamte Produktportfolio erneuert wurde. Auch bei Rolls-Royce stieg die Zahl ausgelieferter Fahrzeuge: Der Absatz der Luxusmarke lag im Neun-Monats-Zeitraum insgesamt bei 4.100 Automobilen (2024: 3.970 Automobile/+3,3%). Von Juli bis September übergab Rolls-Royce 1.304 Automobile in Kundenhand (2024: 1.151 Automobile/+13,3%).

### Elektromobilität hält Wachstumskurs

Die BMW Group bietet ihren Kundinnen und Kunden bei allen Konzernmarken passgenaue Antriebsvarianten über alle Fahrzeugklassen. Insbesondere Fahrzeuge mit elektrifiziertem Antrieb (BEV und PHEV) trafen erneut auf eine rege Nachfrage. Der Anteil vollelektrischer Automobile (BEV) an den gesamten Auslieferungen stieg dementsprechend in den ersten neun Monaten auf 18,0% (2024: 16,8%). Auch der Anteil der elektrifizierten Automobile (BEV und PHEV) an den Gesamtauslieferungen legte im Berichtszeitraum auf 26,2% zu (2024: 23,3%).

\* Bedeutsamster Leistungsindikator.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

19 Segment Finanzdienstleistungen

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

26 Risiko- und Chancenmanagement

Insgesamt lieferte die BMW Group von Januar bis September 470.287 elektrifizierte Automobile aus (2024: 409.120 Automobile/+15,0%). Die Auslieferungen vollelektrischer Automobile erreichten in den ersten neun Monaten 323.437 Fahrzeuge (2024: 294.052 Automobile/+10,0%).

### BMW Group – Auslieferungen elektrifizierte Modelle

in Einheiten	1. Januar bis 30. September 2025	1. Januar bis 30. September 2024	Veränderung in %
BEV	323.437	294.052	10,0
PHEV	146.850	115.068	27,6
<b>Gesamt</b>	<b>470.287</b>	<b>409.120</b>	<b>15,0</b>
in %			
BEV-Anteil	18,0	16,8	7,4
PHEV-Anteil	8,2	6,6	24,7
<b>xEV-Anteil</b>	<b>26,2</b>	<b>23,3</b>	<b>12,3</b>

### Marke BMW hält starke Marktposition

Die Marke BMW erzielte in Europa (+6,5%) und Amerika (+8,6%) im Berichtszeitraum jeweils ein solides Plus und bestätigte damit ihre starke Marktposition. Ein deutliches Wachstum zeigten die BMW PHEV-Modelle. Sie erreichten mit 146.754 Fahrzeugen ein Plus von 30,2% (2024: 112.698 Automobile). Insgesamt lieferte BMW in den ersten neun Monaten weltweit 1.585.382 Automobile an Kundinnen und Kunden aus (2024: 1.583.503 Automobile/+0,1%). Im dritten Quartal 2025 legten die Auslieferungen der Kernmarke dabei solide zu und kamen auf 514.422 Einheiten (2024: 487.080 Automobile/+5,6%).

Zu den erfolgreichsten BMW Modellen im Berichtszeitraum zählten die Businessklasse-Modelle der BMW 5er Reihe sowie der BMW X1\* und X2\*. Erfolgreichstes BEV-Modell war der BMW iX1\*, dessen Anteil an den Auslieferungen der BMW X1\* Reihe mehr als ein Viertel betrug. Beim BMW X2\* wurde jedes dritte Modell in der vollelektrischen Version BMW iX2\* ausgeliefert. Beim BMW iX3 waren die Auslieferungen im Vorjahresvergleich nach dem geplanten Produktionsende Anfang des Jahres wie erwartet rückläufig.

### Auslieferungen BMW Automobile nach Modellreihen

in Einheiten	1. Januar bis 30. September 2025	1. Januar bis 30. September 2024	Veränderung in %
BMW 1er/2er	158.038	146.571	7,8
BMW 3er/4er	355.957	389.527	- 8,6
BMW 5er/6er	220.741	170.163	29,7
BMW 7er/8er	39.273	40.868	- 3,9
BMW Z4	7.852	8.147	- 3,6
BMW X1/X2	319.613	287.009	11,4
BMW X3/X4	229.516	272.584	- 15,8
BMW X5/X6	182.322	192.405	- 5,2
BMW X7	40.866	42.288	- 3,4
BMW iX	25.463	28.438	- 10,5
BMW XM	5.732	5.470	4,8
BMW i3/i8	9	33	- 72,7
<b>BMW gesamt</b>	<b>1.585.382</b>	<b>1.583.503</b>	<b>0,1</b>
davon BEV	249.194	266.152	- 6,4
davon PHEV	146.754	112.698	30,2

\* ↗ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.



8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

19 Segment Finanzdienstleistungen

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

26 Risiko- und Chancenmanagement

**BMW Group – Auslieferungen nach Regionen und Märkten**

in Einheiten	3. Quartal 2025	3. Quartal 2024	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2025	1. Januar bis 30. September 2024	Veränderung in %
Europa	239.903	219.488	9,3	738.573	680.281	8,6
davon Deutschland	72.793	66.526	9,4	202.912	189.182	7,3
davon UK	42.390	35.939	17,9	129.147	123.279	4,8
Amerika	126.348	101.561	24,4	364.320	331.702	9,8
davon USA	104.539	83.698	24,9	298.365	272.481	9,5
Asien	206.717	206.624	0,0	646.279	701.191	– 7,8
davon China	147.236	147.839	– 0,4	465.361	524.192	– 11,2
Sonstige Märkte	15.172	13.208	14,9	46.562	40.983	13,6
<b>Gesamt</b>	<b>588.140</b>	<b>540.881</b>	<b>8,7</b>	<b>1.795.734</b>	<b>1.754.157</b>	<b>2,4</b>

**MINI auf Wachstumskurs**

Die Marke MINI setzt mit der neuen MINI Familie ihren Wachstumskurs fort und legte in allen Weltregionen bei den Auslieferungen zu. In den ersten neun Monaten 2025 lieferte die Premiumkompaktmarke weltweit 206.252 Automobile an Kundinnen und Kunden aus (2024: 166.684 Automobile/+23,7%). Im dritten Quartal legten die Auslieferungen dabei noch einmal deutlich zu und erreichten 72.414 Fahrzeuge (2024: 52.650 Automobile/+37,5%).

Stark nachgefragt waren die vollelektrischen Modelle: Insgesamt 73.467 Fahrzeuge lieferte die Marke im Berichtszeitraum von Januar bis September aus und erzielte damit ein deutliches Plus beim BEV-Absatz (2024: 26.483 Automobile/+177,4%). Dementsprechend erhöhte sich der Anteil der vollelektrischen MINI Modelle am Gesamtabsatz der Marke auf 35,6%. Damit fuhr mehr als jeder dritte im Berichtszeitraum ausgelieferte MINI vollelektrisch.

Zu den beliebtesten MINI Modellen im Berichtszeitraum gehörten der MINI Cooper\* und der MINI Countryman\*. Beide wurden sowohl mit vollelektrischem Antrieb als auch mit Verbrennungsmotor stark nachgefragt.

Der MINI Aceman\* erfreut sich seit seinem Start im Herbst vergangenen Jahres als rein elektrisches Modell einer wachsenden Beliebtheit.

**Rolls-Royce Motor Cars mit erfolgreichem dritten Quartal**

Rolls-Royce Motor Cars lieferte im Zeitraum von Januar bis September 4.100 handgefertigte Automobile der Luxusklasse an Kundinnen und Kunden aus (2024: 3.970 Automobile/+3,3%). Im dritten Quartal übergab die Marke weltweit 1.304 Fahrzeuge in Kundenhand (2024: 1.151 Automobile/+13,3%).

Zu den begehrtesten Modellen im Neun-Monats-Zeitraum gehörten der Rolls-Royce Cullinan\* und der Spectre\*. Auch die Nachfrage nach dem Ghost Series II\* bleibt seit dessen Markteinführung Ende letzten Jahres stark. Zum hundertsten Geburtstag des Phantom\*, dem Flaggschiff der Marke, kündigte das Unternehmen im Oktober den Phantom Centenary\* an – das bislang anspruchsvollste und technologisch ambitionierteste Fahrzeug der Private-Collection in der Geschichte von Rolls-Royce. Die limitierte Auflage von 25 Exemplaren wurde bereits vollständig über das globale Netzwerk der Private Offices der Marke verkauft.

\* ↗ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

19 Segment Finanzdienstleistungen

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

26 Risiko- und Chancenmanagement

**EBIT-Marge im dritten Quartal mit 5,2% im Jahreskorridor**

Im dritten Quartal 2025 lagen die Umsatzerlöse im Segment Automobile bei 28.510 Mio. € und damit leicht über dem Vorjahr (2024: 27.854 Mio. €/+2,4%, währungsbereinigt +6,4%). Während sich der Absatz im dritten Quartal 2025 in den Regionen exklusive China weiterhin positiv entwickelte, blieb die angestrebte Absatzsteigerung im Markt China unter den Erwartungen. Im Vorjahresquartal war die weltweite Geschäftsentwicklung maßgeblich durch die Auslieferungssperren im Zusammenhang mit dem zugelieferten IBS beeinflusst. Im dritten Quartal 2025 wirkte eine insgesamt hohe Wettbewerbsintensität umsatzmindernd. Zudem dämpften steigende Unterstützungsmaßnahmen zur Stärkung der Händlerprofitabilität in China die Umsatzentwicklung im dritten Quartal 2025. Maßgeblicher Grund dafür ist, dass chinesische Banken Ende Juni 2025 ihre Provisionen im Zusammenhang mit der Vermittlung von Finanzierungs- und Versicherungsprodukten an Endkunden signifikant reduziert haben. Des Weiteren wirkten negative Währungseffekte im Wesentlichen aus dem US-Dollar, dem chinesischen Renminbi und dem koreanischen Won.

Die Umsatzkosten des Segments lagen im dritten Quartal mit 25.238 Mio. € auf dem Vorjahresniveau (2024: 25.143 Mio. €/+0,4%). Im Vorjahresquartal wirkten erhöhte Zuführungen zu den Gewährleistungsrückstellungen im Zusammenhang mit dem zugelieferten IBS. Der gestiegene Absatz sowie erhöhte Zollaufwendungen, insbesondere aus Zollerhöhungen in den USA und aus den Anti-Subventionszöllen der EU-Kommission auf importierte batteriebetriebene Fahrzeuge aus China, erhöhten dagegen die Umsatzkosten im Vorjahresvergleich. Die zusätzlichen Zollaufwendungen belasteten die EBIT-Marge im dritten Quartal mit rund 1,75 Prozentpunkten. Im Berichtszeitraum waren planmäßige Abschreibungen aus der Kaufpreisallokation von BMW Brilliance in Höhe von rund 0,3 Mrd. € (2024: 0,3 Mrd. €) in den Umsatzkosten enthalten. Dies entspricht einer Belastung der EBIT-Marge von 1,1 Prozentpunkten. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen lagen im dritten Quartal trotz der Produktoffensiven und der intensiven Vorbereitungen auf die ersten Modelle der NEUEN KLASSE mit 1.921 Mio. € deutlich unter dem Vorjahresniveau (2024: 2.473 Mio. €/–22,3%). Im Vorjahresquartal wirkten höhere Leistungen aus der Entwicklung im Zusammenhang mit der NEUEN KLASSE sowie von Nachfolgemodellen, wie beispielsweise dem BMW X3\*.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten gingen wie erwartet im Vergleich zum Vorjahresquartal moderat um 193 Mio. € (2025: 1.995 Mio. €; 2024: 2.188 Mio. €/–8,8%) zurück.

Das Ergebnis vor Finanzergebnis lag im dritten Quartal 2025 bei 1.494 Mio. € (2024: 634 Mio. €). Die EBIT-Marge lag mit 5,2% (2024: 2,3%) im erwarteten Korridor für das Gesamtjahr 2025.

Das Finanzergebnis im Segment Automobile lag bei –106 Mio. € (2024: –201 Mio. €). Hintergrund für die Veränderung im Vorjahresvergleich waren ein Anstieg des übrigen Finanzergebnisses sowie des Zinsergebnisses. Das Ergebnis aus Equity-Bewertung wurde positiv durch die Verkaufserlöse für FreeNow Europa beeinflusst.

Das Segmentergebnis vor Steuern lag im dritten Quartal 2025 bei 1.388 Mio. € (2024: 433 Mio. €) und damit deutlich über dem Vorjahr.

**EBIT-Marge in den ersten neun Monaten mit 5,9% im Jahreskorridor**

In den ersten neun Monaten 2025 lagen die Umsatzerlöse im Segment Automobile bei 87.164 Mio. € und damit leicht unter dem Vorjahr (2024: 90.863 Mio. €/–4,1%, währungsbereinigt –2,2%). Eine allgemein erhöhte Wettbewerbsintensität sowie finanzielle Unterstützungsmaßnahmen zur Stärkung der Händlerprofitabilität in China belasteten die Umsatzentwicklung. Des Weiteren wirkten negative Währungseffekte im Wesentlichen aus dem US-Dollar, dem chinesischen Renminbi und dem koreanischen Won.

Die Umsatzkosten des Segments lagen vor dem Hintergrund niedrigerer Herstellungskosten in den ersten neun Monaten 2025 bei 76.061 Mio. € und damit leicht unter dem Vorjahresniveau (2024: 78.309 Mio. €/–2,9%). Belastend wirkten dagegen höhere Zollaufwendungen aus Zollerhöhungen in den USA sowie aus Anti-Subventionszöllen der EU-Kommission. Diese reduzierten die EBIT-Marge im Automobilgeschäft in den ersten neun Monaten um rund 1,5 Prozentpunkte. Im Berichtszeitraum waren planmäßige Abschreibungen aus der Kaufpreisallokation von BMW Brilliance in Höhe von rund 1,0 Mrd. € (2024: 1,0 Mrd. €) in den Umsatzkosten enthalten. Dies entspricht einer Belastung der EBIT-Marge von 1,1 Prozentpunkten. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen lagen trotz der Produktoffensiven und der intensiven Vorbereitungen auf die ersten Modelle der NEUEN KLASSE mit 5.941 Mio. € deutlich unter dem Vorjahresniveau

\* ↗ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.

## 8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

## 9 Konzernüberblick

## 13 Segment Automobile

## 19 Segment Finanzdienstleistungen

## 21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

## 22 Prognose

## 26 Risiko- und Chancenmanagement

(2024: 6.642 Mio. €/–10,6%). Sie stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit der baureihenübergreifenden Digitalisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Des Weiteren enthalten sie die Leistungen für die Entwicklung von Modellen der NEUEN KLASSE wie dem BMW iX3\* und den Nachfolgemodellen des BMW X5 sowie des BMW 7er.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten sanken wie erwartet im Vergleich zum Vorjahr moderat um 510 Mio. € (2025: 6.077 Mio. €; 2024: 6.587 Mio. €/–7,7%).

Das Ergebnis vor Finanzergebnis lag im Berichtszeitraum bei 5.120 Mio. € (2024: 6.028 Mio. €/–15,1%). Die EBIT-Marge betrug 5,9% und lag damit im erwarteten Jahreskorridor (2024: 6,6%).

Das Finanzergebnis im Segment lag bei –215 Mio. € (2024: –265 Mio. €). Hintergrund für die Veränderung im Vorjahresvergleich war im Wesentlichen ein Anstieg des übrigen Finanzergebnisses sowie des Ergebnisses aus Equity-Bewertung. Das Ergebnis aus Equity-Bewertung wurde positiv durch die Verkaufserlöse für FreeNow Europa beeinflusst.

Das Segmentergebnis vor Steuern lag in den ersten neun Monaten bei 4.905 Mio. € (2024: 5.763 Mio. €/–14,9%) und damit deutlich unter dem Vorjahr.

#### Segment Automobile – Free Cashflow für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2025 bei 2.688 Mio. €

Der Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit betrug in den ersten neun Monaten 9.972 Mio. € und resultierte im Wesentlichen aus dem Ergebnis vor Steuern zuzüglich der Abschreibungen auf Anlagevermögen. Die Veränderung des Working Capitals betrug 43 Mio. € (2024: –3.647 Mio. €). Der Rückgang der Rückstellungen ist im Wesentlichen bedingt durch Verbräuche von Gewährleistungsrückstellungen insbesondere im Zusammenhang mit dem Rückruf des integrierten Bremssystems und dem Abgasrückführungskühler. Die Veränderung der sonstigen Positionen begründet sich im Wesentlichen durch erhaltene Zinsen, gezahlte Ertragssteuern und Verbindlichkeiten für Händlerboni. Diese wirkten in Summe negativ auf den Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit ging signifikant zurück und lag bei –6.327 Mio. € (2024: –7.750 Mio. €) und resultierte im Wesentlichen aus Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 7.516 Mio. € (2024: 8.337 Mio. €), insbesondere für den weiteren Ausbau der Elektromobilität und der Digitalisierung des Produktportfolios. Darin enthalten sind um 1.080 Mio. € (2024: 692 Mio. €) erhöhte Mittelabflüsse aus im Vorjahr erfassten Investitionen, die insbesondere im ersten Quartal gezahlt wurden.

Der Free Cashflow des Segments Automobile lag damit in den ersten neun Monaten 2025 bei 2.688 Mio. € (2024: –191 Mio. €). Im Vorjahresvergleich war der Anstieg des Free Cashflow sowohl auf einen deutlich geringeren Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit ohne Berücksichtigung der Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile als auch auf einen höheren Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit zurückzuführen. Der im Vorjahresvergleich gestiegene Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit resultierte insbesondere aus einem im laufenden Geschäftsjahr deutlich niedrigeren Vorratsaufbau. Gegenläufig wirken im Vorjahr höhere Zuführungen zu den Gewährleistungsrückstellungen vor allem im Zusammenhang mit dem Rückruf des IBS.

in Mio. €	2025	2024	Veränderung
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	9.972	8.185	1.787
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	- 6.327	- 7.750	1.423
Bereinigung um Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	- 957	- 626	- 331
<b>Free Cashflow Segment Automobile</b>	<b>2.688</b>	<b>- 191</b>	<b>2.879</b>

\* ↗ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.



8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

**13 Segment Automobile**

19 Segment Finanzdienstleistungen

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

26 Risiko- und Chancenmanagement

**Nettofinanzvermögen – Automobile**

Das Nettofinanzvermögen Automobile stellt sich wie folgt dar:

in Mio. €	30.9.2025	31.12.2024	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.783	14.882	901
Wertpapiere und Investmentanteile	32	1.001	– 969
Konzerninterne Nettofinanzforderungen	31.405	33.844	– 2.439
<b>Finanzvermögen</b>	<b>47.220</b>	<b>49.727</b>	<b>– 2.507</b>
Abzüglich externer Finanzverbindlichkeiten*	– 3.018	– 3.948	930
<b>Nettofinanzvermögen Automobile</b>	<b>44.202</b>	<b>45.779</b>	<b>– 1.577</b>

\* Ohne derivative Finanzinstrumente.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

**19 Segment Finanzdienstleistungen**

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

26 Risiko- und Chancenmanagement

## SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

		3. Quartal 2025	3. Quartal 2024	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2025	1. Januar bis 30. September 2024	Veränderung in %
Neuverträge Leasing/Finanzierung		450.935	402.343	12,1	1.275.607	1.252.251	1,9
Umsatzerlöse	Mio. €	9.607	9.331	3,0	29.711	28.598	3,9
Ergebnis vor Finanzergebnis (EBIT)	Mio. €	624	760	- 17,9	1.867	2.199	- 15,1
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	644	665	- 3,2	1.836	2.146	- 14,4
					30.9.2025	31.12.2024	Veränderung in %
Bestand finanzierte oder verleaste Fahrzeuge					4.877.170	4.850.121	0,6
Bilanzielles Geschäftsvolumen <sup>1</sup>	Mio. €				147.358	151.117	- 2,5

Kreditfinanzierung und Leasing für private und gewerbliche Kunden sind das größte Geschäftsfeld im Segment Finanzdienstleistungen. Händlerfinanzierung und das Management der konzerneigenen Flotte ergänzen das Portfolio der Finanzierungsprodukte.

### Deutlicher Anstieg im Neugeschäft im dritten Quartal

Im Zeitraum von Juli bis September 2025 legte die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs- und Leasinggeschäft mit einem Plus von 12,1% auf insgesamt 450.935 Verträge deutlich zu (2024: 402.343 Verträge). Hauptgrund für das Wachstum war ein verändertes Wettbewerbsumfeld in China. Dort reduzierten lokale Banken ihre Provisionen im Zusammenhang mit der Vermittlung von Finanzierungs- und Versicherungsprodukten an Endkunden signifikant.

Der Anteil der Neufahrzeuge der BMW Group, die durch das Segment Finanzdienstleistungen verleast oder finanziert wurden, erhöhte sich im dritten Quartal 2025 um 7,1 Prozentpunkte auf 52,0%<sup>2</sup> (2024: 44,9%). Das Leasingneugeschäft verzeichnete dabei ein Wachstum von 15,6%, das Finanzierungsgeschäft legte um 10,1% zu.

Im Gebrauchtwagengeschäft war durch die sinkende Zahl an Leasingrückläufern erwartungsgemäß ein Rückgang zu beobachten.

Das Neugeschäftsvolumen aller Finanzierungs- und Leasingverträge übertraf im dritten Quartal 2025 deutlich das Niveau des Vorjahres und erreichte 16.607 Mio. € (2024: 14.854 Mio. €/+11,8%).

### Ergebnis im dritten Quartal leicht unter Vorjahr

Im dritten Quartal 2025 belief sich das Ergebnis vor Steuern im Segment Finanzdienstleistungen auf 644 Mio. € (2024: 665 Mio. €/–3,2%). Hauptursache für den leichten Rückgang waren niedrigere Erlöse aus der Vermarktung von Leasingrückläufern. Die Erlöse je Fahrzeug blieben im Durchschnitt positiv, lagen jedoch deutlich unter den Vorjahreswerten. Zudem ging die Zahl der Leasingrückläufer im Vergleich zum Vorjahr erwartungsgemäß zurück. Das Finanzergebnis entwickelte sich positiv. Positive Bewertungseffekte bei Zinssicherungsgeschäften prägten das Quartal, während negative Bewertungseffekte das Vorjahresquartal belasteten.

<sup>1</sup> Wird ermittelt aus den Positionen vermietete Erzeugnisse sowie langfristige und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen der Segmentbilanz Finanzdienstleistungen.

<sup>2</sup> Die Berechnung bezieht nur Automobilmärkte ein, in denen das Segment Finanzdienstleistungen mit einer konsolidierten Gesellschaft vertreten ist.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

**19 Segment Finanzdienstleistungen**

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

26 Risiko- und Chancenmanagement

**Neugeschäft in den ersten neun Monaten auf Wachstumskurs**

Im Finanzierungs- und Leasinggeschäft wurden im Berichtszeitraum weltweit insgesamt 1.275.607 Neuverträge abgeschlossen (2024: 1.252.251 Verträge/+1,9%). Der Anteil von Neufahrzeugen der BMW Group, die durch das Segment Finanzdienstleistungen verleast oder finanziert wurden, stieg im Berichtszeitraum um 4,1 Prozentpunkte auf 46,4%\* (2024: 42,3%).

Das Leasinggeschäft wuchs insbesondere durch einen höheren Anteil elektrifizierter Fahrzeuge in den Auslieferungen in den ersten neun Monaten deutlich (+11,5%). Das Finanzierungsgeschäft entwickelte sich hingegen leicht rückläufig (–3,5%). Hintergrund für die leicht abnehmende Entwicklung des Finanzierungsgeschäfts war der erwartete Rückgang von Verträgen für Gebrauchtfahrzeuge. In den ersten neun Monaten wurden dabei 245.737 Verträge für die Finanzierung und das Leasing von Gebrauchtwagen der BMW Group abgeschlossen (2024: 270.376 Verträge/–9,1%).

In den ersten drei Quartalen wuchs das Neugeschäftsvolumen auf 48.500 Mio. € an. Dieser Anstieg ist auf das Wachstum im Neugeschäft sowie höhere durchschnittliche Finanzierungs- und Leasingvolumen pro Vertrag zurückzuführen (2024: 46.531 Mio. €/+4,2%).

**Betreuter Fahrzeugbestand auf Vorjahresniveau**

Der betreute Bestand an finanzierten oder verleasten Fahrzeugen lag zum 30. September 2025 bei insgesamt 4.877.170 Fahrzeugen (31. Dezember 2024: 4.850.121 Fahrzeuge/+0,6%). In den Regionen Amerika (+0,0%) und Afrika (+0,4%) blieb der betreute Fahrzeugbestand auf dem Niveau des Vorjahres. Europa verzeichnete einen leichten Anstieg um 2,1%. In Asien war dagegen ein leichter Rückgang zu beobachten (–3,7%). Er ist hauptsächlich auf das schwächere Neugeschäft in China im ersten Halbjahr zurückzuführen. Außerhalb Chinas stieg der Bestand an finanzierten oder verleasten Fahrzeugen in Asien leicht um 2,1%.

**Anstieg im Flottengeschäft**

Unter der Markenbezeichnung Alphabet bietet das Segment Finanzdienstleistungen umfassende Lösungen im Flottenmanagement an. Dazu zählen Finanzierungs- und Leasingverträge sowie darauf abgestimmte Serviceleistungen. Innerhalb des Gesamtbestands finanzierten und verleaster Fahrzeuge entfielen zum Stichtag 765.746 Fahrzeuge auf das Flottengeschäft

(31. Dezember 2024: 741.935 Fahrzeuge/+3,2%). Zusätzlich übernimmt Alphabet das Management und die weitere Vermarktung für einen Teil der konzerneigenen Flotte. Im Rahmen der Umstellung des Direktvertriebsmodells in Europa wird das Volumen in diesem Geschäftsbereich kontinuierlich zunehmen. Zum 30. September 2025 wurden 25.883 Fahrzeuge betreut (31. Dezember 2024: 21.152 Fahrzeuge/+22,4%).

**Deutlicher Rückgang in der Händlerfinanzierung**

Aufgrund reduzierter Händlerbestände und negativer Währungseffekte sank das Geschäftsvolumen der Händlerfinanzierung zum Ende des Berichtszeitraums auf 19.082 Mio. € (31. Dezember 2024: 21.273 Mio. €/–10,3%; währungsbereinigt –5,6%).

**Niedrigere Vermarktungserlöse beeinflussen Ergebnis im Berichtszeitraum**

In den ersten neun Monaten 2025 erzielte das Segment Finanzdienstleistungen ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 1.836 Mio. € (2024: 2.146 Mio. €/–14,4%). Dieser Rückgang ist vor allem auf sinkende Erlöse aus der Vermarktung von Leasingrückläufern zurückzuführen. Zudem trug eine Steuernachzahlung, die aufgrund geänderter Feststellungen zu betrieblichen Steuern aus den Vorjahren erforderlich wurde, zu diesem Rückgang bei.

Die Kreditverlustquote auf das gesamte Kreditportfolio lag im Berichtszeitraum mit 0,26% auf Vorjahresniveau (2024: 0,26%). Das bilanzielle Geschäftsvolumen lag infolge negativer Währungseffekte zum 30. September 2025 bei 147.358 Mio. € und damit leicht unter dem Niveau zum Ende des Vorjahres (31. Dezember 2024: 151.117 Mio. €/–2,5%). Währungsbereinigt verzeichnete das bilanzielle Geschäftsvolumen dank einer positiven Entwicklung im Leasing- und Finanzierungsgeschäft ein leichtes Wachstum.

\* Die Berechnung bezieht nur Automobilmärkte ein, in denen das Segment Finanzdienstleistungen mit einer konsolidierten Gesellschaft vertreten ist.



---

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

---

9 Konzernüberblick

---

13 Segment Automobile

---

19 Segment Finanzdienstleistungen

---

**21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen**

---

22 Prognose

---

26 Risiko- und Chancenmanagement

---

## SONSTIGE GESELLSCHAFTEN UND KONSOLIDIERUNGEN

### Ergebnis vor Steuern des dritten Quartals im Segment Sonstige Gesellschaften über Vorjahr

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Sonstige Gesellschaften lag im dritten Quartal 2025 bei 300 Mio. € (2024: –317 Mio. €). Im Wesentlichen wirkten positive Bewertungseffekte bei Zinssicherungsgeschäften, wohingegen das Ergebnis im Vorjahresquartal durch negative Bewertungseffekte belastet wurde.

### Gestiegene Eliminierungen aus Leasingneugeschäft

Im dritten Quartal fiel das Ergebnis vor Steuern aus den Konsolidierungen mit –62 Mio. € niedriger aus als im Vorjahr (2024: 29 Mio. €). Hier wirkten im Wesentlichen gestiegene Eliminierungen im Zusammenhang mit dem Leasingneugeschäft.

### Ergebnis vor Steuern der ersten neun Monate im Segment Sonstige Gesellschaften über Vorjahr

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Sonstige Gesellschaften lag in den ersten drei Quartalen 2025 bei 772 Mio. € (2024: 379 Mio. €). Im Wesentlichen wirkten positive Bewertungseffekte bei Zinssicherungsgeschäften, wohingegen das Ergebnis im Vorjahr durch negative Bewertungseffekte belastet wurde.

### Konsolidierungen unter Vorjahr aufgrund höherer Konsolidierungen aus Kreditfinanzierungsgeschäft

Die Konsolidierungen waren im Ergebnis vor Steuern in den ersten neun Monaten des Jahres 2025 mit 273 Mio. € (2024: 329 Mio. €) niedriger als im Vorjahresvergleich. Hier wirkten im Wesentlichen höhere Konsolidierungen im Zusammenhang mit dem Kreditfinanzierungsgeschäft.

[8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen](#)[9 Konzernüberblick](#)[13 Segment Automobile](#)[19 Segment Finanzdienstleistungen](#)[21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen](#)**[22 Prognose](#)**[26 Risiko- und Chancenmanagement](#)

# PROGNOSE, RISIKO- UND CHANCENMANAGEMENT

Die vorliegende Prognose sowie das Risiko- und Chancenmanagement geben die voraussichtliche Entwicklung der BMW Group für den übrigen Verlauf des Jahres 2025 aus der Sicht der Konzernleitung wieder. Die darin enthaltenen zukunftsbezogenen Angaben basieren auf Erwartungen und Einschätzungen, die von zukünftigen, unerwarteten Ereignissen beeinflusst werden können. Dies kann dazu führen, dass der tatsächliche Geschäftsverlauf positiv oder negativ von den nachfolgend beschriebenen Annahmen abweicht. Nähere Informationen dazu finden sich im BMW Group Bericht 2024 unter [Prognose](#) und [Risiken und Chancen](#).

## PROGNOSE

### Internationale Automobilmärkte – Gesamtmarkt

Der Internationale Währungsfonds (IWF) hat seine Prognosen für das globale Wirtschaftswachstum im Oktober auf 3,2% noch einmal leicht angehoben. Die Aussichten bleiben aber unverändert mit großer Unsicherheit behaftet.

Entsprechend volatil sind auch die Aussichten für die Automobilmärkte. Weltweit wird von einem soliden Wachstum der Automobilmärkte für das Gesamtjahr ausgegangen.

### Erwartungen der BMW Group – Prognoseannahmen und Ausblick

Der nachfolgende Ausblick bezieht sich auf den Prognosezeitraum für das Geschäftsjahr 2025 und basiert auf der Zusammensetzung der BMW Group in diesem Zeitraum. Er berücksichtigt alle zum Zeitpunkt der Aufstellung vorliegenden Erkenntnisse, die einen Einfluss auf den Geschäftsverlauf der BMW Group haben könnten.

Die BMW Group erwartet für die Weltwirtschaft weiterhin ein stabiles, moderates Wachstum, sodass für das Gesamtjahr 2025 weiterhin mit einer steigenden Nachfrage gerechnet wird.

Obwohl die Inflationsraten in den USA trotz der Auswirkungen der zusätzlich erhobenen Zölle bisher geringer sind als erwartet, steigt die Inflation aktuell wieder leicht an. Sollte neben den bisher mit einzelnen Handelspartnern getroffenen Zollvereinbarungen das Zollniveau erhöht bleiben, könnte sich dies in einem verstärkten Anstieg der Teuerungsrate niederschlagen. Ferner könnten sich die US-Handelspolitik und mögliche weitere Gegenmaßnahmen anderer Länder negativ auf die globale Wirtschaftsentwicklung auswirken. Zudem können steigende fiskalische Risiken dämpfend auf die Wirtschaftsentwicklung wirken.

In China erwartet die BMW Group weiterhin ein Wachstum im Gesamtmarkt verbunden mit einer hohen Wettbewerbsintensität in Folge des zunehmenden Produktangebots. Zusätzlich wird die Marktsituation seit Juni durch die signifikante Reduzierung von Provisionen durch lokale chinesische Banken im Zusammenhang mit der Vermittlung von Finanzierungs- und Versicherungsprodukten an Endkunden beeinflusst.

In den USA wird trotz des volatilen Zollumfelds aktuell für das Gesamtjahr mit einer Fortsetzung der positiven Marktentwicklung gerechnet. In Europa wird weiterhin von einem Wachstum getrieben durch elektrifizierte Fahrzeuge ausgegangen. Der Umsatz je Fahrzeug (währungsbereinigt) im Segment Automobile für das Gesamtjahr wird vor allem in Folge des niedrigeren Preisniveaus in China gegenüber dem Vorjahr leicht sinken.

Die Situation auf den Rohstoffmärkten hat sich in den ersten neun Monaten des Jahres weiter verbessert. Trotz wieder leicht steigender Rohstoffpreise geht die BMW Group für das Gesamtjahr von positiven Effekten im Vorjahresvergleich aus. Gegenläufig belasten vor allem in der zweiten Jahreshälfte

## 8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

## 9 Konzernüberblick

## 13 Segment Automobile

## 19 Segment Finanzdienstleistungen

## 21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

## 22 Prognose

## 26 Risiko- und Chancenmanagement

Währungseffekte, insbesondere aus dem chinesischen Renminbi, das Ergebnis deutlich. Gesamthaft ergibt sich daraus im Vorjahresvergleich eine Ergebnisbelastung.

Aufgrund der herausfordernden Situation im Lieferantenumfeld sowie der Inflation in den Vorjahren wird weiterhin mit erhöhten Unterstützungsmaßnahmen für die Lieferkette gerechnet.

Am 7. August 2025 wurde eine Einigung zwischen den USA und der EU getroffen, die einen Zollsatz von 15% für Importe in die USA und 0% für Importe in die EU für Automobile und Produktionsteile vorsieht. Die Änderung des Zollsatzes für Importe in die USA ist bereits in Kraft getreten. Für die vereinbarte Zollreduzierung für die Einfuhr von Automobilen und Teilen in die EU von 10% auf 0% hält die BMW Group weiterhin an der Annahme fest, dass diese rückwirkend zum 1. August umgesetzt wird. Daneben sind die zum Zeitpunkt des Halbjahresberichts getroffenen Annahmen für erwartete Zollreduzierungen bislang nicht vollumfänglich eingetroffen. Die für das laufende Geschäftsjahr erwarteten Zolleffekte können aufgrund der fortlaufenden Veränderungen weiterhin nur unter Berücksichtigung von Annahmen abgebildet werden. Zudem sind in der Prognose mitigierende Maßnahmen zur Dämpfung der erhöhten Zölle enthalten. Im Geschäftsjahr 2025 rechnet die BMW Group nun mit einer Belastung aus erhöhten Zöllen von rund 1,5 Prozentpunkten der EBIT-Marge im Segment Automobile.

Die Kontrollen für die Erteilung notwendiger Exportlizenzen im Zusammenhang mit seltenen Erden aus China könnten zu Lieferengpässen bei einzelnen Komponenten führen, die nicht in der Prognose berücksichtigt sind. Des Weiteren kam es zu Exportrestriktionen in der Halbleiterindustrie. Die BMW Group beobachtet die Lage eng und steht in kontinuierlichem Austausch mit ihren Lieferanten, um potenzielle Risiken frühzeitig zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zu ergreifen. In der Prognose für das Geschäftsjahr 2025 sind keine Beeinträchtigungen der Lieferketten unterstellt.

Die Situation im Nahen Osten bleibt trotz der jüngsten Einigung angespannt. Wie im Geschäftsjahr 2024 hat der Konflikt gegenwärtig keine wesentlichen Auswirkungen auf das Geschäft der BMW Group. Eine weitere Eskalation der Situation ist nicht in der Prognose berücksichtigt.

Die BMW Group beobachtet die Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine weiterhin aufmerksam. Das am 23. Oktober 2025 verabschiedete 19. EU-Sanktionspaket umfasst weitreichende Maßnahmen, unter anderem gegen russische Energieexporte, Finanzdienstleister und den Zugang zu Schlüsseltechnologien. Die bestehenden Restriktionen sind in der aktuellen Prognose berücksichtigt.

Zunehmende Unwägbarkeiten bei den makroökonomischen und geopolitischen Rahmenbedingungen können dazu führen, dass die Konjunkturentwicklung in einigen Regionen von den erwarteten Trends und Entwicklungen abweicht. Dazu zählen vor allem die Themenfelder Handels- und Zollpolitik, die Sicherheitspolitik sowie eine mögliche weitere Verschärfung internationaler Handelskonflikte.

Ab dem Geschäftsjahr 2025 werden entsprechend der geänderten strategischen Ziele die Leistungsindikatoren CO<sub>2</sub>e-Emissionen Scope 1 und 2 auf Konzernebene in Mio. Tonnen sowie CO<sub>2</sub>e-Emissionen Scope 3 Lieferkette und Nutzungsphase zusammen im Segment Automobile in Mio. Tonnen berichtet.

### Erwartungen der BMW Group – Bedeutsamste Leistungsindikatoren

Am 7. Oktober 2025 hat die BMW Group die Jahresprognose für das Geschäftsjahr 2025 angepasst.

Die angestrebte Absatzsteigerung in China blieb per September unter den Erwartungen. Vor diesem Hintergrund hat die BMW Group ihre Absatzerwartungen für den chinesischen Markt im vierten Quartal reduziert. Insgesamt erwartet die BMW Group dennoch weiterhin positive Impulse auf die weltweiten Auslieferungen aufgrund der vollen Verfügbarkeit der neuen Modelle wie des BMW 5er, des BMW X3\* und der erneuerten Modellpalette von MINI sowie der Markteinführung des BMW 2er Gran Coupé\*.

Die Zahl der Auslieferungen im Segment Automobile von Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce wird aufgrund der steigenden Nachfrage, der vollen Verfügbarkeit der neuen Modelle und der erneuerten Modellpalette von MINI leicht über dem Niveau des Vorjahres erwartet. Der Anteil der vollelektrischen Automobile an den Auslieferungen wird nun im Vergleich zu 2024 auf Vorjahresniveau erwartet. Grund dafür ist ein geringerer BEV-Absatz in China und USA als bisher erwartet.

\* ↗ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.

## 8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

## 9 Konzernüberblick

## 13 Segment Automobile

## 19 Segment Finanzdienstleistungen

## 21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

**22 Prognose**

## 26 Risiko- und Chancenmanagement

Die Abschreibungen werden aufgrund der Investitionen und aktivierten Entwicklungskosten der vergangenen Jahre erneut auf einem hohen Niveau erwartet. Die Elektrifizierungs- und Digitalisierungsstrategie wird auch im Jahr 2025 fortgesetzt, jedoch werden nach dem Peak 2024 in allen Quartalen des Berichtsjahres rückläufige Kosten, Forschungs- und Entwicklungsleistungen sowie Investitionen erwartet. Im Geschäftsjahr 2025 stehen die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Vorbereitung des Anlaufs der Modelle der NEUEN KLASSE, darunter die Weiterentwicklung der sechsten Generation der Batterietechnologie.

Für das Geschäftsjahr wirken steigende Auslieferungen und eine Entlastung bei den Rohstoffen positiv. Dagegen belasten Währungseffekte, die Absatzentwicklung in China, die zusätzlich erhobenen Zölle und weiterhin erhöhte Unterstützungsmaßnahmen für die Lieferkette das Ergebnis. Vor dem Hintergrund der zunehmend herausfordernden Situation in China mit zusätzlicher finanzieller Unterstützung der Händlerprofitabilität sowie der nicht vollumfänglich eingetretenen Zollreduzierungen wird nun von einer EBIT-Marge in einer Spanne von 5 bis 6% innerhalb des prognostizierten Korridors von 5 bis 7% ausgegangen.

Der RoCE im Segment Automobile wird in einem Korridor von 8 bis 10% erwartet.

Für die absoluten CO<sub>2</sub>e-Emissionen Scope 1 und 2 wird nun produktionsbedingt eine leichte Reduzierung erwartet. Zum Rückgang führen neben einem niedrigeren geplanten Produktionsvolumen auch Maßnahmen zur Reduzierung der eigenen CO<sub>2</sub>e-Emissionen.

Die absoluten CO<sub>2</sub>e-Emissionen Scope 3 Lieferkette und Nutzungsphase im Segment Automobile werden ebenfalls leicht reduziert. Grund dafür ist ein Rückgang des geplanten Produktions- und Absatzvolumens sowie ein effizienterer Portfoliomix.

Im Segment Motorräder wird nun vor dem Hintergrund eines rückläufigen Gesamtmarktes ein leichter Rückgang der Auslieferungen erwartet. Die EBIT-Marge wird weiterhin im Korridor von 5,5 bis 7,5% und der Segment-RoCE weiterhin in einem Korridor von 13 bis 17% erwartet.

Für den RoE im Segment Finanzdienstleistungen wird ein Wert im Korridor von 13 bis 16% prognostiziert. Es wird erwartet, dass sich die rückläufige Entwicklung an den Gebrauchtwagenmärkten weiter fortsetzt, wodurch sich im Vergleich zum Vorjahr die Wiedervermarktungserlöse von Leasingrückläufern gegenüber 2024 weiter abschwächen werden.

Beim Konzernergebnis vor Steuern wird ein leichter Rückgang erwartet.

Für die Anzahl an Mitarbeitenden wird ein leichter Rückgang erwartet, da in China aufgrund eines geringeren Produktionsvolumens befristete Verträge zum Teil nicht verlängert wurden. Ohne diesen Effekt liegt die Anzahl der Mitarbeitenden der BMW Group weiterhin auf Vorjahresniveau. Der Anteil von Frauen in Führungsfunktionen in der BMW Group sollte dabei leicht steigen. Die Leistungsindikatoren in Bezug auf Mitarbeitende umfassen entsprechend der ESRS-Berichterstattung ab dem Geschäftsjahr 2025 die vollkonsolidierten Tochtergesellschaften.

Der tatsächliche Geschäftsverlauf der BMW Group kann gegenüber den aktuellen Erwartungen auch durch die nachfolgend im Kapitel [7 Risiko- und Chancenmanagement](#) aufgeführten Risiken und Chancen abweichen.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

19 Segment Finanzdienstleistungen

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

26 Risiko- und Chancenmanagement

**BMW Group – Bedeutsamste Leistungsindikatoren**

Die bedeutsamsten Leistungsindikatoren der BMW Group stellen sich nach den aktuellen Erkenntnissen und Bewertungen für das Gesamtjahr 2025 wie folgt dar:

		2024 berichtet	2025 Prognose	2025 Prognose aktualisiert
<b>KONZERN</b>				
Ergebnis vor Steuern <sup>1</sup>	Mio. €	10.971	Auf Vorjahresniveau	Leichter Rückgang
Mitarbeitende am Jahresende <sup>2</sup>		157.457	Auf Vorjahresniveau	Leichter Rückgang
Frauenanteil in Führungsfunktionen in der BMW Group <sup>3</sup>	%	21,6	Leichter Anstieg	–
CO <sub>2</sub> e-Emissionen Scope 1 und 2 <sup>4</sup>	Mio. t	0,810	Leichter Anstieg	Leichte Reduzierung
<b>SEGMENT AUTOMOBILE</b>				
EBIT-Marge	%	6,3	5 bis 7	–
Return on Capital Employed (RoCE)	%	11,4	9 bis 13	8 bis 10
Auslieferungen	Einheiten	2.450.854	Leichter Anstieg	–
Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen	%	17,4	Leichter Anstieg	Auf Vorjahresniveau
CO <sub>2</sub> e-Emissionen Scope 3 Lieferkette und Nutzungsphase <sup>5</sup>	Mio. t	125,1	Leichter Anstieg	Leichte Reduzierung
<b>SEGMENT MOTORRÄDER</b>				
EBIT-Marge	%	6,1	5,5 bis 7,5	–
Return on Capital Employed (RoCE)	%	15,5	13 bis 17	–
Auslieferungen	Einheiten	210.385	Leichter Anstieg	Leichter Rückgang
<b>SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN</b>				
Return on Equity (RoE)	%	15,1	13 bis 16	–

<sup>1</sup> Ab dem Geschäftsjahr 2025 wurde die Bandbreite angepasst. Siehe zu den Terminologien und Bandbreiten [Glossar](#) im BMW Group Bericht 2024.

<sup>2</sup> Ab dem Geschäftsjahr 2025 werden entsprechend der ESRS-Berichterstattung die vollkonsolidierten Tochtergesellschaften berichtet (bis 31.12.2024: alle konsolidierten und nicht konsolidierten Gesellschaften an denen die BMW Group mehr als 50% der Anteile hält).

<sup>3</sup> Die Umstellung ab dem Geschäftsjahr 2025 in der Anzahl der Mitarbeitenden (siehe Fußnote 2) gilt auch für den Frauenanteil.

<sup>4</sup> Gesamtwert CO<sub>2</sub>e-Emissionen Scope 1 und 2 exkl. Standorte ohne operative Kontrolle, inkl. biogene Emissionen.

<sup>5</sup> CO<sub>2</sub>e-Emissionen der Kategorien erworbene Waren und Dienstleistungen, Transportlogistik, Nutzungsphase für das Segment Automobile, inkl. biogene Emissionen.



---

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

---

9 Konzernüberblick

---

13 Segment Automobile

---

19 Segment Finanzdienstleistungen

---

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

---

22 Prognose

---

**26 Risiko- und Chancenmanagement**

---

## RISIKO- UND CHANCENMANAGEMENT

Risiken zu steuern und Chancen konsequent zu nutzen, ist die Grundlage für den unternehmerischen Erfolg der BMW Group. Ausgangspunkt ist dabei ein wirksames Risiko- und Chancenmanagement. Es versetzt das Unternehmen in die Lage, auf Änderungen politischer, wirtschaftlicher, ökologischer, gesellschaftlicher, technischer oder rechtlicher Rahmenbedingungen schnell und flexibel zu reagieren. Die allgemeine Risikosituation wird regelmäßig bewertet.

Die Annahmen bezüglich erwarteter Zollreduzierungen sind in der Prognose beschrieben. Eine längere Gültigkeitsdauer oder eine weitere Änderung in der Zollpolitik könnte zu Risiken für das Ergebnis der BMW Group insbesondere bei Absatz und Preisrealisierung führen.

Darüber hinaus sind Versorgungsengpässe aufgrund von Handelsrestriktionen bei ausgewählten Teilen oder Rohstoffen, zum Beispiel im Zusammenhang mit seltenen Erden aus China oder in der Halbleiterindustrie, nicht auszuschließen.

Neben den direkten Auswirkungen könnten sich als Folge der Zollpolitik auch makroökonomische Indikatoren verschlechtern. Dies betrifft insbesondere Inflationsraten, Konsumverhalten oder eine steigende Arbeitslosigkeit mit entsprechenden Auswirkungen auf den Absatz oder die Entwicklung von Finanzrisiken.

Weitere Informationen zu Risiken und Chancen und den angewendeten Methoden im Risiko- und Chancenmanagement sind im BMW Group Bericht 2024 unter [↗ Risiken und Chancen](#) sowie im BMW Group Halbjahresbericht 2025 unter [↗ Textziffer \[19\]](#) in den Eventualverbindlichkeiten zu finden. Es wird auf das dort beschriebene Risiko im Zusammenhang mit Provisionszahlungen an Autohändler im Vereinigten Königreich und das Urteil des UK Supreme Court vom 1. August 2025 verwiesen. Die Financial Conduct Authority (FCA) hat im Oktober im Rahmen einer gestarteten Konsultation einen Entwurf eines möglichen branchenweiten Entschädigungsprogramms im Bereich Autofinanzierung veröffentlicht. Angesichts erster Reaktionen aus der Industrie, von Handelsverbänden und dem House of Lords sowie des frühen Stadiums des Konsultationsprozesses bleibt die bestehende Risikovorsorge unverändert.

# ZWISCHENABSCHLUSS DES KONZERNS

28	Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Segmente vom 1. Juli bis zum 30. September
30	Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Segmente vom 1. Januar bis zum 30. September
32	Bilanz des Konzerns und der Segmente zum 30. September 2025
36	Verkürzte Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Segmente vom 1. Januar bis zum 30. September

# GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE VOM 1. JULI BIS ZUM 30. SEPTEMBER

	Konzern		Automobile		Motorräder	
in Mio. €	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Umsatzerlöse	32.314	32.406	28.510	27.854	755	702
Umsatzkosten	- 27.714	- 28.160	- 25.238	- 25.143	- 629	- 601
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>4.600</b>	<b>4.246</b>	<b>3.272</b>	<b>2.711</b>	<b>126</b>	<b>101</b>
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	- 2.558*	- 2.666*	- 1.995	- 2.188	- 66	- 73
Sonstige betriebliche Erträge	312	315	327	315	1	-
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 93	- 199	- 110	- 204	- 1	- 1
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>	<b>2.261</b>	<b>1.696</b>	<b>1.494</b>	<b>634</b>	<b>60</b>	<b>27</b>
Ergebnis aus Equity-Bewertung	27	10	27	10	-	-
Zinsen und ähnliche Erträge	115	155	238	312	-	2
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 111	- 184	- 334	- 459	- 1	- 1
Übriges Finanzergebnis	37	- 839	- 37	- 64	-	-
<b>Finanzergebnis</b>	<b>68</b>	<b>- 858</b>	<b>- 106</b>	<b>- 201</b>	<b>- 1</b>	<b>1</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>2.329</b>	<b>838</b>	<b>1.388</b>	<b>433</b>	<b>59</b>	<b>28</b>
Ertragsteuern	- 632	- 362	- 367	- 206	- 16	- 11
<b>Überschuss/Fehlbetrag</b>	<b>1.697</b>	<b>476</b>	<b>1.021</b>	<b>227</b>	<b>43</b>	<b>17</b>
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter	23	87	27	91	-	-
<b>Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG</b>	<b>1.674</b>	<b>389</b>	<b>994</b>	<b>136</b>	<b>43</b>	<b>17</b>
<b>Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie in €</b>	<b>2,74</b>	<b>0,64</b>				
<b>Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>	<b>2,74</b>	<b>0,64</b>				
Verwässerungseffekte	-	-				
<b>Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €</b>	<b>2,74</b>	<b>0,64</b>				
<b>Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>	<b>2,74</b>	<b>0,64</b>				

\* Darin enthalten sind allgemeine Verwaltungskosten in Höhe von 1.235 Mio. € (2024: 1.200 Mio. €).

# GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE VOM 1. JULI BIS ZUM 30. SEPTEMBER

in Mio. €	Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Umsatzerlöse	9.607	9.331	3	3	- 6.561	- 5.484
Umsatzkosten	- 8.471	- 8.170	-	-	6.624	5.754
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>1.136</b>	<b>1.161</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>63</b>	<b>270</b>
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	- 502	- 400	- 7	- 11	12	6
Sonstige betriebliche Erträge	3	7	4	9	- 23	- 16
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 13	- 8	-	- 1	31	15
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>	<b>624</b>	<b>760</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>83</b>	<b>275</b>
Ergebnis aus Equity-Bewertung	-	-	-	-	-	-
Zinsen und ähnliche Erträge	8	3	1.100	1.194	- 1.231	- 1.356
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 1	- 2	- 861	- 832	1.086	1.110
Übriges Finanzergebnis	13	- 96	61	- 679	-	-
<b>Finanzergebnis</b>	<b>20</b>	<b>- 95</b>	<b>300</b>	<b>- 317</b>	<b>- 145</b>	<b>- 246</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>644</b>	<b>665</b>	<b>300</b>	<b>- 317</b>	<b>- 62</b>	<b>29</b>
Ertragsteuern	- 178	- 227	- 85	88	14	- 6
<b>Überschuss/Fehlbetrag</b>	<b>466</b>	<b>438</b>	<b>215</b>	<b>- 229</b>	<b>- 48</b>	<b>23</b>
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter	- 5	- 4	1	-	-	-
<b>Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG</b>	<b>471</b>	<b>442</b>	<b>214</b>	<b>- 229</b>	<b>- 48</b>	<b>23</b>
<b>Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie in €</b>						
<b>Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>						
Verwässerungseffekte						
<b>Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €</b>						
<b>Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>						

# GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. SEPTEMBER

	Konzern		Automobile		Motorräder	
in Mio. €	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Umsatzerlöse	99.999	105.964	87.164	90.863	2.522	2.563
Umsatzkosten	- 84.323	- 88.495	- 76.061	- 78.309	- 2.053	- 2.108
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>15.676</b>	<b>17.469</b>	<b>11.103</b>	<b>12.554</b>	<b>469</b>	<b>455</b>
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	- 7.647*	- 7.953*	- 6.077	- 6.587	- 194	- 212
Sonstige betriebliche Erträge	1.306	872	1.268	830	3	2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 1.271	- 761	- 1.174	- 769	- 6	- 2
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>	<b>8.064</b>	<b>9.627</b>	<b>5.120</b>	<b>6.028</b>	<b>272</b>	<b>243</b>
Ergebnis aus Equity-Bewertung	27	- 20	27	- 20	-	-
Zinsen und ähnliche Erträge	390	482	779	1.023	2	4
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 413	- 438	- 1.029	- 1.183	- 4	- 3
Übriges Finanzergebnis	- 12	- 790	8	- 85	-	-
<b>Finanzergebnis</b>	<b>- 8</b>	<b>- 766</b>	<b>- 215</b>	<b>- 265</b>	<b>- 2</b>	<b>1</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>8.056</b>	<b>8.861</b>	<b>4.905</b>	<b>5.763</b>	<b>270</b>	<b>244</b>
Ertragsteuern	- 2.344	- 2.729	- 1.434	- 1.777	- 79	- 75
<b>Überschuss/Fehlbetrag</b>	<b>5.712</b>	<b>6.132</b>	<b>3.471</b>	<b>3.986</b>	<b>191</b>	<b>169</b>
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter	189	339	196	343	-	-
<b>Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG</b>	<b>5.523</b>	<b>5.793</b>	<b>3.275</b>	<b>3.643</b>	<b>191</b>	<b>169</b>
<b>Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie in €</b>	<b>8,97</b>	<b>9,21</b>				
<b>Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>	<b>8,98</b>	<b>9,22</b>				
Verwässerungseffekte	-	-				
<b>Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €</b>	<b>8,97</b>	<b>9,21</b>				
<b>Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>	<b>8,98</b>	<b>9,22</b>				

\* Darin enthalten sind allgemeine Verwaltungskosten in Höhe von 3.645 Mio. € (2024: 3.684 Mio. €).



# GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. SEPTEMBER

in Mio. €	Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Umsatzerlöse	29.711	28.598	9	10	- 19.407	- 16.070
Umsatzkosten	- 26.386	- 25.252	-	-	20.177	17.174
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>3.325</b>	<b>3.346</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>770</b>	<b>1.104</b>
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	- 1.360	- 1.146	- 35	- 36	19	28
Sonstige betriebliche Erträge	34	29	24	18	- 23	- 7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 132	- 30	- 7	- 5	48	45
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>	<b>1.867</b>	<b>2.199</b>	<b>- 9</b>	<b>- 13</b>	<b>814</b>	<b>1.170</b>
Ergebnis aus Equity-Bewertung	-	-	-	-	-	-
Zinsen und ähnliche Erträge	12	8	3.376	3.385	- 3.779	- 3.938
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 51	- 7	- 2.567	- 2.342	3.238	3.097
Übriges Finanzergebnis	8	- 54	- 28	- 651	-	-
<b>Finanzergebnis</b>	<b>- 31</b>	<b>- 53</b>	<b>781</b>	<b>392</b>	<b>- 541</b>	<b>- 841</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>1.836</b>	<b>2.146</b>	<b>772</b>	<b>379</b>	<b>273</b>	<b>329</b>
Ertragsteuern	- 537	- 662	- 226	- 117	- 68	- 98
<b>Überschuss/Fehlbetrag</b>	<b>1.299</b>	<b>1.484</b>	<b>546</b>	<b>262</b>	<b>205</b>	<b>231</b>
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter	- 8	- 5	1	1	-	-
<b>Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG</b>	<b>1.307</b>	<b>1.489</b>	<b>545</b>	<b>261</b>	<b>205</b>	<b>231</b>
<b>Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie in €</b>						
<b>Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>						
Verwässerungseffekte						
<b>Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €</b>						
<b>Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>						

# BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

## ZUM 30. SEPTEMBER 2025

in Mio. €	Konzern		Automobile		Motorräder	
	30.9.2025	31.12.2024	30.9.2025	31.12.2024	30.9.2025	31.12.2024
<b>AKTIVA</b>						
Immaterielle Vermögenswerte	19.452	20.220	18.873	19.630	212	220
Sachanlagen	38.508	39.581	37.836	38.909	598	588
Vermietete Erzeugnisse	50.889	48.838	–	–	–	–
At Equity bewertete Beteiligungen	536	553	536	553	–	–
Sonstige Finanzanlagen	867	1.099	14.641	14.662	–	–
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	52.003	55.149	–	–	–	–
Finanzforderungen	2.359	834	1.189	315	–	–
Latente Ertragsteuern	2.428	3.244	2.851	3.336	–	–
Sonstige Vermögenswerte	1.522	1.827	1.964	2.061	25	18
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>168.564</b>	<b>171.345</b>	<b>77.890</b>	<b>79.466</b>	<b>835</b>	<b>826</b>
Vorräte	23.326	24.387	21.622	22.372	957	919
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.930	2.834	2.530	2.449	150	132
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	36.230	38.569	–	–	–	–
Finanzforderungen	2.133	2.565	1.189	1.561	–	–
Laufende Ertragsteuern	1.701	1.316	767	715	–	–
Sonstige Vermögenswerte	7.829	7.429	20.287	23.152	5	17
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	19.257	19.287	15.768	14.853	8	21
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>93.406</b>	<b>96.387</b>	<b>62.163</b>	<b>65.102</b>	<b>1.120</b>	<b>1.089</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>261.970</b>	<b>267.732</b>	<b>140.053</b>	<b>144.568</b>	<b>1.955</b>	<b>1.915</b>

# BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

## ZUM 30. SEPTEMBER 2025

in Mio. €	Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen	
	30.9.2025	31.12.2024	30.9.2025	31.12.2024	30.9.2025	31.12.2024
<b>AKTIVA</b>						
Immaterielle Vermögenswerte	366	369	1	1	-	-
Sachanlagen	74	84	-	-	-	-
Vermietete Erzeugnisse	58.972	57.249	-	-	- 8.083	- 8.411
At Equity bewertete Beteiligungen	-	-	-	-	-	-
Sonstige Finanzanlagen	25	25	23.387	23.187	- 37.186	- 36.775
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	52.156	55.299	-	-	- 153	- 150
Finanzforderungen	191	192	1.111	471	- 132	- 144
Latente Ertragsteuern	624	597	92	57	- 1.139	- 746
Sonstige Vermögenswerte	3.190	2.906	40.715	41.499	- 44.372	- 44.657
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>115.598</b>	<b>116.721</b>	<b>65.306</b>	<b>65.215</b>	<b>- 91.065</b>	<b>- 90.883</b>
Vorräte	747	1.096	-	-	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	249	252	1	1	-	-
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	36.230	38.569	-	-	-	-
Finanzforderungen	682	613	308	423	- 46	- 32
Laufende Ertragsteuern	33	154	901	447	-	-
Sonstige Vermögenswerte	4.561	4.375	66.616	64.227	- 83.640	- 84.342
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.233	3.103	248	1.310	-	-
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>45.735</b>	<b>48.162</b>	<b>68.074</b>	<b>66.408</b>	<b>- 83.686</b>	<b>- 84.374</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>161.333</b>	<b>164.883</b>	<b>133.380</b>	<b>131.623</b>	<b>- 174.751</b>	<b>- 175.257</b>

# BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

## ZUM 30. SEPTEMBER 2025

in Mio. €	Konzern		Automobile		Motorräder	
	30.9.2025	31.12.2024	30.9.2025	31.12.2024	30.9.2025	31.12.2024
<b>PASSIVA</b>						
Gezeichnetes Kapital	616	639				
Kapitalrücklage	2.479	2.456				
Gewinnrücklagen	93.566	92.812				
Kumuliertes übriges Eigenkapital	- 2.798	- 2.090				
Eigene Anteile	- 504	- 1.502				
<b>Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG</b>	<b>93.359</b>	<b>92.315</b>				
Anteile anderer Gesellschafter	2.201	2.688				
<b>Eigenkapital</b>	<b>95.560</b>	<b>95.003</b>	<b>54.671</b>	<b>58.562</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Rückstellungen für Pensionen	219	222	130	134	-	-
Sonstige Rückstellungen	6.900	7.830	6.489	7.411	100	107
Latente Ertragsteuern	3.496	2.621	3.275	2.500	-	-
Finanzverbindlichkeiten	67.013	66.770	2.208	3.145	-	1
Sonstige Verbindlichkeiten	7.155	7.597	8.866	8.271	776	779
<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>	<b>84.783</b>	<b>85.040</b>	<b>20.968</b>	<b>21.461</b>	<b>876</b>	<b>887</b>
Sonstige Rückstellungen	7.793	8.543	7.214	7.813	132	130
Laufende Ertragsteuern	1.087	1.131	840	737	-	-
Finanzverbindlichkeiten	40.735	44.491	1.969	3.012	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13.511	14.126	11.955	12.556	535	561
Sonstige Verbindlichkeiten	18.501	19.398	42.436	40.427	412	337
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>	<b>81.627</b>	<b>87.689</b>	<b>64.414</b>	<b>64.545</b>	<b>1.079</b>	<b>1.028</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>261.970</b>	<b>267.732</b>	<b>140.053</b>	<b>144.568</b>	<b>1.955</b>	<b>1.915</b>

# BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

## ZUM 30. SEPTEMBER 2025

in Mio. €	Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen	
	30.9.2025	31.12.2024	30.9.2025	31.12.2024	30.9.2025	31.12.2024
<b>PASSIVA</b>						
Gezeichnetes Kapital						
Kapitalrücklage						
Gewinnrücklagen						
Kumuliertes übriges Eigenkapital						
Eigene Anteile						
<b>Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG</b>						
Anteile anderer Gesellschafter						
<b>Eigenkapital</b>	<b>16.851</b>	<b>16.954</b>	<b>66.019</b>	<b>61.550</b>	<b>- 41.981</b>	<b>- 42.063</b>
Rückstellungen für Pensionen	16	16	73	72	-	-
Sonstige Rückstellungen	311	312	-	-	-	-
Latente Ertragsteuern	2.617	2.099	-	92	- 2.396	- 2.070
Finanzverbindlichkeiten	20.065	21.205	44.872	42.563	- 132	- 144
Sonstige Verbindlichkeiten	41.901	43.461	493	410	- 44.881	- 45.324
<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>	<b>64.910</b>	<b>67.093</b>	<b>45.438</b>	<b>43.137</b>	<b>- 47.409</b>	<b>- 47.538</b>
Sonstige Rückstellungen	444	549	3	51	-	-
Laufende Ertragsteuern	194	241	53	153	-	-
Finanzverbindlichkeiten	26.651	26.901	12.161	14.610	- 46	- 32
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.017	997	4	12	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	51.266	52.148	9.702	12.110	- 85.315	- 85.624
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>	<b>79.572</b>	<b>80.836</b>	<b>21.923</b>	<b>26.936</b>	<b>- 85.361</b>	<b>- 85.656</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>161.333</b>	<b>164.883</b>	<b>133.380</b>	<b>131.623</b>	<b>- 174.751</b>	<b>- 175.257</b>



# VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. SEPTEMBER

in Mio. €	Konzern		Automobile		Finanzdienstleistungen	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Ergebnis vor Steuern	8.056	8.861	4.905	5.763	1.836	2.146
Abschreibungen auf das übrige Anlagevermögen	6.408	6.495	6.287	6.387	19	21
Veränderung der Rückstellungen	- 1.086	410	- 831	541	- 86	- 51
Veränderung der vermieteten Erzeugnisse und Forderungen aus Finanzdienstleistungen	- 4.674	- 5.496	-	-	- 4.826	- 6.021
Veränderung des Working Capital	278	- 3.794	43	- 3.647	364	- 52
Sonstiges	- 1.390	- 2.744	- 432	- 859	- 16	122
<b>Mittelzufluss /-abfluss aus der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>7.592</b>	<b>3.732</b>	<b>9.972</b>	<b>8.185</b>	<b>- 2.709</b>	<b>- 3.835</b>
Gesamtinvestitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	- 7.626	- 8.448	- 7.516	- 8.337	- 5	- 8
Zufluss/Abfluss aus Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	926	570	957	626	- 31	- 57
Sonstiges	252	- 41	232	- 39	2	2
<b>Mittelzufluss /-abfluss aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>- 6.448</b>	<b>- 7.919</b>	<b>- 6.327</b>	<b>- 7.750</b>	<b>- 34</b>	<b>- 63</b>
<b>Mittelzufluss /-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>- 1.077</b>	<b>4.667</b>	<b>- 2.709</b>	<b>- 458</b>	<b>2.848</b>	<b>4.368</b>
<b>Wechselkursbedingte Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>- 97</b>	<b>- 19</b>	<b>- 21</b>	<b>18</b>	<b>25</b>	<b>- 32</b>
<b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>- 30</b>	<b>461</b>	<b>915</b>	<b>- 5</b>	<b>130</b>	<b>438</b>
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 1. Januar	19.287	17.327	14.853	13.590	3.103	3.090
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30. September</b>	<b>19.257</b>	<b>17.788</b>	<b>15.768</b>	<b>13.585</b>	<b>3.233</b>	<b>3.528</b>

## WEITERE INFORMATIONEN

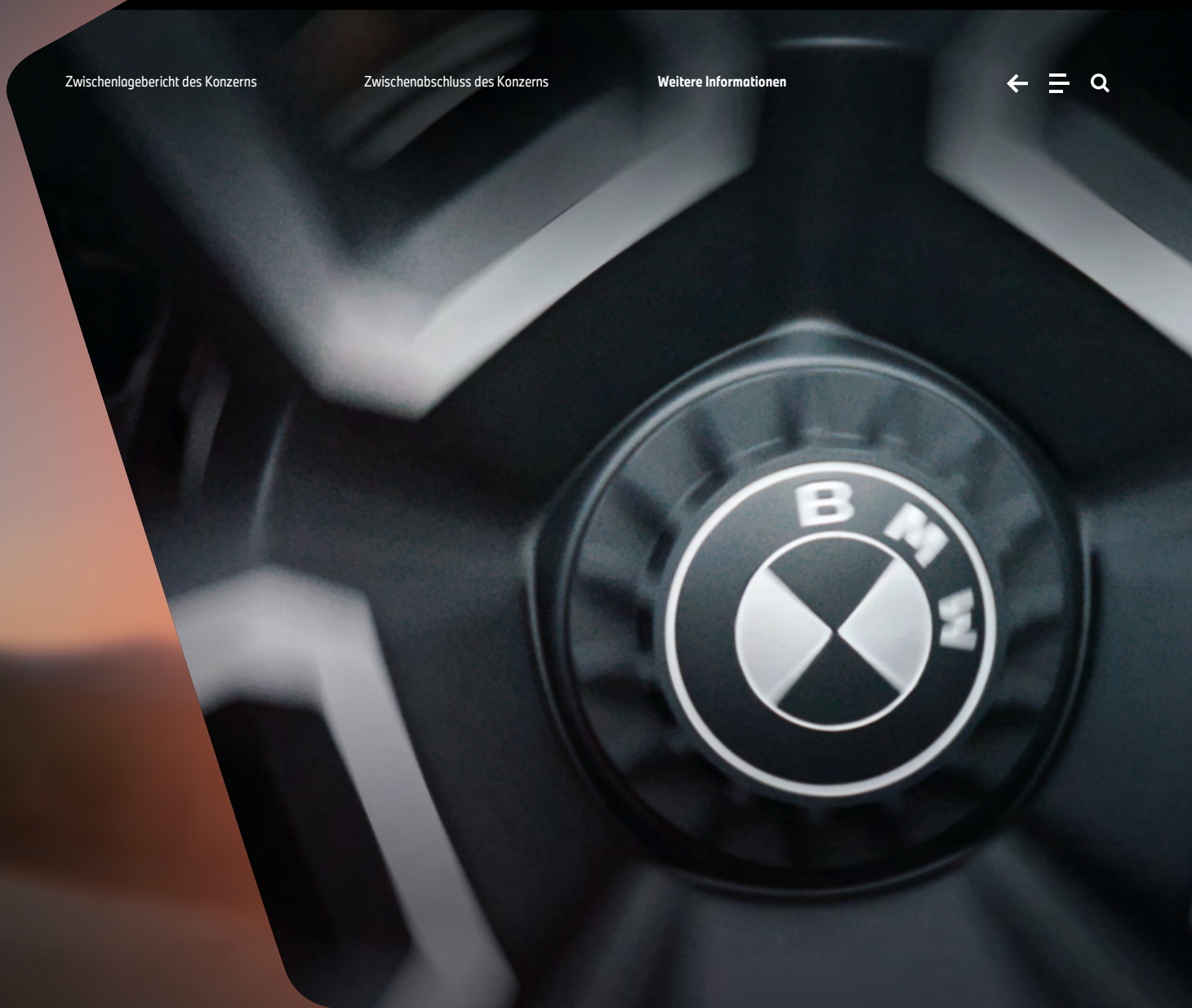
---

38 Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben

---

41 Kontakt

---



# VERBRAUCHS- UND CO<sub>2</sub>-ANGABEN

Stand: November 2025

Werte nach WLTP

Modell	Energieverbrauch kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)		CO <sub>2</sub> -Emissionen kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)	Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert	CO <sub>2</sub> -Klasse
	in l/100km	in kWh/100km	in g/km	in l/100km	
<b>BMW</b>					
BMW iX1 eDrive20		17,1	0		A
BMW iX1 xDrive30		18,1	0		A
BMW iX2 eDrive20		16,9 – 16,8	0		A
BMW iX2 xDrive30		17,7 – 17,6	0		A
BMW iX3 50 xDrive		17,9 – 15,1	0		A
BMW X1 xDrive25e	3,1 – 2,8	14,1 – 13,7	70 – 62	6,9 – 6,4	B/E
BMW X1 xDrive30e	3,2 – 2,8	14,2 – 13,8	72 – 63	6,9 – 6,4	B/F – E
BMW X3 30e xDrive	3,3	16,7	76	8,2	B/G
BMW 216 Gran Coupé	6,4		145		F
BMW 220 Gran Coupé	5,8		131		D
BMW 223 xDrive Gran Coupé	6,4 – 6,3		144		E
BMW M235 xDrive Gran Coupé	8,2		185		G
BMW 218d Gran Coupé	5,0		132		D
BMW 220d Gran Coupé	4,6		121		D
BMW X1 sDrive18i	7,1 – 7,0		160 – 159		F
BMW X1 sDrive20i	6,4 – 6,3		143 – 142		E
BMW X1 xDrive23i	7,0		159 – 158		F

Stand: November 2025

Werte nach WLTP

Modell	Energieverbrauch kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)		CO <sub>2</sub> -Emissionen kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)	Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert	CO <sub>2</sub> -Klasse
	in l/100km	in kWh/100km	in g/km	in l/100km	
BMW X1 M35i xDrive	8,2		185		G
BMW X1 sDrive18d	5,6		147 – 146		E
BMW X1 sDrive20d	5,1 – 5,0		133 – 131		D
BMW X1 xDrive20d	5,3		139 – 138		E
BMW X1 xDrive23d	5,3		139 – 138		E
BMW X2 sDrive20i	6,3		142		E
BMW X2 M35i xDrive	8,2		186 – 185		G
BMW X2 sDrive18d	5,6		146		E
BMW X2 sDrive20d	5,0		132		D
BMW X2 xDrive20d	5,3		139		E
BMW X3 20 xDrive	7,6		172		F
BMW X3 M50 xDrive	8,3		189		G
BMW X3 20d xDrive	6,5		171		F
BMW X3 40d xDrive	6,7		177		G
<b>MINI</b>					
MINI Cooper E		14,3	0		A
MINI Cooper SE		14,7 – 14,6	0		A
MINI Countryman E		17,4	0		A
MINI Countryman SE ALL4		18,5	0		A
MINI Aceman E		14,6	0		A
MINI Aceman SE		14,7	0		A
MINI Cooper C	6,5		146		E
MINI Cooper S	6,7		150		E
MINI Countryman C	6,6		148		E

Stand: November 2025

Werte nach WLTP

Modell	Energieverbrauch kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)		CO <sub>2</sub> -Emissionen kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)	Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert	CO <sub>2</sub> -Klasse
	in l/100km	in kWh/100km	in g/km	in l/100km	
MINI Countryman S ALL4	7,2		163		F
MINI Countryman D	5,1		135		D
<b>ROLLS-ROYCE</b>					
Rolls-Royce Black Badge Spectre		23,8 – 22,2	0		A
Rolls-Royce Spectre		23,6 – 22,2	0		A
Rolls-Royce Black Badge Cullinan Series II	16,9		385		G
Rolls-Royce Cullinan Series II	16,9		385		G
Rolls-Royce Ghost Series II	15,6		356		G
Rolls-Royce Phantom	16,3		370		G
Rolls-Royce Phantom Centenary	16,2		365		G



# KONTAKT

## WIRTSCHAFTSPRESSE

---

Telefon + 49 89 382-2 45 44  
+ 49 89 382-2 41 18

E-Mail [presse@bmwgroup.com](mailto:presse@bmwgroup.com)

---

## INVESTOR RELATIONS

---

Telefon + 49 89 382-2 53 87

Telefax + 49 89 382-1 46 61

E-Mail [ir@bmwgroup.com](mailto:ir@bmwgroup.com)

---

## DIE BMW GROUP IM INTERNET

---

Weitere Informationen über die BMW Group erhalten Sie im Internet unter der Adresse:

➤ [www.bmwgroup.com](http://www.bmwgroup.com)

Die Rubrik Investor Relations können Sie unter der Adresse direkt erreichen:

➤ [www.bmwgroup.com/ir](http://www.bmwgroup.com/ir)

Informationen zu den Marken der BMW Group finden Sie unter:

➤ [www.bmw.com](http://www.bmw.com)

➤ [www.mini.com](http://www.mini.com)

➤ [www.rolls-roycemotorcars.com](http://www.rolls-roycemotorcars.com)

➤ [www.bmw-motorrad.com](http://www.bmw-motorrad.com)

---

## HERAUSGEBER

---

Bayerische Motoren Werke  
Aktiengesellschaft  
80788 München  
Telefon + 49 89 382-0

---